

Gemeinde Spreitenbach

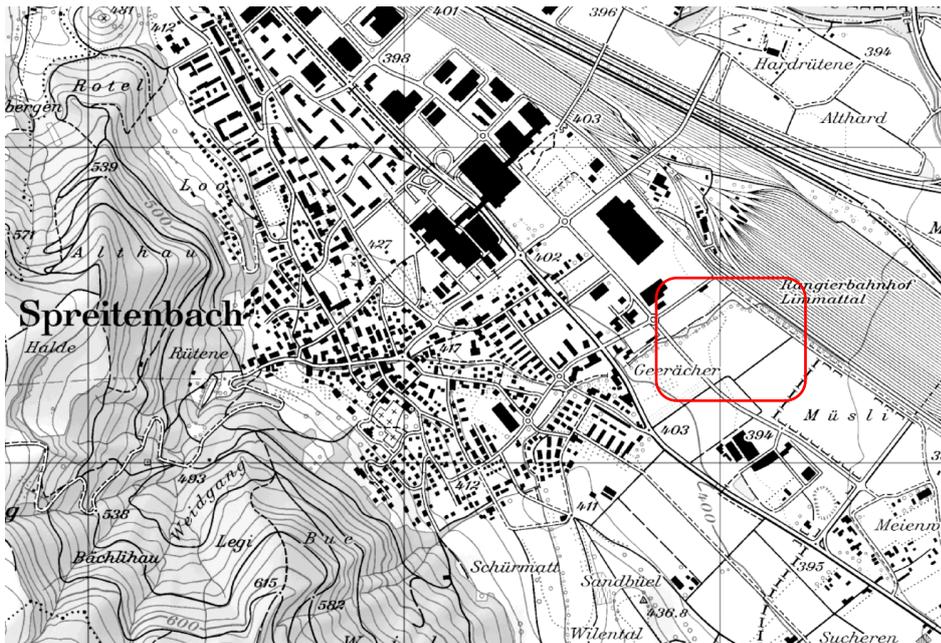


21. November 2022

Erschliessungsplan "Kreuzäcker Nord"

Arbeitsplatzzone 1 Kreuzäcker (A1K)

Bericht gemäss Art. 47 RPV



Impressum

Auftraggeberin

Gemeinde Spreitenbach

Vertreten durch:

Bauverwaltung

Poststrasse 13, 8957 Spreitenbach

Daniel Schluop, Bereichsleiter Raumplanung

Auftragnehmer

swr+

Schöneggstrasse 30

8953 Dietikon

Pascal Senn

pascal.senn@swrplus.ch Telefon 043 500 45 34

Titelbild

Landeskarte mit AV-Daten, Quelle: agis

P-22.00.0023.0002 Erschliessungsplan "Kreuzäcker Nord"

28.11.2018 | Matthias Räber | Version 0.7

07.12.2020 | Matthias Räber | Version 0.8

04.05.2022 | Pascal Senn | Version 0.9

11.05.2022 | Pascal Senn | Version 0.91

06.09.2022 | Pascal Senn | Version 0.92

26.09.2022 | Pascal Senn | Version 0.93

220926_Bericht_Erschliessungsplan_Kreuzäcker Nord_s.docx | 28.11.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Einleitung / Planungsgeschichte	5
1.2	Lage	6
2	Grundlagen und Situationsanalyse	9
2.1	Bauzonen- und Kulturlandplan Gemeinde Spreitenbach	10
2.2	Grundbucheinträge	11
2.3	Genereller Entwässerungsplan der Gemeinde Spreitenbach	12
3	Gestaltung	12
3.1	Arealentwicklungsprozess (Planpartner 2015)	12
3.2	Parkierung MIV	13
3.3	Veloabstellplätze	13
4	Erschliessung	14
4.1	Anschluss an übergeordnetes Strassen- und ÖV-Netz	14
4.2	Strassenerschliessung	15
4.3	Strassenraumgestaltung	17
4.4	Parkierung	18
4.5	Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr	18
4.6	Bebauung / Baulinien / Strassenlinien	19
4.7	Dorfbach	21
4.8	Sichtzonen	22
4.9	Fuss- und Veloverkehr	22
4.10	Entsorgungskonzept	24
4.11	Werkleitungen	24
5	Lärm (Strassenlärm)	25
6	Regionale Abstimmung	26
7	Ergebnis der kantonalen Vorprüfung	26
8	Ergebnis öffentliche Auflage und Mitwirkungsverfahren	28

Beilagen

Beilage 1	Erschliessungsplan 1:500
Beilage 2	Bauprojekt Ausbau Müslistrasse 1:500
Beilage 3	Mitwirkungsbericht, 24. August 2019
Beilage 4	Feinerschliessung, Faktenblatt Bestvariante inkl. Entscheid Gemeinderat, 12. Oktober 2021

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung / Planungsgeschichte

Das Gebiet der Arbeitsplatzzone A1 Kreuzacker in Spreitenbach ist eine der wenigen grossen, eingezonten Baulandreserven im Limmattal. Die möglichst optimale Entwicklung dieses Areals liegt im Interesse der Gemeinde und der Region.

Die Gemeinde beabsichtigt auf dem Areal eine Erschliessungsplanung und Landumlegung (Erschliessungsvertrag) durchzuführen. Parallel dazu wurden der Bauzonen- und Kulturlandplan, sowie die Bau- und Nutzungsordnung angepasst und per 18. Mai 2022 vom Regierungsrat genehmigt.

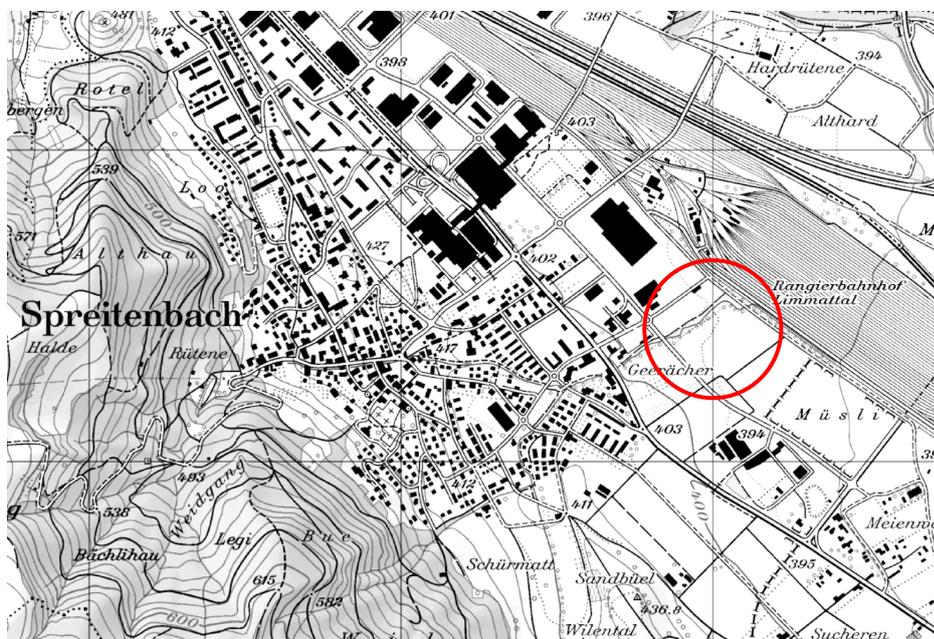


Abbildung 1: Lage des Planungsgebiets in der Gemeinde Spreitenbach

Aufgrund ungenügender Erschliessung gilt das Areal gemäss § 32 Abs. 1 lit. b BauG als nicht baureif. Bauabsichten veranlassten den Regierungsrat mit Datum vom 22. August 2012 eine Planungszone gemäss § 32 BauG zu verfügen, die mit Entscheid des Verwaltungsgerichts am 13. September 2013 in Rechtskraft erwachsen ist. Dies bedeutet, dass die Fläche nur erschlossen und überbaut werden darf, wenn mit einer richtplankonformen Nutzungsplanung (Grundordnung) und einem rechtskräftigen Erschliessungsplan die Baureife herbeigeführt werden kann.

Die Limmattalbahn (LTB) wird in Spreitenbach per Fahrplanwechsel 2022 in Betrieb gehen und im Bereich des Areals A1K auf der Industriestrasse verkehren. Ein Depot der LTB ist auf dem südöstlich an das Areal A1K anschliessende Gemeindegebiet von Dietikon in unmittelbarer Nähe zum Rangierbahnhof geplant. Die Zufahrtsgeleise entlang der auszubauenden Müslistrasse wurden bei den durchgeführten Planungs- und Projektierungsarbeiten berücksichtigt. Die Kantone Aargau und Zürich haben zusammen mit

den Standortgemeinden das Räumliche Entwicklungskonzept „Grenzraum Spreitenbach – Dietikon“ 2040 erarbeitet. Dessen Grundsätze werden bei den Folgeplanungen berücksichtigt.

Kanton und Gemeinde führten unter Mitwirkung der Grundeigentümer eine Arealentwicklung im Sinne des kantonalen Richtplans (Ziffer S 1.4) für das Areal A1 Kreuzäcker durch. Die Ergebnisse liegen mit Schlussbericht vom 9. Juli 2015 vor.

Mit Bericht vom 2. Mai 2016 liegt die Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES 2030) der Gemeinde Spreitenbach vor. Sie ist eine behördenverbindliche Vorgabe für alle raumrelevanten Arbeiten und Entscheide der Gemeinde Spreitenbach.

Die Ergebnisse der Arealentwicklung aus dem Jahr 2015 werden nun planungsrechtlich in der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung gesichert. Die zugrundeliegenden Erschliessungsanlagen (Erweiterung Müslistrasse und Grüttschweg) wurden projektiert (Projektentwurf zum Strassenprojekt der Baerlocher Partner AG) und die Bau- und Nutzungsordnung hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung angepasst. Die Landumlegung wurde gemeinsam mit den Grundeigentümern ausgearbeitet und soll in einem Erschliessungsvertrag gesichert werden. Die Rechtskraft des Erschliessungsplans A1 Kreuzäcker Nord bildet die Grundlage für die Landumlegung und Neuzuteilung im Gebiet zwecks Erstellung der notwendigen Erschliessungsanlagen.

1.2 Lage

Das Areal der Arbeitsplatzzone 1 Kreuzäcker (A1K) befindet sich am südöstlichen Siedlungsrand der Gemeinde Spreitenbach an der Grenze zur Stadt Dietikon. Es hat eine Fläche von 47'319 m² und umfasst eine bebaute sowie sieben unbebaute Parzellen. Gefasst wird das Areal im Südwesten von der Industriestrasse, im Nordwesten vom Dorfbach und dem dazugehörigen Grüngürtel und im Nordosten vom Rangierbahnhof Limmattal. Im Südwesten grenzt das Areal an die Landwirtschaftszone und bildet mit dem Trasse der Limmattalbahn den Siedlungsrand.



Abbildung 2: Luftbild Areal Kreuzäcker

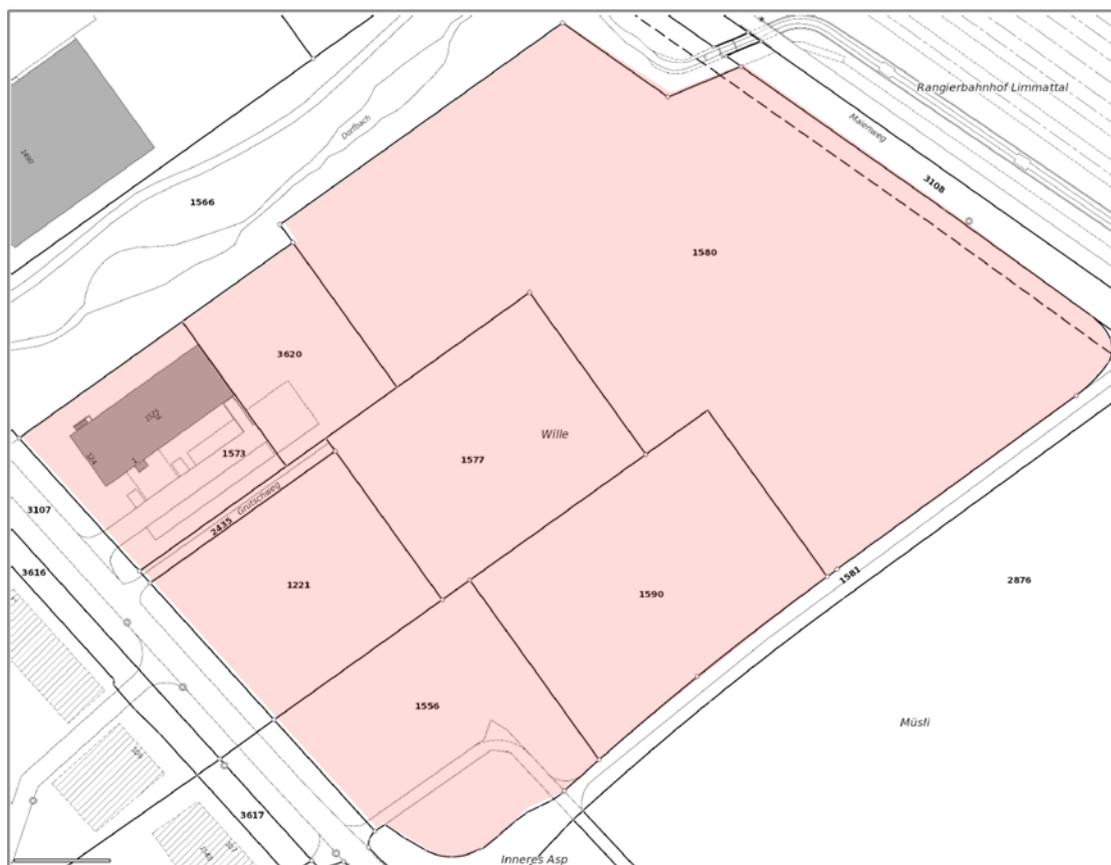


Abbildung 3: Zu erschliessende Parzellen und Grundeigentümer

Die Arbeitszone A1K umfasst Parzellen folgender Grundeigentümer:

Parz. Nr.	Grundeigentümer	Fläche vor LTB	Fläche nach LTB	Bemerkungen
1573, 3620	Viessmann (Schweiz) AG	3'330 m ² 2'378 m ²	3'312 m ² 2'378 m ²	Parz. 1573 wird provisorisch direkt ab der Industriestrasse erschlossen und wurde 2016 bebaut.
2435	Einwohnergemeinde Spreitenbach	356 m ²	350 m ²	Wegparzelle
1580	Walo Bertschinger AG	21'947 m ²	21'947 m ²	
1221	Lips Immo AG	3'899 m ²	3'816 m ²	
1556	Marquis Beteiligungs- und Finanz AG	4'833 m ²	4'648 m ²	
1577	Dufourspitze Immobilien AG	4'888 m ²	4'888 m ²	
1590	Rohnerluft AG	6'043 m ²	6'043 m ²	
	Total	47'318 m²	47'068 m²	

1.2.1 Auftrag und Zielsetzung

Der Gemeinderat Spreitenbach hat Anfang 2017 die Ingenieurleistungen (Los 1) an die Firma Baerlocher Partner AG, Lengnau und die Planerleistungen (Los 2) an die Firma swr+ AG, Dietikon, vergeben.

Es gilt, die vorliegenden Ergebnisse der Arealentwicklung im Strassenprojekt und in den Planungsinstrumenten (Bauzonenplan, Kulturlandplan, Bau- und Nutzungsordnung, Erschliessungsplan und Landumlegung/Erschliessungsvertrag) umzusetzen. Damit kann die ausstehende Baureife gemäss § 32 BauG erlangt werden. Es sind insbesondere das Projekt der Limmattalbahn, die Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES 2030), Schlussbericht vom 2. Mai 2016, und das Räumliche Entwicklungskonzept REK "Grenzraum Spreitenbach – Dietikon" 2040 zu berücksichtigen.

Für die Ausarbeitung des Erschliessungsplans ist die swr+ AG zuständig. Das Ziel ist eine zweckmässige Erschliessung aller Parzellen mit haushälterischer Bodennutzung. Dazu soll das Areal und insbesondere auch das bereits bestehende Gebäude der Firma Viessmann zukünftig rückwärtig und nicht direkt ab der Industriestrasse erschlossen werden. Mit der Realisierung der LTB wurde der Knoten Industriestrasse/Müslispange zu einem Kreisels ausgebaut. Die Anlagen der Grob- und Feinerschliessung sind unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrszahlen und der beabsichtigten Nutzweisen im Gebiet A1K zu dimensionieren. Auch die Themen Lärmschutz und Gewässerraum sind zu berücksichtigen.

Die Vorlage umfasst:

- Erschliessungsplan Kreuzäcker 1:500
- Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV (Orientierungsinhalt)

1.2.2 Planungsablauf und Mitwirkung

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Startsituation Gemeinderat Spreitenbach | 12. Jan. 2016 |
| 2. Vorarbeiten, Grundlagenerhebung, Datenübernahme | Feb. 2017 |
| 3. Erarbeitung Landumlegung | Jan. – Feb. 2017 |
| 4. Erarbeitung Erschliessungsplan gemäss § 17 BauG und § 5 BauV | März 2017 – Jan. 2018 |
| 5. Erstellen der Entwürfe | Sept. 2017 – Jan. 2018 |
| – Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan | |
| – Anpassung BNO | |
| 6. Diskussion der Entwürfe mit dem Gemeinderat | April/Mai 2018 |
| 7. Information der Grundeigentümer mit anschliessender Vernehmung | 14. Juni 2018 – Okt. 2018 |
| 8. Bereinigung der Unterlagen, Planungsbericht | Okt. 18 – Jan. 19 |
| 9. Information Grundeigentümer | 30. Jan. 2019 |
| 10. Verabschiedung der Planunterlagen durch den Gemeinderat z. Hd. der kant. Vorprüfung und des Mitwirkungsverfahrens | Feb. 2019 |
| 11. Kantonale Vorprüfung und Mitwirkungsverfahren, ev. Bereinigung | März – Mai. 2019 |

- | | |
|---|------------------------|
| 12. Div. Abklärungen mit mögl. Investor, Bespr. Kanton und SBB | Aug. 2019 – März 20 |
| – Infoschreiben Grundeigentümer zu Vorgehen und Möglichkeit Gesamtpaket (16. Juli 2019) | |
| – Information bilateral Investor (ab August 2019) | |
| – Bespr. Kanton bezüglich Erschliessung (5. Dezember 2019) | |
| – Infoschreiben Grundeigentümer (16. Dezember 2019) | |
| – Bespr. SBB und Kanton (23. Januar 2020) | |
| – Rückzug Investor (10. März 2020) | |
| 13. Überarbeitung des Erschliessungsprojektes aufgrund kant. VP und April – Juni 20 | |
| Mitwirkung, Abklärungen SBB; Bereinigungen | |
| 14. Verabschiedung der Resultate kant. VP und Mitwirkung durch Ge- | Juli 20 |
| meinderat zuhanden Eröffnung an die Grundeigentümer | |
| 15. Information zu den erforderlichen Anpassungen an die Grundei- | August 2020 |
| gentümer | |
| 16. Ausarbeitung alternativer Variante für die Feinerschliessung durch | Oktober 2020 – Oktober |
| die Grundeigentümerschaft. Parallel dazu wird die Änderung der | 2021 |
| Bau- und Nutzungsplanung vorangetrieben. | |
| 17. Überarbeiten der Erschliessungsplanung, parallel dazu Erarbeiten | Dezember 2021 – Mai |
| des Erschliessungsvertrags | 2022 |
| 18. Prüfung durch Gemeinde und Verabschiedung Gemeinderat z.Hd. | Mai/Juni 2022 |
| abschliessende kant. Vorprüfung | |
| 19. Abschliessende kant. Vorprüfung | Juni – August 2022 |
| 20. Öffentliche Auflage gem. § 22 BauG 30 Tage | Sept. – Okt. 2022 |
| 21. Beschlussfassung Erschliessungsplan durch Gemeinderat (falls | Nov. / Dez. 2022 |
| kein Einwendungsverfahren), anschliessend Publikation 30 Tage | |
| 22. Genehmigungseingabe an den Kanton | anschliessend |
| 23. Genehmigungsverfahren (Departement BVU genehmigt die Teilän- | ca. 2 Monate |
| derung) | |

2 Grundlagen und Situationsanalyse

Neben den kantonalen Grundlagen sowie der übergeordneten Gesetzgebung wurden ins-besondere folgende Grundlagen verwendet:

- Bauzonenplan / Kulturlandplan Gemeinde Spreitenbach 2012
- Bau- und Nutzungsordnung Gemeinde Spreitenbach, Stand 2012
- Grundbuchauszüge der verschiedenen Parzellen
- Katasterplan
- Kantonales Baugesetz
- Kantonaler Richtplan
- Richtlinien Verfahren Nutzungsplanung
- Arealentwicklungsprozess Planpartner 2015
- Verkehrstechnischen Gutachten, SNZ Ingenieure und Planer AG
- Projekt Limmattalbahn
- Gateway Limmattal, Bachprojekt SBB
- Interessenlinien SBB, dat. 11.12.2019

- Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES 2030)
- Räumliche Entwicklungskonzept REK "Grenzraum Spreitenbach – Dietikon" 2040
- Bauprojekt Ausbaus Müslistrasse, Baerlocher Partner AG

Die Grundlagen «Bauzonenplan / Kulturlandplan Gemeinde Spreitenbach», «Bau- und Nutzungsverordnung (BNO) Gemeinde Spreitenbach» und die Grundbuchauszüge der verschiedenen Parzellen werden in den folgenden drei Kapiteln näher erläutert.

2.1 Bauzonen- und Kulturlandplan Gemeinde Spreitenbach

Parallel zum vorliegenden Erschliessungsplan wurde in einem separaten, aber koordinierten Verfahren die Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan sowie Anpassung der BNO vorgenommen. Alle betroffenen Parzellen des Planungssperimeters befinden sich unverändert in der «Arbeitsplatzzone 1 Kreuzäcker A1K». Die Teiländerung der Nutzungsplanung im Gebiet A1K wurde am 23. November 2021 von der Einwohnergemeindeversammlung beschlossen und liegt mit Stand Mai 2022 zur Genehmigung beim Kanton.

Gebiet "Kreuzäcker"
rechtskräftiger Bauzonen- und Kulturlandplan



geänderter Bauzonen- und Kulturlandplan



Abbildung 4: Teiländerung Bauzonen- u. Kulturlandplan, Beschluss 23. November 2022
(separates, aber koordiniertes Verfahren)

2.2 Grundbucheinträge

Die Liegenschaften des Planungsgebietes weisen im Grundbuch folgende Dienstbarkeiten auf:

Kat.-Nr.	Grösse	Dienstbarkeiten
1221	3'899 m ²	Keine
1556	4'833 m ²	Keine
1566	10'143 m ²	(L) Gleiserstellungs- und Durchfahrtsrecht ID.002-2012/005490 z.G. Schweizerische Bundesbahnen SBB, spez. AG, Bern
1573	3'330 m ²	(L) Fuss- und Fahrwegrecht ID.002-2014/000531 z.G. LIG Spreitenbach/3620 (R) Fuss- und Fahrwegrecht ID.002-2014/000532 z.L. LIG Spreitenbach/3620 (R) Grenzbaurecht ID.002-2014/000533 z.L. LIG Spreitenbach/3620 (L) Benützungsberecht für Transformatorenstation mit Zugangsrecht ID.021-2016/000921 z.G. Einwohnergemeinde Spreitenbach, Spreitenbach (L) Stromleitungen mit Kontrollschacht ID.021-2016/000922 z.G. Einwohnergemeinde Spreitenbach, Spreitenbach
1577	4'888 m ²	Keine
1580	21'947 m ²	(L) Geleiseerstellungs- und Durchfahrtsrecht ID.002-2013/000554 z.G. Schweizerische Bundesbahnen SBB, spez. AG, Bern (UID: CHE 102.909.703) (L) Durchleitungsrecht für Pumpendruckleitung ID.002-2015/001120 z.G. LIG Spreitenbach/1581
1581	3'322 m ²	(L) Geleiseerstellungs- und Durchfahrtsrecht ID.002-2011/007120 z.G. Schweizerische Bundesbahnen SBB, spez. AG, Bern (L) Durchfahrtsrecht und Geleiseerstellungsrecht ID.002-2012/003549 z.G. Schweizerische Bundesbahnen SBB, spez. AG, Bern (R) Durchleitungsrecht für Regenwasser-Entlastungs-Leitung ID.002-2015/001119 z.L. LIG Spreitenbach/2876 (R) Durchleitungsrecht für Pumpendruckleitung ID.002-2015/001120 z.L. LIG Spreitenbach/1580
1590	6'043 m ²	keine
1598	636 m ²	keine
1599	4'149 m ²	keine
2435	356 m ²	keine

2876	35'130 m ²	(L) Geleiseerstellungs- und Durchfahrtsrecht ID.002-2011/007120 z.G. Schweizerische Bundesbahnen SBB, spez. AG, Bern (L) Durchleitungsrecht für Abwasserentlastungskanal ID.002-2011/007122 z.G. Einwohnergemeinde Spreitenbach, Spreitenbach (L) Durchleitungsrecht für Regenwasser-Entlastungs-Leitung ID.002-2015/001119 z.G. LIG Spreitenbach/1581
3107	3'221 m ²	keine
3108	1'707 m ²	keine
3120	1'147 m ²	keine
3620	2'378 m ²	(R) Fuss- und Fahrwegrecht ID.002-2014/000531 z.L. LIG Spreitenbach/1573 (L) Fuss- und Fahrwegrecht ID.002-2014/000532 z.G. LIG Spreitenbach/1573 Grenzbaurecht ID.002-2014/000533 z.G. LIG Spreitenbach/1573 Im Nachgang zu Dienstbarkeit ID.002-2014/000532 13.03.2014 002-2014/1478/0

2.3 Genereller Entwässerungsplan der Gemeinde Spreitenbach

Die Vorgaben des Generellen Entwässerungsplans (GEP) der Gemeinde Spreitenbach wurden im Bereich Kreuzacker bereits vollumfänglich umgesetzt. Das Areal Kreuzacker wurde im Rahmen eines Bauprojektes im Jahr 2011 bzgl. Abwasserleitungen grober-schlossen.

3 Gestaltung

3.1 Arealentwicklungsprozess (Planpartner 2015)

Die Erkenntnisse aus dem Arealentwicklungsprozess (Studien, Workshops, Testplanungen) können anhand der folgenden zehn Punkte zusammengefasst werden:

- Nutzungsbeschränkungen sind zu Gunsten einer möglichst flexiblen Bebauung auf das notwendige Minimum reduziert und auf den Haltstellenbereich der LTB ausgerichtet
- Bestimmungen im Bereich 1 sind wahrscheinlich kurz- bis mittelfristiges Hemmnis für die Positionierung am Markt
- Mittel- bis langfristig begünstigen die qualitätssichernden Bestimmungen den Landpreis aber positiv
- Zudem erfährt das Areal mit der Inbetriebnahme der LTB einen Impuls, dies zeigen die Erfahrungen mit der Glattalbahn

- Zufahrtsgleis Depot LTB erlaubt einen Teil der gestalterischen Massnahmen (Siedlungsrand) entlang des auszubauenden Bügels Müslistrasse in der Landwirtschaftszone zu realisieren.
- Eine Erhöhung der Baumasse von 7,0 auf 10,0 wurde in Betracht gezogen und geprüft, wegen der verlangten Mehrwertabgabe aber verworfen.
- Ein substanzieller Wohnanteil entspricht einerseits nicht den Zielsetzungen von Gemeinde und Kanton und würde andererseits zu einer gegenseitigen Beeinträchtigung von Wohnen und Gewerbe führen (massive Einschränkung Flexibilität)

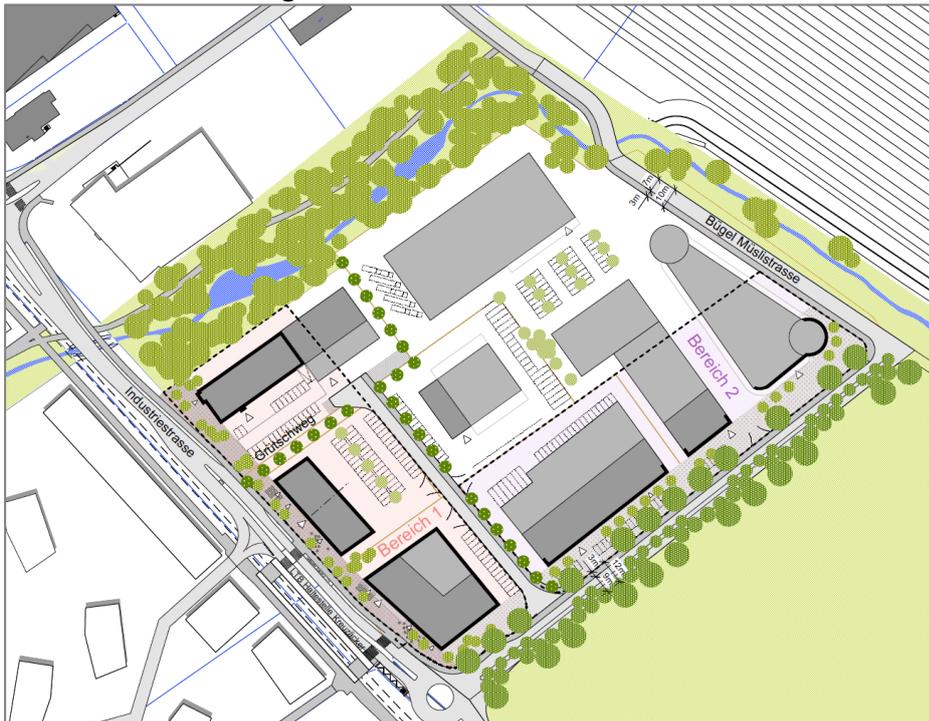


Abbildung 5: Bebauungsstudie zu Entwicklungskonzept Planpartner (Juli 2015)

3.2 Parkierung MIV

Die Bedarfswerte an Abstellplätzen (Kunden, Besucher, Arbeitnehmer, Betriebsfahrzeuge) sind im ordentlichen Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. Gemäss § 56 Abs. 1 BNO ist in der Zone A1K mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept einzureichen.

3.3 Veloabstellplätze

Derzeit sind weder Aussagen über die Anzahl der Veloparkplätze noch die Verortung so-wie die Gestaltung der Veloabstellanlagen gemacht worden. Der Standardbedarf bei Neubauten ist gemäss VSS-Norm SN 640 065 («Leichter Zweiradverkehr – Abstellanlagen») im Baubewilligungsverfahren mit Hilfe von Richtwerten zu ermitteln und nachzuweisen. Diese sind an geeigneten Orten zu platzieren und gut in das geplante Erschliessungskonzept zu integrieren.

4 Erschliessung

Erschliessungspläne werden vom Gemeinderat beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Im Übrigen ist das Verfahren dasselbe wie bei der allgemeinen Nutzungsplanung (§§ 22 ff. des Baugesetzes).

4.1 Anschluss an übergeordnetes Strassen- und ÖV-Netz

4.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Planungsgebiet ist über die Industriestrasse (DTV: 13'600) an das umliegende Strassennetz angeschlossen. Die bestehende übergeordnete Verkehrsinfrastruktur genügt grundsätzlich den Anforderungen. Parallel und ca. 300 m südlich zur Industriestrasse führt die Kantonsstrasse K274 (DTV: 17'550) am Areal vorbei. Auch über die Autobahn A1 ist das Gebiet mittels zwei nahegelegenen Anschlüssen bestens erschlossen.

4.1.2 Öffentlicher Verkehr

Das Areal wird heute hauptsächlich von der Bushaltestelle «Spreitenbach, IKEA» und den Buslinien 2, 4 und 303 (Richtungen Untersiggental, Baden und Dietikon) bedient. Damit liegt es derzeit gemäss Plan «ÖV-Güteklassen» (AGIS Kanton Aargau 2022) aufgrund seiner grossen Fläche in zwei Erschliessungsklassen: Gut und mittelmässig erschlossen (vgl. Abb. 6).

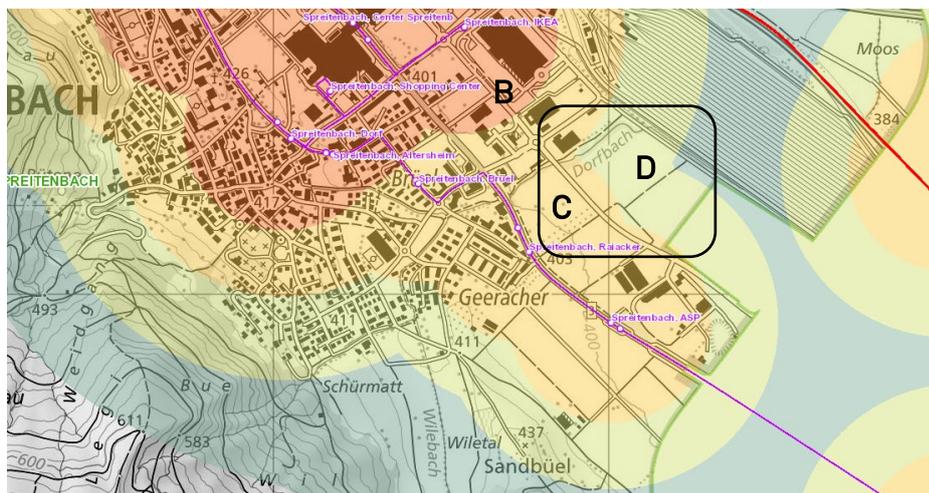


Abbildung 6: Ausschnitt ÖV-Güteklasseplan (gut und mittelmässig erschlossen, AGIS 2022)

ÖV-Güteklassen sind ein wichtiges Mass für die Qualität der ÖV-Erschliessung eines Standortes. Zwei einfach zu bestimmende Kriterien bilden die Grundlage für die gebietsweise Ermittlung der Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:

- Die Bedienungsqualität der Haltestelle (Haltestellenqualität)
- Die Erreichbarkeit der Haltestelle (Fusswegdistanz zur Haltestelle)

Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn erfahren das Areal Kreuzäcker sowie die ganze Gemeinde Spreitenbach eine grosse Steigerung ihrer Erschliessungsqualität. Direkt angrenzend an das Planungsgebiet ist die Haltestelle "Kreuzäcker" vorgesehen. Aufgrund dieser guten Anbindung an den ÖV ist das Areal auch in Bezug auf den Nutzungsmix und die bauliche Dichte möglichst optimal zu entwickeln.

4.2 Strassenerschliessung

4.2.1 Grundlage

Das Strassen-Erschliessungskonzept basiert auf dem verkehrstechnischen Gutachten aus dem Jahr 2010 (SNZ Ingenieure und Planer AG; P091 Erschliessung „Kreuzäcker“). Sechs Varianten wurden anhand der Kriterien Landverbrauch, Zerschneidung der Baufelder, Orientierung Zu-/Wegfahrten, Land- und Zufahrtsverhältnisse, Querungsmöglichkeiten Langsamverkehr, Verkehrsqualität und Abhängigkeiten bewertet.

Die Bestvariante umschliesst das Areal Kreuzäcker in Form eines Ringschlusses, der sogenannten „Müslispange“. Die Spange mündet im Norden in die Müslistrasse und im Westen als Kreiselbauwerk in die Industriestrasse. Von der Müslispange abgehend sind Stichstrassen ins Arealinnere (rote Pfeile) vorgesehen.



Abbildung 7: Best-Variante verkehrstechnisches Gutachten, SNZ Ingenieure und Planer AG, 2010

4.2.2 Knoten Industriestrasse / Müslispange

Für die neue (rückwärtige) Haupterschliessung des Areals ist die Erstellung eines Kreisels beim Knoten Industriestrasse / Müslispange vorgesehen. Die Kreisellösung konnte sich im Vergleich zu einer T-Knoten-Lösung klar durchsetzen. Aus technischer Sicht bietet der Kreisel mehr Vorteile (weniger Landverbrauch, tiefere Erstellungskosten, nur eine Bushaltestelle etc.). Die Variante T-Knoten beansprucht aufgrund der Vorsortierung für alle

Verkehrsbeziehungen deutlich mehr Land. Der Kreislauf wurde zwischenzeitlich gemeinsam mit dem Bau der LTB realisiert.

4.2.3 Müslispange südlicher Teil

Der bestehende Feldweg ab der Industriestrasse wird zu einer vollwertigen Erschliessungsstrasse ausgebaut. Vorgesehen sind zwei getrennte Fahrbahngassen mit je 3.50 m Breite sowie ein Fuss- und Veloweg mit 3.00 m Breite auf der Innenseite des Areals. Südlich, parallel zur Müslistrasse, sind die Zubringergleise zum zukünftigen Betriebsgebäude der Limmattalbahn angeordnet.

4.2.4 Müslispange nördlicher Teil

Der bestehende Feldweg (Maienweg) auf dem Areal der SBB wird aufgehoben. Südlich angrenzend wird auf dem bereits abparzellierten Strassengrundstück die Müslistrasse weitergeführt und zu einer vollwertigen Erschliessungsstrasse ausgebaut. Es ist eine Fahrbahngasse mit einer Normbreite von 7.00 m vorgesehen, ergänzt durch einen einseitigen Fuss- und Veloweg von 3.00 m auf der Innenseite des Areals. Zur Querung des umgelegten Dorfbachs wird eine neue Brücke errichtet. Nördlich mündet die Strasse in den bestehenden Bogen der Müslistrasse.

4.2.5 Feinerschliessungsstrasse

Im ursprünglichen Entwurf (kantonal vorgeprüft per 20.6.2019) sah das Feinerschliessungsprojekt eine Stichstrasse mit Wendehammer vor. Auf Anregung der Grundeigentümerschaft wurde das Feinerschliessungsprojekt im Anschluss an die Grundeigentümersammlung vom 7. September 2020 grundlegend überarbeitet. Die Gemeinde und die Grundeigentümer einigten sich darauf, dass das Areal künftig über eine Feinerschliessungsstrasse im Einbahnregime erschlossen wird. Die Arealzufahrt findet ab der Industriestrasse auf der Höhe des ehemaligen Grütschwegs statt, die Arealausfahrt befindet sich am südöstlichen Arealende zur Müslistrasse hin.

Damit Rückstau auf die Industriestrasse verhindert werden kann, soll die erste Parzellenerschliessung auf der Einbahnstrasse erst nach mindestens 50 m erfolgen (siehe Kapitel 2.6.2; Faktenblatt Bestvariante). Der Thematik des Rückstaus ist im Rahmen der Baubewilligungen erhöhte Beachtung zu schenken.

Die Strasse wurde mit einer Fahrbahnbreite von 4.40 m konzipiert, ergänzt durch einen nördlich verlaufenden Gehweg von 2.00 m Breite. Der Kurvenradius der Rechtskurve wurde mit Schleppkurven eines Sattelzugs / LKW's mit Anhänger überprüft (gemäss Vorgabe VRV 741.11 / Art. 64-67; gestützt auf SVG 741.01 Art. 9, Abs. 1).

Die Parzelle Nr. 1580 ist nicht direkt an die Feinerschliessungsstrasse angeschlossen. Dies soll aber mit einer weiteren Zufahrt über die Parzellen Nrn. 1580, 1577 und 1573 ermöglicht werden. Die Erstellung dieser Zufahrt wird

privatrechtlich zwischen den betroffenen Grundeigentümern geregelt und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Erschliessungsplans.

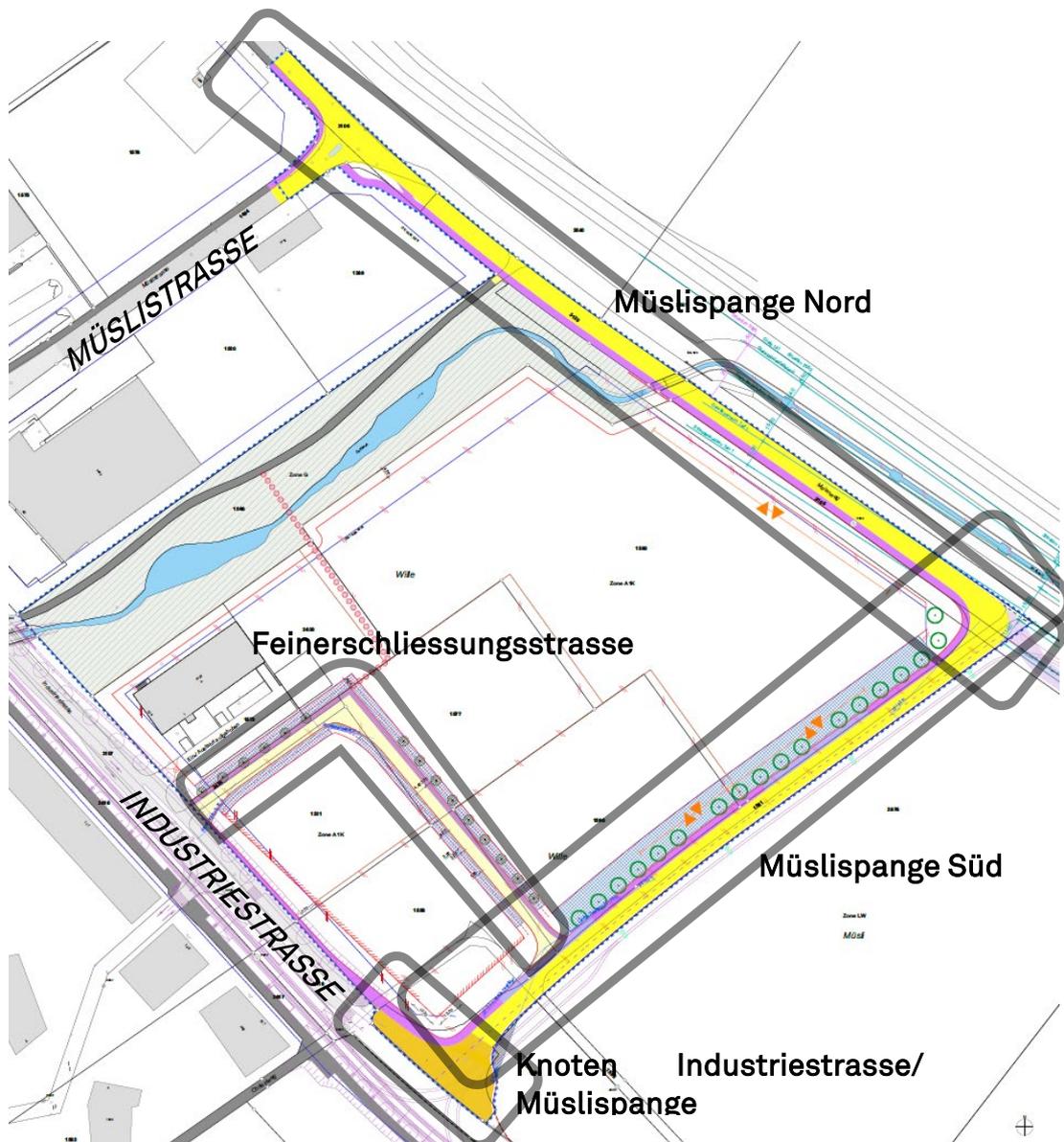


Abbildung 8: Erschliessungsplan, Übersicht der Strassenabschnitte

4.3 Strassenraumgestaltung

Die Aussenräume haben der hohen Visibilität entlang des Siedlungstrenngürtels Rechnung zu tragen. Entsprechend ist die Müslispange Süd gut zu gestalten. Dazu ist entlang der Müslistrasse eine Baumreihe vorgesehen. Diese wird ergänzt durch Baumgruppen entlang dem Trasse der Limmattalbahn (vgl. auch Projekt LTB). Auch die neu geplante Feinerschliessung (Grütschstrasse) soll von einer Baumreihe begleitet werden. Im Erschliessungsplan sind die Baumreihen als Genehmigungsinhalt vorgegeben. Die genauen Baumstandorte werden im Baubewilligungsverfahren der Überbauung festgelegt.

Erhöhte Anforderungen gelten auch an die Gestaltung des Bereichs entlang der Industriestrasse. Die Gestaltungsgrundsätze der Bereiche entlang der Industriestrasse und der Mülistrasse wurden in der revidierten Bau- und Nutzungsordnung festgesetzt.

4.4 Parkierung

Es werden oberirdische Bereiche für Parkplätze ausserhalb der Baulinien festgelegt. Entlang der Strassen ist die Anordnung der Parkplätze bis 0.6 m an die Strassen- und Weglinien zulässig sowie auf der restlichen Arealfläche frei. Die Parkplätze müssen rückwärtig über die Grundstückszufahrten erschlossen werden. Das Parkplatzangebot wird im Rahmen der Baubewilligung nach den übergeordneten Vorgaben erhoben.

4.5 Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr

Das Büro SNZ Ingenieure und Planer AG hat 2015 im Rahmen einer Verkehrsstudie Masterplan RES umfangreiche Prognosen zu den Verkehrsknoten in Spreitenbach in Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung errechnet. Auf Anregung aus der Vernehmlassungen bei der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) wurde die Verkehrsstudie durch SNZ im Jahr 2020 aktualisiert:

- Mit den geplanten Bautätigkeiten in der Gemeinde Spreitenbach wird demnach eine spür-bare Verkehrszunahme erwartet. Einen Grossteil davon wird zwischen Spreitenbach und dem Autobahnanschluss Dietikon verkehren (Industrie- / Land- und Mutschellenstrasse).
- Durch die geplanten Knotenaus- und -umbauten können gewisse Leistungsengpässe entschärft werden. Die Autobahnanschlussknoten werden jedoch auch künftig die leistungs-bestimmenden Knoten sein und die Verkehrsmenge in Richtung Spreitenbach bestimmen.
- Damit diese Verkehrsmenge auf dem übergeordneten Strassennetz (Autobahn / Kantons-strasse) zu keinen Problemen führt, ist sicher zu stellen, dass der Verkehr aus der Mutschellen- und Landstrasse in Spreitenbach abgenommen werden kann. Es soll damit auch vermieden werden, dass es zu Ausweichverkehr durch das Wohngebiet in Spreitenbach kommen kann.
- Die Prognose zeigt, dass wenn das Verkehrsaufkommen auf der Industriestrasse stärker ansteigt und es zu Leistungsengpässen kommt, dies zu Verlagerungen auf die Landstrasse führen wird. Wie sich das Ganze jedoch einpendeln wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig abzuschätzen und muss nach der Realisierung der LTB beobachtet werden. Ein Vorteil für die Verkehrssteuerung ist sicherlich, dass mit dem Bau der LTB vermehrt Lichtsignalanlagen umgesetzt werden. So kann der Verkehr zu einem bestimmten Mass gelenkt und mögliche Behinderungen / Rückstaus verhindert, oder an jene Orte verlagert werden, wo es genügend Stauraum hat.

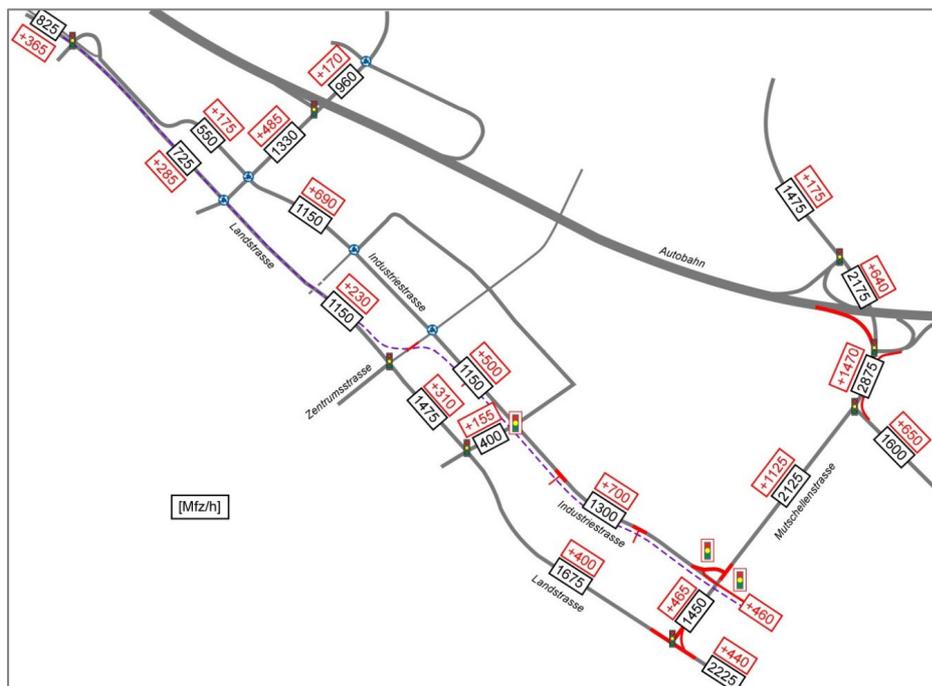


Abbildung 9: Berechneter Mehrverkehr Prognosezustand 2030 (Verkehrsstudie Masterplan RES, SNZ Ingenieure und Planer AG)

4.6 Bebauung / Baulinien / Strassenlinien

Baulinien für Gebäude und Kleinbauten, Strassenlinien und Zwangsbaulinien

Im Gebiet werden neue Baulinien für Gebäude und Kleinbauten sowie Strassenlinien festgelegt und im selben Zug überholte Baulinien aufgehoben. Darüber hinaus gelten für die exponierten Lagen beim Ortseingang und entlang der Industriestrasse zusätzlich Pflichtbaulinien, auf die mindestens $\frac{3}{4}$ der zugewandten Fassaden zu liegen kommen müssen.

Entlang der Müslistrasse verläuft die Baulinie parallel in 11.0 m Distanz ab Strassenlinie. Eine rückwärtige Erschliessung der Parkplätze entlang der Müslistrasse ist so gewährleistet. Südlich der Abzweigung der Feinerschliessung wird der Abstand der Pflichtbaulinie zur Müslistrasse bis zum Knoten Industriestrasse-Müslistrasse graduell auf 10.0 m reduziert.

Entlang der Industriestrasse wird die Pflichtbaulinie von 10.0 m auf bis minimal 6.0 m Distanz ab Strassenlinie geführt.

Abstimmung Baulinien im EP mit Bedarfslinien von SBB und Gewässerraum

Die Festsetzung der Baulinie entlang der Müslistrasse Nord orientiert sich an den Bedarfslinien der SBB (Stand Dezember 2019). Die Baulinie im Erschliessungsplan wird so festgesetzt, dass die Bauten, selbst bei einem allfällig erhöhten Raumbedarf seitens SBB für einen weiteren (zweiten) Ausbau des Regionalterminals Limmattal (frühestens 2050, eher später), bestehen bleiben können. Um das zu gewährleisten, darf die Hinterkante des Gehwegs

inkl. 4 m Baulinienabstand nicht mit der gesetzten Baulinie überschneiden (vgl. Erschliessungsplan, Markierung Strassenausbau Teil 1 / Teil 2).

Die Bedarfslinie der SBB verläuft nicht parallel zu den heutigen Gleisen, sondern besteht aus einer Teil 1 und einem Teil 2, welche durch einen Versatz im Verlauf voneinander abweichen. Für die dereinstige Umgestaltung des Bahnareals muss ein Gewässerraum von 15.0 m angenommen werden. Für den "Strassenkörper" müssen 11.0 m eingerechnet werden. Damit ist die äussere Begrenzung gegeben. Zu dieser muss die Baulinie den Abstand von mindestens 4.0 m einhalten. Mit der im Erschliessungsplan festgesetzten Baulinie werden diese Anforderungen erfüllt.

Im Detail setzt sich der mögliche zukünftige Raumbedarf für einen zweiten Ausbau des Rangierterminals Limmattal (frühestens 2050) wie folgt zusammen:

- Massgebendes Gleis SBB: Ausgangspunkt
- Bedarfslinie SBB: +12.70 m bis 18.0 m (graduell verlaufend, Teil 1 und 2)
- Gewässerraum: +15.0 m
- (mit den 15.0 m wird der technisch notwendige Raum freigehalten (Böschungen), gesetzlich wäre gemäss Angaben der Abteilung Landschaft und Gewässer 14.0 m notwendig)
- Strassenausbau: +11.0 m (Fahrbahn und Fuss-/Veloweg)
- Strassenabstand Baulinie +4.0 m

Da allerdings dieser weitere Ausbauschnitt des Regionalterminals Limmattal gegenüber dem augenblicklich geplanten Ausbau (Stand 2022) eine langfristige Planung mit einer entsprechenden Ungewissheit darstellt, wird die Müslistrasse mit dem vorliegenden Projekt ohne Berücksichtigung der langfristigen Bedarfslinien SBB realisiert. (Anmerkung: Der Kanton orientiert sich hinsichtlich der Führung der Velovorzugsroute ebenfalls an der Ausgangslage ohne langfristige Ausbauten der SBB). Durch die Festsetzung der Baulinien wäre eine Verschiebung der Müslistrasse aber grundsätzlich möglich. Auf diesen Umgang haben sich Kanton, SBB und Gemeinde geeinigt (Besprechung vom 23. Januar 2020). Innerhalb der rechtskräftigen Parzelle der Müslistrasse und dem bestehenden Gleis SBB (die erste Ausbautetappe des Regionalterminals hat in diesem Bereich keine Auswirkungen) sind die notwendigen Abstände problemlos gewährleistet:

- Massgebendes Gleis SBB: Ausgangspunkt
- Minimaler Abstand zum Gleis: + 4.5 m
- Gewässerraum: +15.0 m

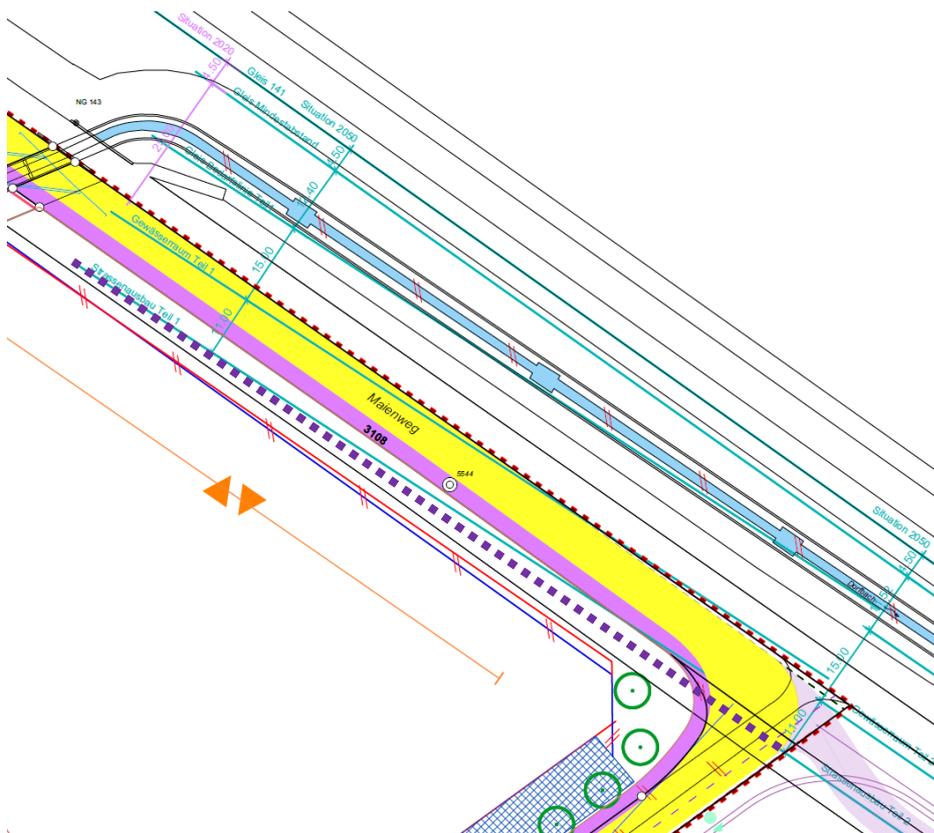


Abbildung 10: Situation Baulinie Müsli Nord, Baulinie neu in rot (mit Verdeutlichung Ausrichtung Baulinie auf Ausbau SBB Teil 1 und 2 in violett punktiert)

4.7 Dorfbach

Entlang des Dorfbachs wurde die Baulinie unter Berücksichtigung des Gewässerraums in Absprache mit der Abteilung Landschaft und Gewässer des Kantons Aargau festgelegt. Dies im Zusammenhang dem übergeordneten Auftrag im koordinierten Verfahren Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan und Anpassung BNO.

Mit dem Zurückdrängen der Grünzone auf die Gewässerparzelle (Kat.-Nr. 1566) besteht hinreichend Spielraum zur Erfüllung der Anforderungen an den Gewässerraum gemäss § 127 BauG (Bedarfslinie). Zudem wird die Bebaubarkeit der beiden betroffenen Grundstücke (Kat.-Nrn. 1269 und 1520) verbessert.

Nördlich der Müslistrasse gilt entsprechend Absprache mit dem Kanton Aargau ein gesetzlicher Gewässerraum von 14.0 m. Da der Boden auf Seite SBB tiefer liegt als auf Seite Müslistrasse, ist eine asymmetrische Ausgestaltung des Gewässerraums nötig. Der Gewässerraum verbreitert sich in jenem Abschnitt deshalb technisch bedingt auf 15.0 m.

Die SBB haben derzeit keine Pläne, den Verlauf des Dorfbaches auf ihrem Areal anzupassen. Dies wird Gegenstand zukünftiger Ausbauten sein. Da nötige Spielraum dazu ist durch die Erschliessungsplanung A1K gewährleistet.

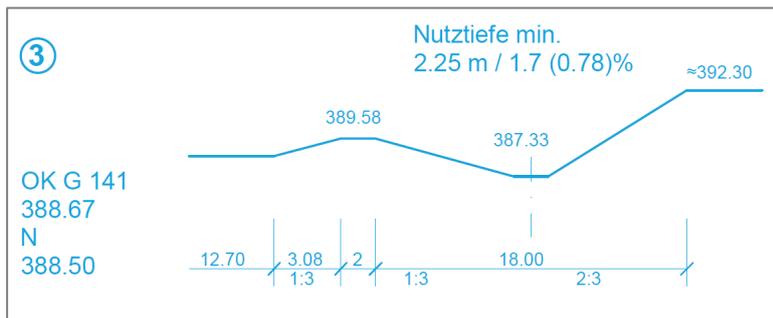


Abbildung 11: Querschnitt Dorfbach im Bereich SBB nach einer zukünftigen Umlegung

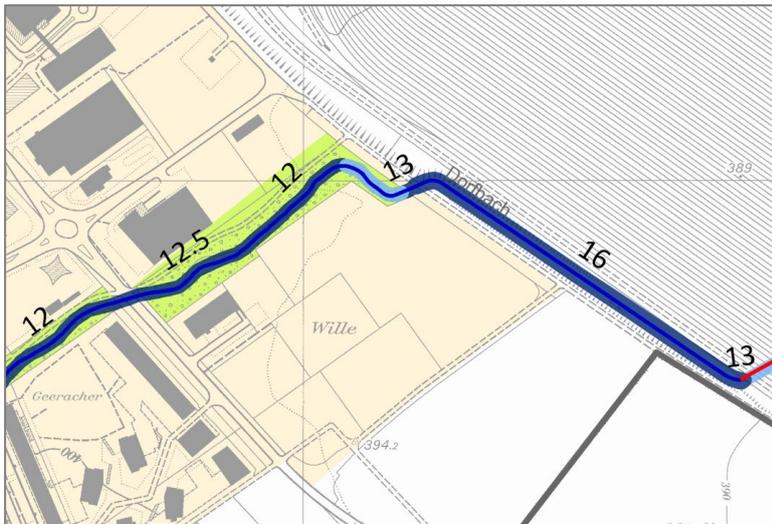


Abbildung 12: Ausschnitt Dorfbach Spreitenbach, Fachkarte Gewässerraum agis

4.8 Sichtzonen

Die Sichtfelder sind bei Strassenknoten und Ausfahrten für die Verkehrssicherheit wesentlich. Im Planungsgebiet sind Anhaltesichtweiten von 25 m (angenommene gefahrene Geschwindigkeit: 30 km/h) beim Einlenker und der Kurve der Feinerschliessungsstrasse, sowie Sichtzonen von 50 m bei der Einmündung und dem Knick der Müslispange einzuhalten.

Im Orientierungsinhalt bezeichnete Sichtzonen ausserhalb des Perimeters vom Erschliessungsplan werden im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren festgesetzt.

4.9 Fuss- und Veloverkehr

4.9.1 Fussverkehr

Die neue Müslispange wird auf der Innenseite des Areals mit einem einseitigen Fuss- und Veloweg von 3.0 m Breite ausgestattet. Auch die Feinerschliessungsstrasse wird nordseitig durch einen Fussweg von 2.0 m Breite ergänzt, so dass eine durchgängige Fusswegverbindung zwischen Müslispange und Industriestrasse hergestellt wird.

Ab der Feinerschliessungsstrasse (Kurve) ist ein weiterer Fussweg entlang der Parzellengrenze zwischen Kat.-Nr. 1573 und 1580 als Anbindung an den bestehenden Fussweg entlang dem Dorfbach geplant. Diese Verbindung wird als Dienstbarkeit im Rahmen der Baulandumlegung grundbuchlich gesichert. Die Realisierung des Wegs erfolgt im Rahmen des nachgelagerten Baubewilligungsverfahrens in Abstimmung auf die Überbauung.

Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren ist generell auf eine gute fussläufige Anbindung der Überbauungen an die Haltestelle der Limmattalbahn zu achten.

Siedlungsqualität, Grünraumvernetzung: Eine sinnvolle fussläufige Grünraumvernetzung des Siedlungsrandes mit dem angrenzenden Landschaftsraum (zukünftiger Agglomerationspark Hüttikerberg – Sandbüel) wie auch in Bezug auf die Erschliessung der Haltestelle der Limmattalbahn sowie die Sicherung eines sinnvollen arealinternen Fussgängernetzes muss in den nachgelagerten Planungs- und Bewilligungsverfahren gewährleistet sein. Es sind derzeit keine baulichen Massnahmen nötig (Strasse und LTB sind auf dem gleichen Niveau), aber es wird darauf hingewiesen, dass dereinst gute Fussübergänge zum Agglomerationspark ermöglicht werden sollen.

4.9.2 Veloverkehr

Auf der Innenseite des Areals sowie bei der Abzweigung Müslistrasse / Maienweg und um den Knoten Müslistrasse / Industriestrasse (Kreisel) ist eine kombinierte Fuss- und Radwegführung vorgesehen. Der Grundsatz der verkehrssicheren Ausgestaltung wird dafür bei allen Festlegungen zu Grunde gelegt. Die Wegführung bei der Abzweigung Müslistrasse / Maienweg gemäss dem Strassenprojekt der Bärlocher Partner AG ist nachfolgend ersichtlich. Die detaillierte Ausführung beim Knoten Müslistrasse / Industriestrasse ist Teil des Projektes der Limmattalbahn und wird mit der vorliegenden Erschliessungsplanung abgestimmt.

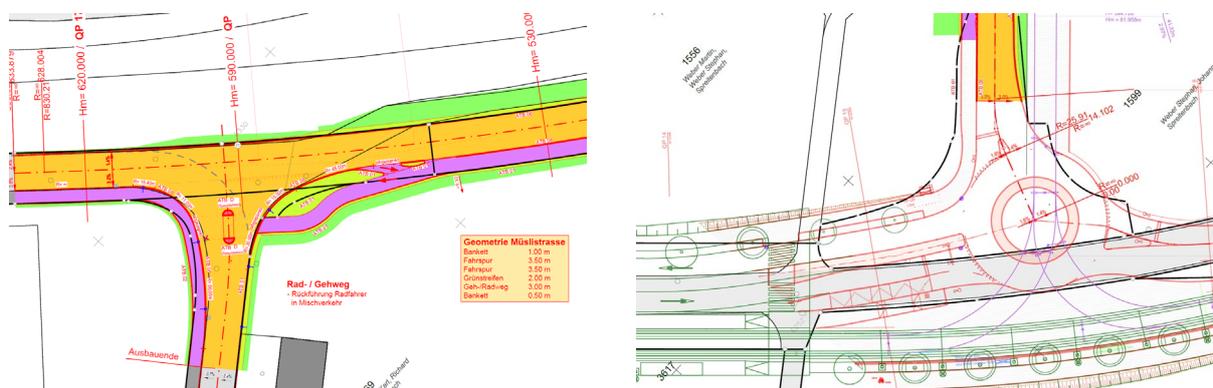


Abbildung 13: Abzweigung Müslistrasse / Maienweg, detail-Abbildung 14 Knoten Müslistrasse / Industriestrasse, Situierete Führung Fuss- und Radweg gemäss Strassenprojekt (Bärlocher Partner AG, Stand Juni 2020) itation und Führung Fuss- und Radweg gemäss Projekt Limmattalbahn

Derzeit treibt der Kanton Aargau die Planung für eine Velovorzugsroute voran. Diese Velovorzugsroute ist im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (Teilplan Radverkehr, Stand vorläufige Beurteilung) festgehalten. Da mittelfristig

ein Verlauf nördlich des Rangierbahnhofs Limmattal nicht möglich ist, soll die Velovorzugsroute vorerst südlich davon und auf dem SBB-Areal verlaufen. Gemäss aktuellem Planungsstand tangiert die Velovorzugsroute die Erschliessungsplanung A1K nicht.

4.10 Entsorgungskonzept

Entsorgungskonzepte sind nutzungsspezifisch in den nachgelagerten Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen und die Lage zukünftiger Containerstandorte ist in den Baubewilligungsverfahren festzulegen.

4.11 Werkleitungen

Das Planungsgebiet ist bzgl. Werkleitungen (Entwässerung, Wasserversorgung und Elektrizität/Energie) groberschlossen. Die Feinerschliessung kommt unter die neuen Strassen zu liegen. Im Rahmen des Erschliessungsplans sind keine gesonderten Trassen zu sichern. Die effektive Leitungsführung wird mit der Projektierung der Erschliessungsstrassen festgelegt und auf die Grundstücke abgestimmt.



Abbildung 15: Ausschnitt Werkleitungskataster der Gemeinde Spreitenbach

5 Lärm (Strassenlärm)

In der Lärmanalyse 2013 der Grolimund + Partner AG wurden in den Industrie- und Gewerbegebieten rund um den Rangierbahnhof Limmattal kritische Belastungen festgestellt. Der Bahnlärm ist aber für das vorliegende Areal gemäss kant. VP nicht relevant. Abgestützt auf die Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung «Kreuzäcker», genehmigt am 18. Mai 2022, sind innerhalb des Planungsperrimeters keinen Wohnnutzungen vorgesehen. In der Nachtperiode sind kaum lärmempfindliche Nutzungen zu erwarten (Art. 41 Abs. 3 LSV). Durch die Ein- und Auszonungen (westlich vom Dorfbach, Strassenparzelle) werden die Lärmimmissionen innerhalb des Perimeters nicht wesentlich verändert. Die Grenzwerte können am Tag grossräumig eingehalten werden.

Alle lärmempfindlichen Betriebsräume, die entlang der Industriestrasse erstellt werden und nur auf diese ausgerichtet sind, sind mit einer regelbaren Betriebslüftung auszustatten.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist die Einhaltung der Lärmvorschriften nachzuweisen. Die Lärmempfindlichkeitsstufe IV wird beibehalten.

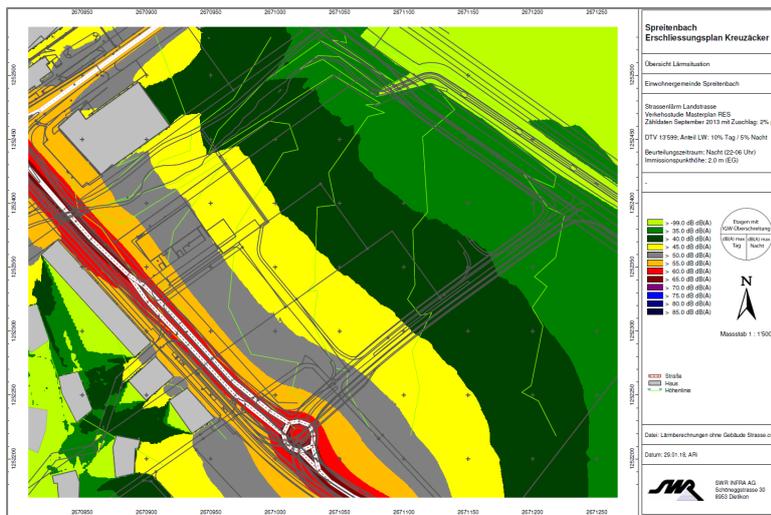


Abbildung 16: Übersicht Lärmsituation Strassenlärm (Verkehrsstudie Masterplan RES)

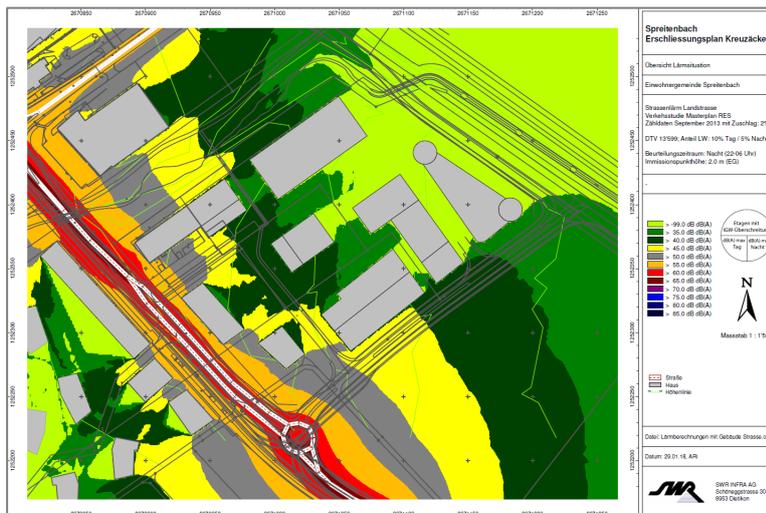


Abbildung 17: Lärmmodell Strassenlärm (Verkehrsstudie Masterplan RES)

6 Regionale Abstimmung

Die Abstimmung mit den Regionalplanungsverbänden Baden Regio und Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) wurde vorgenommen.

Die Zielsetzungen der Teiländerung der A1K entsprechen aus kantonaler Sicht den Vorgaben des REK.

Aus Sicht BadenRegio wird die vorgesehene Siedlungsentwicklung begrüsst, dabei sind aber hohe räumliche Qualitäten sicherzustellen.

Die ZPL wünschte eine Aktualisierung der Verkehrsstudie Masterplan RES 2030. Dieses Anliegen wurde aufgenommen und die Verkehrsstudie 2020 aktualisiert. Daraus resultierten keine wesentlichen neuen Erkenntnisse. Da auf eine Aufzoning von BMZ 7.0 auf BMZ 10.0 verzichtet wird, muss auch nicht mit einer erheblichen Verkehrssteigerung gegenüber der früheren Prognose gerechnet werden.

7 Ergebnis der kantonalen Vorprüfung

Am 8. März 2019 wurde die Vorlage «Erschliessungsplan «Kreuzäcker Nord» der Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau zur Vorprüfung eingereicht. Am 20. Juni 2019 ging eine Rückmeldung in Form der fachlichen Stellungnahme bei der Gemeinde Spreitenbach ein. Die gemachten Hinweise und Vorbehalte wurden ausgewertet, erwogen und gemäss Besprechung mit Vertretern der Bau- und Planungsabteilung Spreitenbach in einem Arbeitspapier zusammengefasst. Am 8. August 2019 wurde das Arbeitspapier gemeinsam mit dem ARE besprochen. Aufgrund dieser Besprechung und den anschliessenden Abklärungen wurde die Vorlage überarbeitet und bereinigt:

- Abstimmung Siedlung und Verkehr, Fuss- und Radverkehr (Vorbehalt): Im EP wurden Fusswegverbindungen zwischen Industriestrasse und Stichstrasse, entlang der Müslispanne und über den Dorfbach bis zur Stichstrasse festgelegt. Eine ergänzende Bestimmung betreffend einer fussläufigen Verbindung im Rahmen der Baugesuche wurde in den Erschliessungsplan aufgenommen. Das Projekt LTB ist zudem als Orientierungsinhalt im EP abgebildet.
- Lärm (Vorbehalt): Den Anweisungen wurde entsprochen. Auf die Darstellung der PW-Linien der Lärmimmissionen wird verzichtet. Im Genehmigungsinhalt des Erschliessungsplans wurde eine Bestimmung aufgenommen, dass bei lärmempfindlichen Betriebsräumen, welche auf der Pflichtbaulinie entlang der Industriestrasse erstellt werden und lediglich auf die Industriestrasse ausgerichtet sind, erhöhte Lärmschutzbestimmungen einzuhalten sind. Auf eine Bestimmung betreffend einer kontrollierten Lüftung wurde hingegen verzichtet.
- Regionale Abstimmung, Eingliederung und Anbindung Haltestelle LTB (Hinweis): Das Projekt LTB ist im Erschliessungsplan als Orientierungsinhalt abgebildet; Eingliederung und Anbindung sind dort ersichtlich.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr, Agglomerationsprogramme (Hinweis): Der Hinweis betreffend Freigabe der Mittel für den Ausbau Erschliessungsspanne Müsli wird zur Kenntnis genommen, die zuständige Fachstelle wird rechtzeitig kontaktiert.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr, KGV (Hinweis): Der KGV wurde parallel zur Erarbeitung des EP erarbeitet - der Bezug und die Abstimmung des EP zum KGV wurden im Planungsbericht EP erläutert.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr, Fuss- und Radverkehr (Hinweis): Bei den geplanten und nicht ausparzellierten Fusswegverbindungen handelt es sich um öffentliche Fusswegverbindungen. Die entsprechenden nötigen Verpflichtungen (Anmerkungen / Dienstbarkeiten) werden im Rahmen der Baulandumlegung begründet. Die Baulandumlegung ist mit dem Erschliessungsplan koordiniert.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr, Fuss- und Radverkehr (Hinweis): Für die Erstellung von kombinierten Fuss- und Radwegen gibt es zahlreiche Beispiele, bei denen dieses Nebeneinander funktioniert, Der Grundsatz der verkehrssicheren Ausgestaltung liegt den Planungen zugrunde. Im Planungsbericht ist dieser Grundsatz festgehalten. Die konkrete Umsetzung ist Gegenstand des Projektes bzw. des Baubewilligungsverfahrens.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr, Velovorzugsrouten (Hinweis): Gemäss aktuellem Kenntnisstand wird eine mögliche Velovorzugsrouten auf dem SBB-Areal verlaufen und hat insofern keinen Einfluss auf den EP. Im Planungsbericht ist diese Thematik erläutert.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr, Parkierung (Hinweis): Das Thema Mobilitätskonzept wird im Rahmen einer Gesamtrevision vertiefter bearbeitet. Betreffend Mobilitätskonzept wird auf die bereits heute bestehenden Bestimmungen in § 56 Abs. 7 BNO verwiesen.
- Siedlungsentwässerung (Hinweis): Die Zuständigkeiten für die nachgelagerten Verfahren sind der Gemeinde bewusst. Im Planungsbericht wurde das Thema Siedlungsentwässerung etwas konkreter abgehandelt und mit einem Hinweis auf die nachgelagerten Verfahrensschritte versehen. Im Rahmen des Erschliessungsplans sind keine gesonderten Trassen zu sichern.

- Verschiedenes und Formelles (Hinweis): Die Benennung des Erschliessungsplans wurde mit "Erschliessungsplan Kreuzäcker Nord" präzisiert.

Der abschliessende Vorprüfungsbericht liegt per 23. September 2022 vor.

8 Ergebnis öffentliche Auflage und Mitwirkungsverfahren

Vom 25. März 2019 bis 23. April 2019 wurden die Planungsinstrumente der Erschliessungsplanung, der Landumlegung sowie der Änderung der Nutzungsplanung im Planungsverfahren Arbeitsplatzzone Kreuzäcker A1K für die Mitwirkung öffentlich aufgelegt.

Per Ende April 2019 sind Mitwirkungsbeiträge von zwei Grundeigentümern innerhalb des Planungssperimeters sowie einem Grundeigentümer eines benachbarten Grundstücks eingegangen. Die Beiträge wurden ausgewertet und in einem Mitwirkungsbericht gewürdigt. Der Mitwirkungsbericht wurde vom Gemeinderat mit Beschluss vom 17. Februar 2020 zuhanden des weiteren Verfahrens verabschiedet.

Vom 17. Oktober 2022 bis zum 15. November 2022 wurde der Erschliessungsplan Kreuzäcker Nord gemäss § 24 Abs. 1 Baugesetz öffentlich aufgelegt. Während der ordentlichen Frist der öffentlichen Auflage sind keine Eingaben eingegangen.

Am 21. November 2022 wurde der Erschliessungsplan Kreuzäcker Nord vom Gemeinderat festgesetzt.

SWR+

Erschliessungsplan "Kreuzacker Nord", Bericht gemäss Art. 47 RPV

Beilage 1: Erschliessungsplan 1:500

SWR+

Erschliessungsplan "Kreuzacker Nord", Bericht gemäss Art. 47 RPV

Beilage 2: Bauprojekt Ausbau Müslistrasse 1:500

SWR+

Erschliessungsplan "Kreuzacker Nord", Bericht gemäss Art. 47 RPV

Beilage 3: Mitwirkungsbericht, 24. August 2019

Beilage 4: Feinerschliessung, Faktenblatt Bestvariante inkl. Entscheid Gemeinderat, 12. Oktober 2021