

Kanton Basel-Landschaft

Gemeinde pratteln



Planungsbericht zur

# Strassennetzplanung "Pratteln Nord"

Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV

---

**Planungsstand:** *Vorlage Gemeinderat / Einwohnerrat*

*21.10.2015*



---

**Inhalt**

1	EINLEITUNG .....	1
1.1	Ausgangslage .....	1
1.2	Anpassung des kantonalen Richtplans .....	2
1.3	Planungsbedarf .....	3
2	PLANUNGSENTWICKLUNG .....	4
2.1	Räumliche Rahmenbedingungen .....	4
2.1.1	Bestehende Quartiere im Osten .....	4
2.1.2	Kantonal zu entwickelnde Infrastrukturen .....	5
2.1.3	Modal Split .....	7
2.1.4	Bestehender, kommunaler Strassennetzplan .....	8
2.1.5	Vorgezogene Strassennetzplanung .....	9
3	ORGANISATION UND ABLAUF DER PLANUNG .....	11
3.1	Planungsorganisation .....	11
3.2	Planungsablauf .....	13
4	PLANUNGSERGEBNIS .....	15
4.1	Strassennetzplan Pratteln Nord .....	15
5	BERÜCKSICHTIGUNG DER PLANERISCHEN RANDBEDINGUNGEN .....	19
5.1	Planungsgrundsätze gemäss eidgenössischem Raumplanungsgesetz (RPG) .....	19
5.2	Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) .....	19
5.3	Kantonaler Richtplan .....	19
5.4	Kommunale Grundlagen .....	21
6	KANTONALE VORPRÜFUNG .....	22
7	MITWIRKUNGSVERFAHREN .....	23
8	BESCHLUSSFASSUNGSVERFAHREN .....	24
9	AUFLAGEVERFAHREN .....	24
10	GENEHMIGUNGSANTRAG .....	24

## Abbildungen

- Abbildung 1** Leitidee der Entwicklungsplanung Salina Raurica. Studienauftrag a. e. v. i. *Quelle: Erläuterungsbericht zum Entwicklungsplan, Kanton Basel-Landschaft. 15.12.2003.*
- Abbildung 2** Leitidee der Entwicklungsplanung Salina Raurica. Studienauftrag a. e. v. i. *Quelle: Erläuterungsbericht zum Entwicklungsplan, Kanton Basel-Landschaft. 15.12.2003.*
- Abbildung 3** Plandarstellung der Beschlussinhalte zur Gebietsplanung Salina Raurica in der kantonalen Richtplanung: Gesamt-Karte (oben) und Verkehrsinfrastruktur (unten). Für detaillierte Aussagen sind Objektblätter G 1.1 bis G 1.P des Richtplantes beizuziehen, vgl. **ANHANG 1**. *Quelle: Kantonaler Richtplan (letzter Bundesratsbeschluss vom 20. November 2014, Stand: 05.06.2015).*
- Abbildung 4** Orthofoto mit Planungssperimeter der Strassennetzplanung Pratteln Nord. *Quelle: maps.google.ch (abgerufen am 12. August 2014)*
- Abbildung 5** Kantonsstrassenplanung im Projektperimeter. Planungsstand vom 27. Januar 2014 (Vorprojekt). *Quelle: Jauslin + Stebler Ingenieure AG, vermittelt durch TBA.*
- Abbildung 6** Tramlinienplanung im Projektperimeter und südlich davon. Planungsstand vom 30. April 2014 (Vorprojekt z. Hd. Gemeinden zwecks Vernehmlassung). *Quelle: TBA.*
- Abbildung 7** Langsamverkehrsnetz für Fussgänger. Hervorhebung der wichtigsten Verbindungen auf der Basis des Strassennetzplanes *Quelle: Präsentation der Grundeigentümerinformationsveranstaltung vom 5. November 2012, aktualisiert per 19.10.2015.*
- Abbildung 8** Rechtskräftiger Strassennetzplan im Bereich "Salina Raurica", RRB Nr. 1363 vom 29. Juni 1982.
- Abbildung 9** Organigramm des Projekts "Salina Raurica" gemäss kantonalen Homepage. *Quelle: www.salina-raurica.ch/projekt/organisation/ (abgerufen am 18. August 2014).*
- Abbildung 10** Querschnitt durch die Netzibodenstrasse. Planungsstand vom 30. April 2014 (Vorprojekt z. Hd. Gemeinden zwecks Vernehmlassung). *Quelle: TBA.*

## Tabellen

- Tabelle 1** Beteiligte und Produkte der Strassennetzplanung "Pratteln Nord".
- Tabelle 2** Planungsablauf der wichtigsten Planungsschritte
- Tabelle 3** Umsetzung der kantonalen Richtplanung

## Anhänge

- Anhang 1** Kantonaler Richtplan: Objektblätter G 1.1 bis G 1.P (Gebietsplanungen: Salina Raurica). Auszug (verbindliche Elemente) *Quelle: www.baselland.ch (abgerufen am 12. August 2014), Stand: Bundesrätliche Genehmigung vom 03. Dezember 2012*
- Anhang 2** Tabellarische Zusammenstellung: Kommunale Reaktion auf kantonale Vorprüfung
- Anhang 3** Mitwirkungsbericht

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Am Anfang stand die Erkenntnis, dass die heutige Nutzungsplanung in der Rheinebene nicht mehr zweckmässig ist. Jahrzehntlang wurde das Areal zu grossen Teilen nicht im Sinne der rechtskräftigen Nutzungsplanung genutzt (weiterhin Landwirtschaft anstelle Industrie und Gewerbe) und gleichzeitig reifte auch die Einsicht, dass die Verkehrsinfrastruktur deutlich überlastet würde, falls eine zonenkonforme Entwicklung stattfände. Aus diesem Grund verabschiedete man sich von der Vorstellung, dass die Rheinebene ein Reserveareal für die Weiterentwicklung der Industrie Schweizerhalle nach Osten darstellt und initiierte die Planung Salina Raurica, deren Erschliessungsplanung als "Strassennetzplanung Pratteln Nord" hier vorliegt.

Zusätzlich änderte sich der kantonale gesetzliche Rahmen der Raumplanung. Mit dem Inkrafttreten des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) sowie der dazugehörigen Verordnung (RBV) am 1. Januar 1999 entstand für Pratteln ein Planungsbedarf, der mit den Mutationen "Pratteln Mitte"<sup>1</sup> und "Schweizerhalle"<sup>2</sup> teilweise erfüllt wurde. Räumlich und inhaltlich ausgeklammert blieben bei den bisherigen Siedlungsplanungsanpassungen die Dorfkernplanung<sup>3</sup> und die hier vorliegende Planung Salina Raurica, respektive deren Erschliessungsplanung. Ebenso ist die nutzungsplanerische Umsetzung der Naturgefahrenkarte in Ausarbeitung.



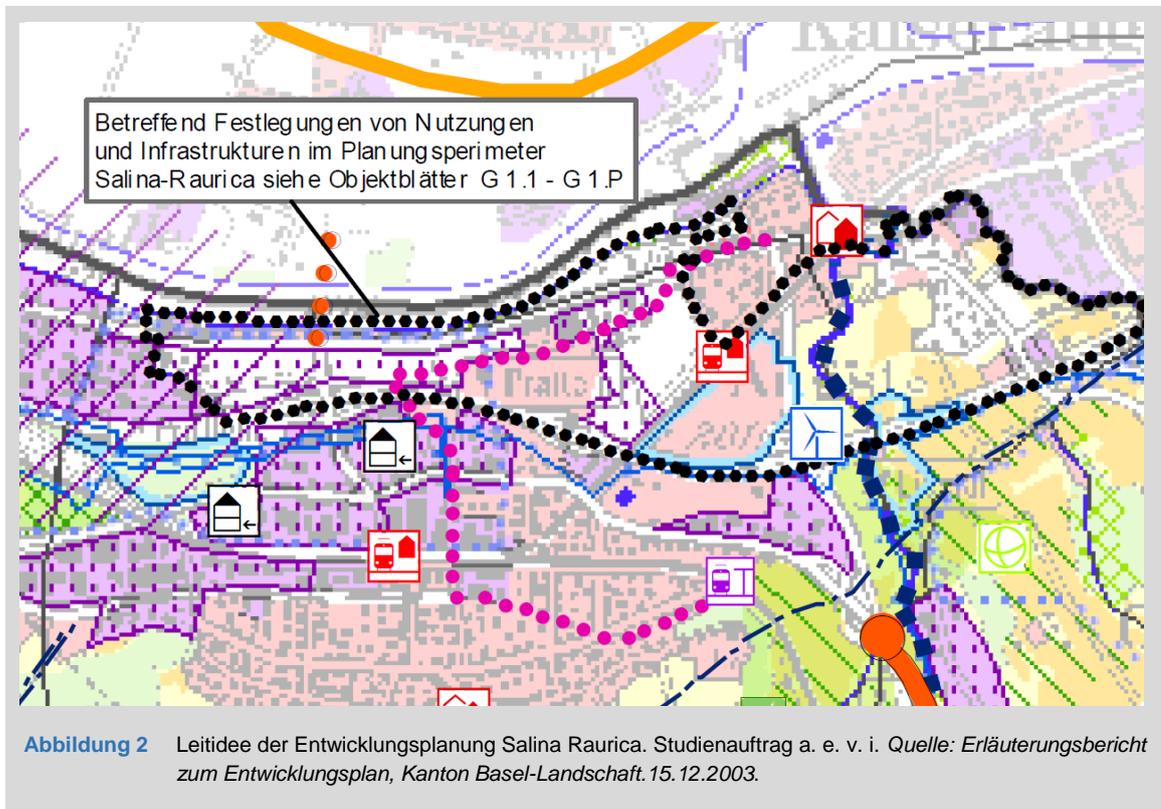
**Abbildung 1** Leitidee der Entwicklungsplanung Salina Raurica. Studienauftrag a. e. v. i. *Quelle: Erläuterungsbericht zum Entwicklungsplan, Kanton Basel-Landschaft. 15.12.2003.*

- <sup>1</sup> Genehmigt mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1004 vom 19. Juni 2012
- <sup>2</sup> Genehmigt mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1108 vom 03. Juli 2012;
- <sup>3</sup> Die Dorfkernplanung ist in Bearbeitung.

Die Nutzungsplanungsrevision Salina Raurica und die Strassennetzplanung Pratteln Nord bereinigen also eine Planungslücke, die durch sich verändernde übergeordnete Gesetze entstanden ist und sie ermöglichen eine grundsätzliche Neuentwicklung des Gebietes. Der hier vorliegende Planungsbericht umfasst nun die Erläuterungen zur Strassennetzplanung im Gebiet Pratteln Nord. Sämtliche Erläuterungen zur Nutzungsplanung "Salina Raurica" sind in einem eigenständigen Planungsbericht zusammengefasst.

## 1.2 Anpassung des kantonalen Richtplans

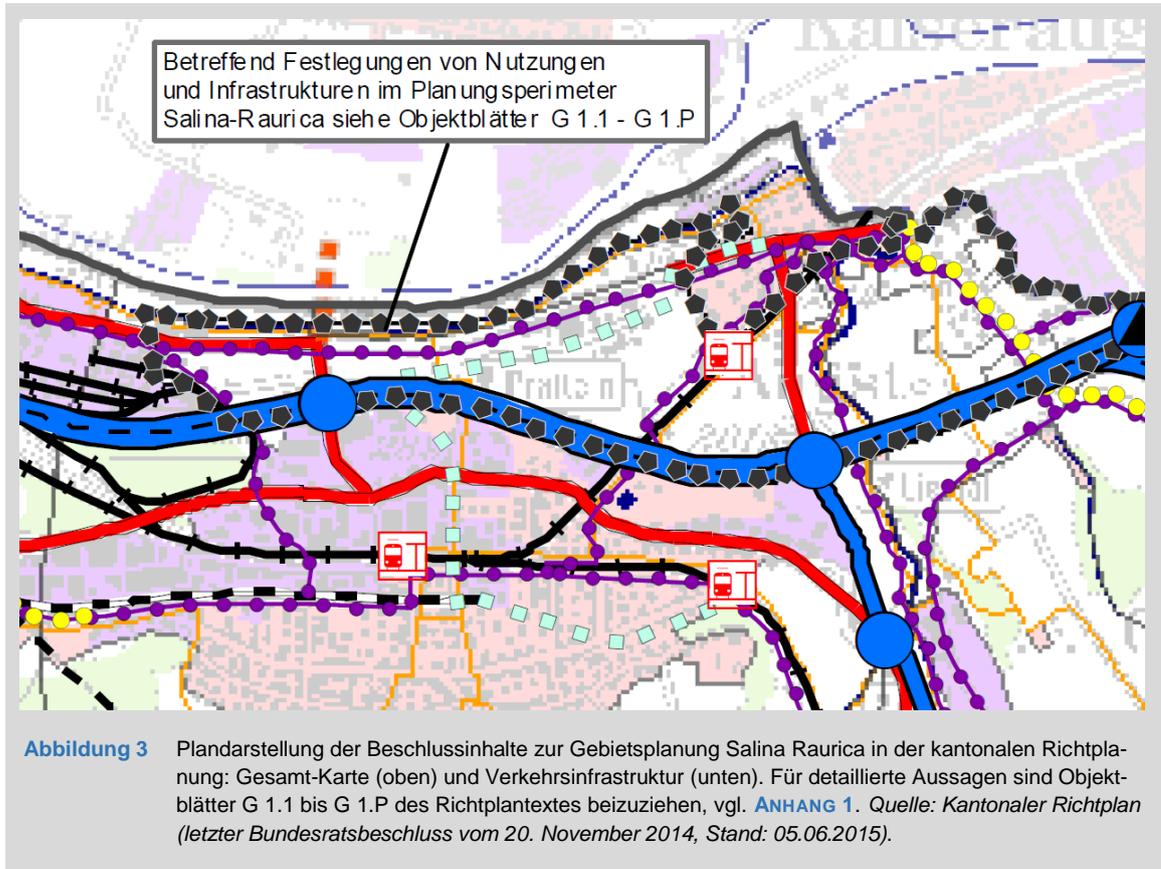
Kurze Zeit nach Inkrafttreten des RBG initiierte der Kanton eine Entwicklungsplanung für das Planungsgebiet "Salina Raurica", deren erstes Resultat ein Ideenwettbewerb war, welcher von einer Arbeitsgemeinschaft "team a. e. v. i." 2003 gewonnen wurde (vgl. **ABBILDUNG 1**).



Nach diversen vertiefenden Abklärungen, Überarbeitungen und Präzisierungen seitens des Kantons mündeten die Entwicklungsarbeiten unter der Titel "Gebietsplanungen – Salina Raurica" in ein separates Kapitel des neuen kantonalen Richtplans<sup>4</sup>, vgl. **ABBILDUNG 2** und **ABBILDUNG 3** (Richtplan: Gesamt-Karte und Verkehrsinfrastruktur) und **ANHANG 1** (Richtplanteil: Objektblatt G). Dieses beinhaltet ebenso diverse, für die Strassennetzplanung relevante Aussagen. Entsprechend verfügt Pratteln über das grösste Siedlungsentwicklungspotential aller Baselbieter Gemeinden,

<sup>4</sup> genehmigt mittels Bundesratsbeschluss vom 8. September 2010; erste genehmigte Mutationen mit Bundesratsbeschlüssen vom 03. Dezember 2012 und 20. November 2014 (Stand: 05.06.2015).

wird damit aber gleichzeitig auch vor die komplexeste Planungsaufgabe aller Basellandschaftlichen Kommunen gestellt.



### 1.3 Planungsbedarf

Wie in **KAPITEL 1.2** dargelegt, macht der neue Richtplan des Kantons konkrete Aussagen zum Gebiet der Prattler Rheinebene, welche nicht mehr mit der aktuell rechtskräftigen Nutzungsplanung kompatibel sind. Die überholte und zum grössten Teil nie realisierte heute rechtskräftige Nutzungsplanung der Rheinebene Prattelns muss also nicht nur alters<sup>5</sup> sondern auch inhaltsbedingt revidiert werden. Infolgedessen ist auch die Strassennetzplanung Nord auf die neuen Gegebenheiten abzustimmen.

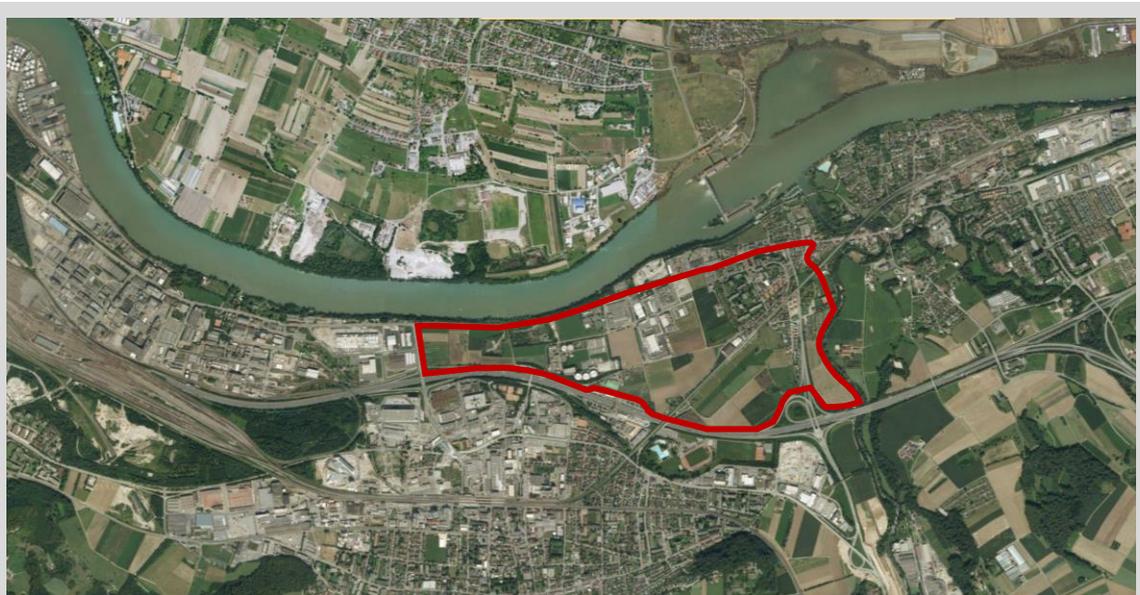
<sup>5</sup> Nutzungsplanungen sind spätestens alle 15 Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, vgl. Art. 15 eidgenössisches Raumplanungsgesetz (RPG). Entsprechend umfasst eine sogenannte Planungsperiode 15 Jahre.

## 2 Planungsentwicklung

### 2.1 Räumliche Rahmenbedingungen

Der Prattler Planungsraum (vgl. **ABBILDUNG 4**) für die Strassennetzplanung Pratteln Nord<sup>6</sup> wird begrenzt durch:

- a. Die Gemeindegrenze entlang der Rheinstrasse im Norden,
- b. die Gemeindegrenze im Osten,
- c. die Autobahn A2/A3 im Südwesten<sup>7</sup> und Südosten und
- d. die Salinenstrasse (Kantonsstrasse) im Westen.



**Abbildung 4** Orthofoto mit Planungsperimeter der Strassennetzplanung Pratteln Nord. *Quelle: maps.google.ch (abgerufen am 12. August 2014)*

#### 2.1.1 Bestehende Quartiere im Osten

Im Osten des Projektierungsraumes befinden sich in Pratteln und Augst funktionierende Wohn- und Geschäftsquartiere.

<sup>6</sup> Der Perimeter der Strassennetzplanung Pratteln Nord umfasst neben dem Areal der Nutzungsplanungsmutation Salina Raurica auch die Längi und das Areal Löli bis zur östlichen Gemeindegrenze an der Ergolz. Hier besteht also eine Differenz zur Nutzungsplanungsmutation Salina Raurica, die keine Flächen südlich der Autobahn und östlich der Wyhlenstrasse betrifft.

<sup>7</sup> Vom Bundesamt für Strassen ASTRA ist bekannt, dass grundsätzliche Überlegungen zur Kapazitätserhöhung im betroffenen Autobahnabschnitt geprüft werden. Unter anderem wird dabei auch eine Verbreiterung auf 25 m oder gar 28 m ab Strassenachse diskutiert. Um auf der sicheren Seite zu sein, beginnt die Prattler Nutzungsplanung mit einem Abstand von 28 m ab der bestehenden Autobahn-Strassenachse (Mittelstreifen).

### **Pratteln: Längi**

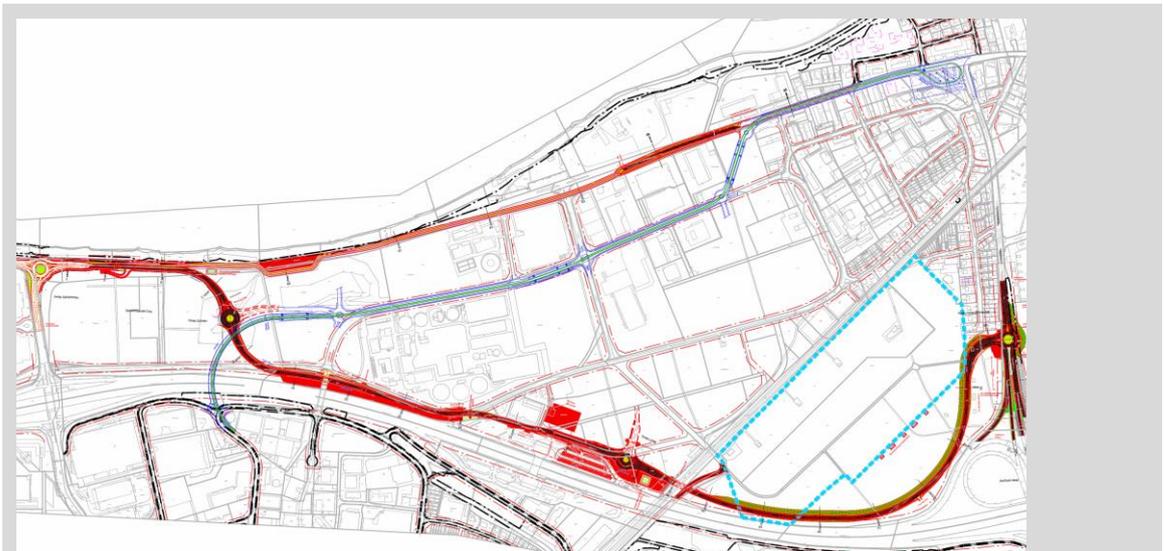
Die Prattler Längi bildet eine Wohngebietsexklave, welche räumlich an die westlichen Augster Quartiere angrenzt. Die Längi wurde in den 1960-er Jahren erstellt, besteht vornehmlich aus Wohngebäuden und verfügt über eine Schule und einen Einkaufsladen für den täglichen Bedarf. Nutzungsplannerisch handelt es sich hauptsächlich um Wohnzonen (W2b und W3) sowie um eine Gesamtüberbauung nach altem Raumplanungsrecht. Diese Zonierung führt zu vielfältigen Bebauungsmustern von Ein-, Reihenein- und Mehrfamilien- sowie Hochhäusern. Die Längi ist nicht Teil des Nutzungsplanungsmutationsperimeters, wohl aber der Strassennetzplanungsanpassung. In das bestehende Längiquartier soll mit der auszuarbeitenden Strassennetzplanung möglichst wenig eingegriffen werden.

### **Augst: Gallisacher**

Die nördlich angrenzende Bauzone in Augst ist heute eine Gewerbezone (aktuelle Nutzung als Werkhof einer Bauunternehmung und als Beton-Werk) und unterliegt denselben Entwicklungsplanungsmassnahmen wie die Prattler Rheinebene. Im Bereich der Augster Gewerbezone sind Zonen mit Quartierplanpflicht (Wohnen) vorgesehen, das Rheinbord wird auch in Zukunft von Wald / Naturschutz geprägt sein. Die Strassennetzplanung Pratteln Nord wurde in ihrer Ausarbeitung entsprechend mit dem Strassennetzplan Augst-West koordiniert.

## **2.1.2 Kantonal zu entwickelnde Infrastrukturen**

Der Kantonale Richtplan beauftragt den Kanton, die bestehende Kantonsstrasse (Rheinstrasse) zur Autobahn hin zu verlegen. Die Fläche der heutigen Rheinstrasse wird zum künftigen Rheinpark

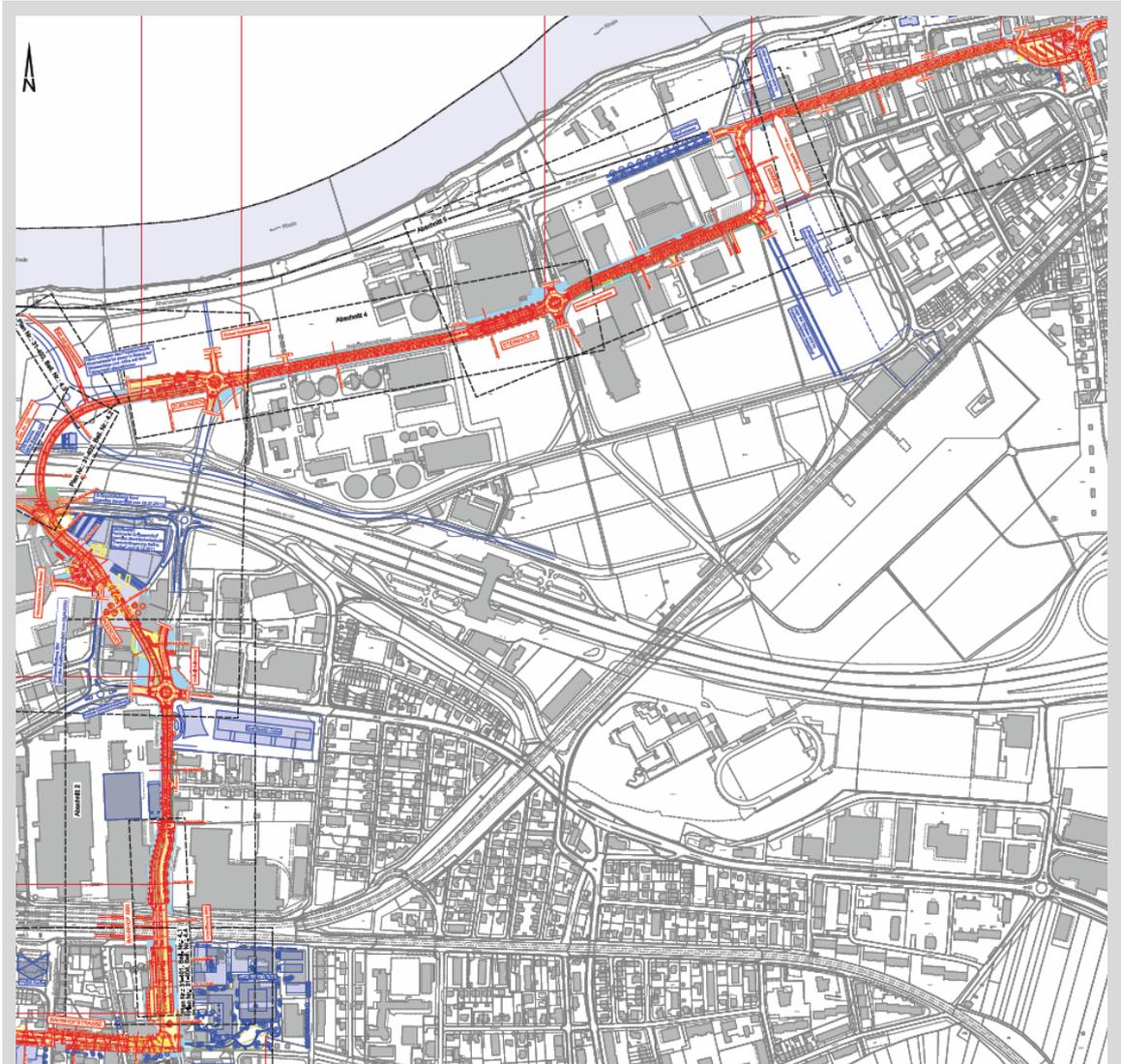


**Abbildung 5** Kantonsstrassenplanung im Projektperimeter. Planungsstand vom 27. Januar 2014 (Vorprojekt<sup>8</sup>). Quelle: Jauslin + Stebler Ingenieure AG, vermittelt durch TBA.

<sup>8</sup> Tramlinienführung sowohl im Bereich der Autobahnquerung als auch im Bereich der Querung des Längiparks überholt.

umfunktioniert, der in erster Linie dem Langsamverkehr (kantonale Radroute und Fussgängerbindung / Promenade) dient (vgl. **ABBILDUNG 5**).

Gewisse Flächen der heutigen Rheinstrasse (Kantonsstrasse) werden mit der Planung neuen Nutzungen zugeführt und neuen Strassenkategorien zugeteilt. Es versteht sich von selbst, dass diese Neunutzung und die Neuklassierungen erst nach der Erstellung der neu verlegten Hauptverkehrsstrasse 3/7 entlang der Autobahn stattfinden können. Der Kanton als Grundeigentümer der heutigen Kantonsstrasse hat diesbezüglich alle Möglichkeiten zur Steuerung dieser Entwicklung.



**Abbildung 6** Tramlinienplanung im Projektperimeter und südlich davon. Planungsstand vom 30. April 2014 (Vorprojekt z. Hd. Gemeinden zwecks Vernehmlassung).  
Quelle: TBA.

Ebenso hat der Kanton im Sinne der kantonalen Richtplanung die Tramlinie 14 unter dem Prattler Bahnhof hindurch via Grüssen – neue Autobahnbrücke – Netziboden – (neuer) Längipark bis zur Kreuzung Frenkendörferstrasse / Rheinstrasse (Endhaltestelle Pratteln / Augst) zu verlängern (vgl. **ABBILDUNG 6**). Die Tramlinie verläuft im Bereich des Längi-Parkes dem Rand des Parkes entlang,

was gegenüber ursprünglichen (diagonal den Park querenden) Varianten wesentlich zur Qualitätssteigerung der Wohnviertel-weiten Bedeutung des neuen Parkes beiträgt. Unter anderem auf der Basis des Dokumentes "Gegenüberstellung Tram-Trasse im Längipark aus raumplanerischer Sicht" (02. August 2012) hat die strategische Projektführung (vgl. **ABBILDUNG 9**) sich für eine Trasse-Führung entlang des Parkrandes (orthogonal) entschieden.

Diese künftigen Infrastrukturen werden bereits zum jetzigen Zeitpunkt als Ausgangslage genannt, da fest mit der Realisierung dieser Infrastrukturen gerechnet wird. Aus Sicht der Prattler Strassennetzplanung sind sie somit als planungsrelevante Rahmenbedingung zu interpretieren. Entsprechend ist die Erschliessungsplanung Salina Raurica darauf abzustimmen. Es bleibt dazu zu erwähnen, dass beide Projekte Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel (2. Generation) sind. Das eidgenössische Parlament hat eine Mitfinanzierung von 35 % am 16. September 2014 beschlossen<sup>9</sup>.

### 2.1.3 Modal Split

Der im Richtplan festgesetzte Zielwert eines Modal-Splits von 35 % soll im Zusammenspiel diverser Massnahmensets im Rahmen der Nutzungs- und Erschliessungsplanung angestrebt werden. Dazu gehören auch Massnahmen, welche die Strassennetzplanung betreffen:

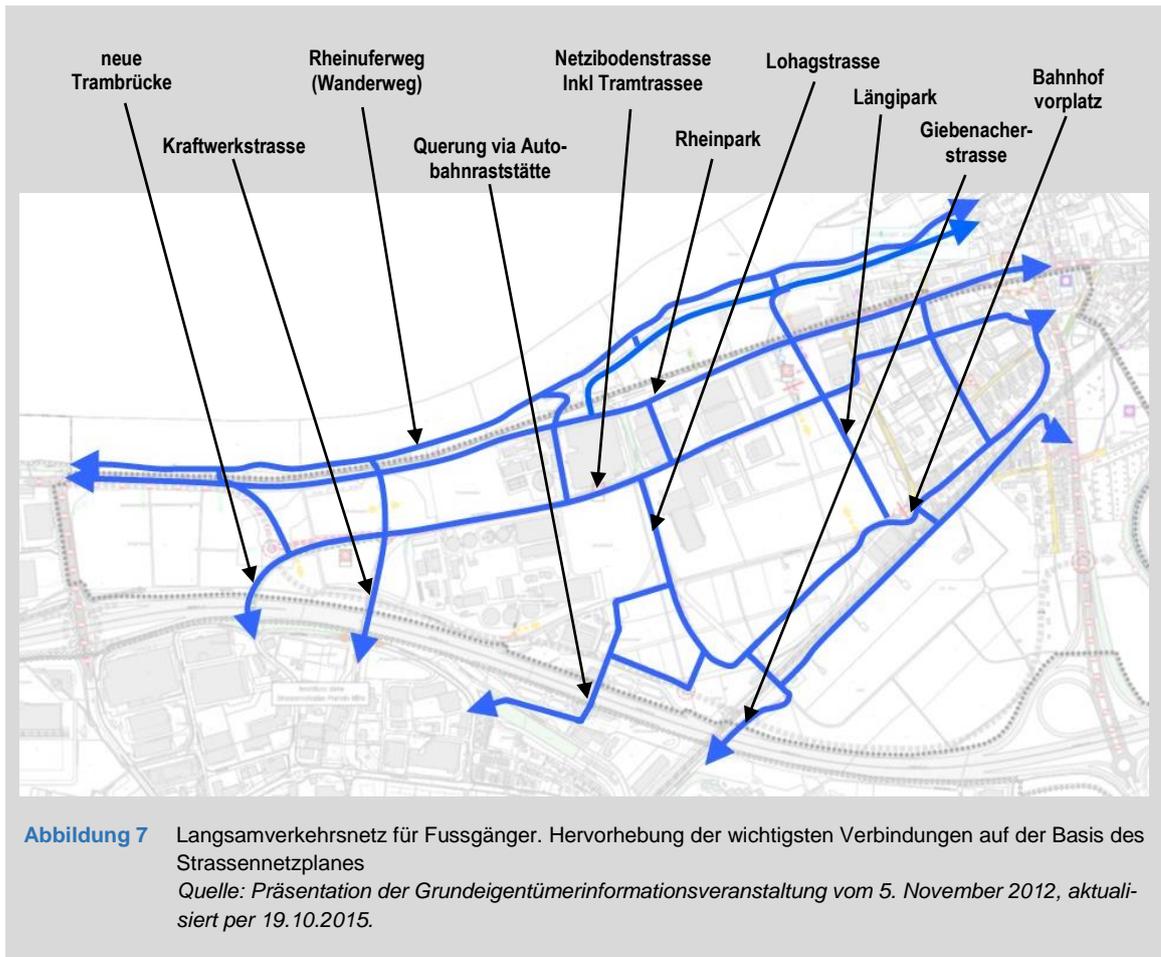
- a. Tramverlängerung von Pratteln Bahnhof via Grüssen – Zurlinden – Netzibodenstrasse bis zum neuen Endpunkt an der Kreuzung Frenkendörferstrasse / Rheinstrasse (vgl. **KAPITEL 2.1.2**)
- b. Unterbindung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (= "verkehrliche Wasserscheide") zwischen den Neubaugebieten westlich des Längiparkes und dem bestehenden Längiquartier, d. h. Verhinderung einer Ausweichroute zur neuen Kantonsstrasse<sup>10</sup>
- c. dichtes und attraktives Langsamverkehrsnetz (insbesondere auch durch ansprechende Gestaltung des Rheinparks als wichtige Langsamverkehrsverbindung, kantonale Radroute und neues ergänzendes kommunales Radroutennetz) und gute Zugänglichkeit qualitätsvoller öV-Haltestellen (vgl. **ABBILDUNG 7**).

Weitergehende Ausführungen und Begründungen all dieser verkehrlichen Massnahmen können der "Gesamtverkehrskoordination Salina Raurica – Bericht Phase 1" (TBA BL, ewp Ingenieure Planer Geometer, Effretikon, 21. Oktober 2010) ebenso wie der "Zweitmeinung zur Gesamtverkehrskoordination Salina Raurica" (TBA BL, Mobilitätsinstitut GmbH, Zollikon, 26. Juli 2011) entnommen werden.

---

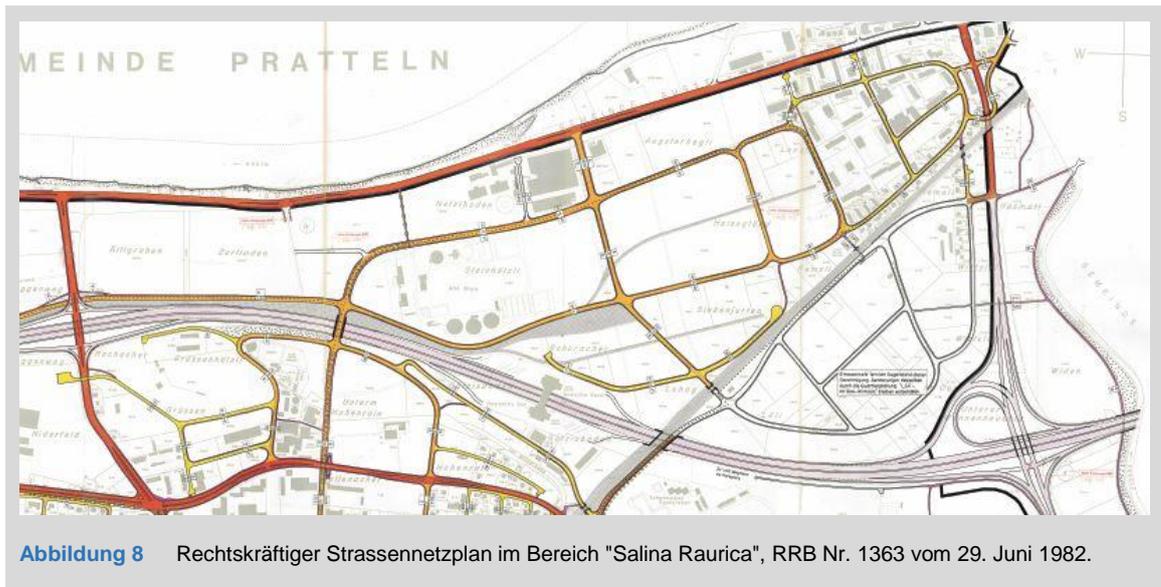
<sup>9</sup> Vgl. <http://www.parlament.ch/sites/doc/CuriaFolgesseite/2014/20140028/Bundesbeschluss%201%20NS%20D.pdf> (Stand: 11.03.2015)

<sup>10</sup> Falls die künftige Tramlinie zuerst durch einen Bus-Vorlauf betrieben wird, könnte es sein, dass zwischen Netzibodenstrasse und Rheinstrasse im Trasse der Tramlinie zuerst eine provisorische Bus-Strasse (ausschliesslich für öV) errichtet wird. Diese Strasse wird mit einer eigenen neuen Kategorie "Verbindungsstrasse ÖV" mit eingeschränkter Befahrbarkeit im Strassennetzplan wiedergegeben. Damit wird der kantonalen Vorprüfung im Punkt 7.1 entsprochen.



#### 2.1.4 Bestehender, kommunaler Strassennetzplan

Der heute rechtskräftige Strassennetzplan der Gemeinde Pratteln (RRB Nr. 1363 vom 29. Juni 1982) und die darauf folgenden Mutationen bezeichnen die Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen, Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen und Fussgängeranlagen und Flurwege im Siedlungsgebiet. Für den neu erstellten Strassennetzplan Pratteln Nord dienten die Festlegungen im Bereich Salina Raurica als Grundlage. Insbesondere im Bereich des Längiquartiers werden mit der vorliegenden Strassennetzplanung Pratteln Nord kaum Anpassungen vorgenommen.



### 2.1.5 Vorgezogene Strassennetzplanung

Gemäss § 35 Abs. 5 RBG sind kommunale Strassennetzpläne gleichzeitig mit den Zonenvorschriften zu erlassen. Die vorliegende Strassennetzplanung "Pratteln Nord" wird nun allerdings zu einem früheren Zeitpunkt als die Nutzungsplanung "Salina Raurica" dem Einwohnerrat Pratteln zur kommunalen Beschlussfassung vorgelegt. Diese Vorgehensweise ist aufgrund unterschiedlicher Aspekte in der vorliegenden Planung sowohl sinnvoll, wie auch teilweise unumgänglich.

Diverse Vorabklärungen seitens der kantonalen Behörden während des Planungsprozesses bezüglich der Lage, Dimension und allfälliger Optionen zur Verlegung der ARA Rhein haben letztlich dazu geführt, dass es bei der Nutzungsplanung Salina Raurica zu zeitlichen Verzögerungen betreffend Planungsablauf gekommen ist. Da diese Überlegungen jedoch nur marginale Bedeutung und Auswirkungen auf die Strassennetzplanung haben, konnte diese weiter vorangetrieben werden. In der Folge kann der Strassennetzplan Pratteln Nord nun entsprechend auch früher als die Nutzungsplanung in das Verfahren der kommunalen Beschlussfassung eingegeben werden.

Des Weiteren hat die Strassennetzplanung in enger Koordination mit den kantonalen Infrastrukturprojekten stattgefunden. Wie bereits unter [KAPITEL 2.1.2](#) erwähnt, werden diese zum heutigen Zeitpunkt als Ausgangslage für den Strassennetzplan Pratteln Nord, wie auch für die Nutzungsplanung Salina Raurica genannt. Um die künftig benötigte Infrastruktur und das entsprechend Strassennetz im Gebiet Salina Raurica möglichst rasch und zeitnah mit den kantonalen Infrastrukturprojekten erstellen zu können, ist es unabdingbar, dass der kommunale Strassennetzplan möglichst zeitnah Rechtskraft erlangt. Dadurch stehen dann der Gemeinde die rechtlichen Grundlagen für die weitere Bau- und Strassenlinienplanung zur Verfügung und sie kann folglich die kommunalen Infrastrukturprojekte vorantreiben.

Dies ist insbesondere von Bedeutung für die Gewährleistung einer rückwärtigen Erschliessung der Liegenschaften und bestehenden Betriebe sowie für die Linienführung der Buslinie 81, welche

---

heute noch auf der "alten Rheinstrasse" verkehrt. Mit der Verlegung der Strasse wird die Buslinie auf die Netzbodenstrasse verlegt. Dazu ist es allerdings notwendig, dass die Netzbodenstrasse komplett, auf die benötigte Kapazität abgestimmt, gebaut bzw. ausgebaut wird. Damit dies wiederum realisiert werden kann, muss die Gemeinde die Möglichkeit haben, die entsprechenden Bau- und Strassenlinienpläne zu erlassen (v.a. im Bereich Zurlinden). Nur durch den vorgängigen Beschluss des neuen Strassennetzplans kann also gewährleistet werden, dass zum Zeitpunkt der Eröffnung der neuen (verlegten) Kantonsstrasse 3/7 auch die regional wichtige Buslinie 81 betrieben werden kann. Dieses Vorgehen wurde mit Kantonsplaner, Dr. M. Kolb an den Besprechungen vom 07.07.2015 und 20.08.2015 mit der Bauverwaltung Pratteln so als gangbaren Verfahrensweg festgelegt<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Vgl. auch Erläuterungen zum Planungsablauf in [KAPITEL 6](#).

### 3 Organisation und Ablauf der Planung

#### 3.1 Planungsorganisation

Die nachstehende Tabelle eine kurze Übersicht über die Strassennetzplanung bezüglich Projektbeschreibung, Beteiligte und Produkte<sup>12</sup>. Die Strassennetzplanung "Pratteln Nord" hat diverse Schnittstellen mit allen andern Projekten im Zusammenhang mit "Salina Raurica"; die Koordination zwischen den Projekten ist wichtig und aufwendig zugleich. Auf eine Auflistung und detaillierte Beschreibung der weiteren Projekte wird hier bewusst verzichtet.

**Tabelle 1** Beteiligte und Produkte der Strassennetzplanung "Pratteln Nord".

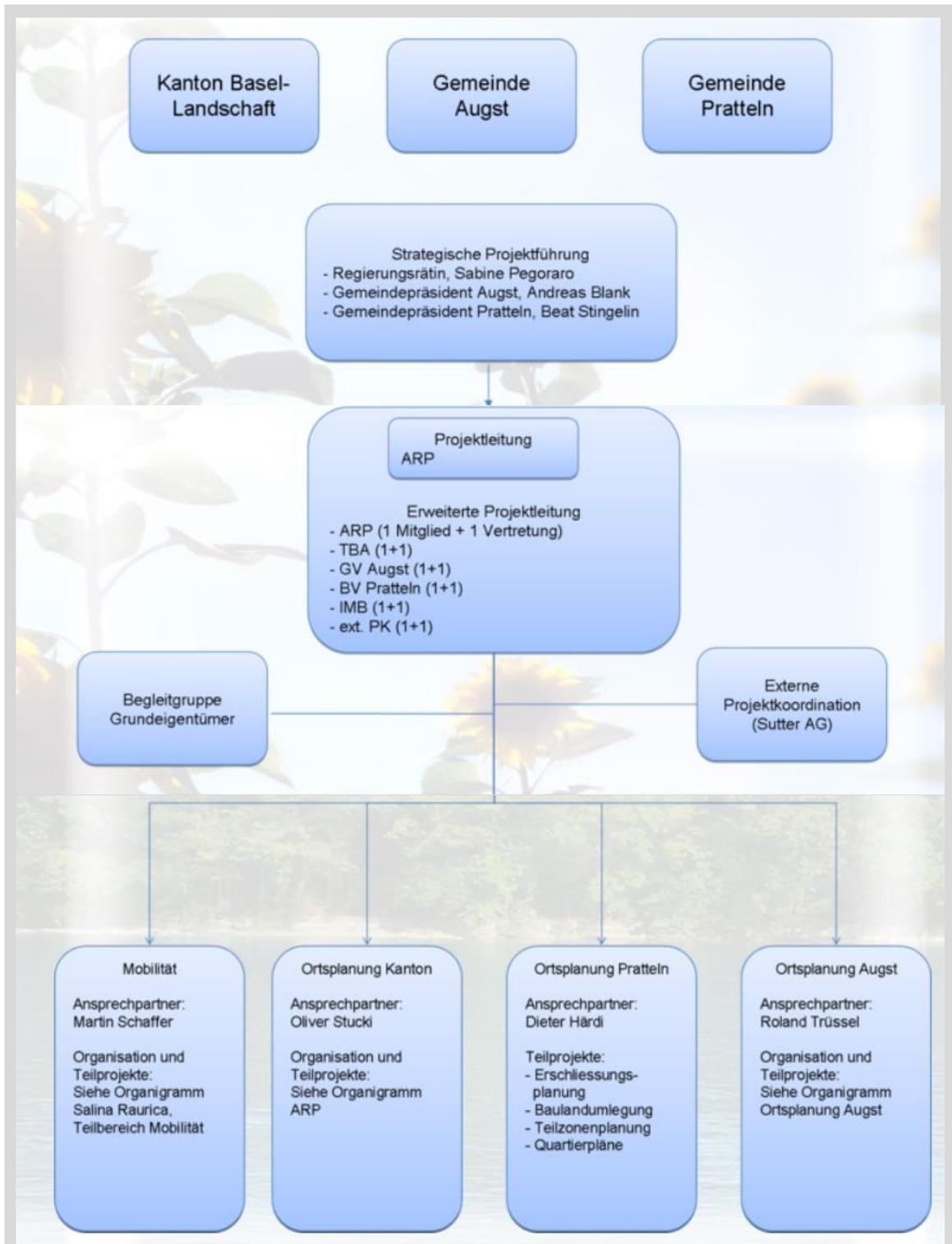
Projekt	Beschrieb	Beteiligte <i>Auftraggeber = AG</i> <i>Auftragnehmer = AN</i>	Produkte
<b>Strassennetzplanung Pratteln Nord</b>	Entwicklung neuer Erschliessungsplanung, abgestimmt auf neue Nutzungsplanung	Gemeinde Pratteln (AG) Glaser Saxer Keller (AN)	Strassennetzplan Pratteln Nord
<b>Planungsbericht zu Strassennetzplanung Pratteln Nord</b>	Dokumentation der Planungsmassnahme zu Händen der Genehmigungsbehörde (Regierungsrat) zum Nachvollzug der kommunalen Planungsabsichten und -entscheidungen	Gemeinde Pratteln (AG) Stierli + Ruggli (AN)	Dokumentation gemäss Art. 47 RPV: Planungsbericht (= hier vorliegendes Dokument)

**ABBILDUNG 9** zeigt die Organisation des Projektes und der Projektbeteiligten aus kantonaler Perspektive. Innerhalb der Gemeinde sind die Projekte der Erschliessungsplanung Salina Raurica wie folgt organisiert:

- a. Gemeindepräsident B. Stingelin und sowie Bauverwalter D. Härdi sind für die strategische Leitung zuständig.
- b. Die Mitglieder der speziell für die vorliegenden Planungen eingesetzten Begleitkommission "Mutation Salina Raurica und Anpassungen Zonenvorschriften 2014" bereiten die einwohnerrechtliche Legiferierung der Planungen vor (4 Kommissionssitzungen von April bis August 2014).
- c. Bauverwalter D. Härdi und Sachbearbeiter M. Classen<sup>13</sup> sind für die operative Projektleitung zuständig.

<sup>12</sup> Die Tabelle soll eine kurze Übersicht geben. Dazu ist anzumerken, dass bis zum 30.06.2015 davon ausgegangen wurde, dass die Nutzungs- und die Strassennetzplanung des Gebiets Salina Raurica gleichzeitig beschlossen und genehmigt würden. Bis dahin bestand auch nur ein einziger gemeinsamer Planungsbericht. Aufgrund dieser Berichtsentwicklung steht hier eine (nunmehr sehr kurze) Tabelle für Informationen, die auch als Fliesstext hätten wiedergegeben werden können.

<sup>13</sup> Herr M. Classen folgte im Verlauf der Planungsentwicklung auf Frau M. Häni, die ihrerseits Frau J. Ludwigs ablöste.



**Abbildung 9** Organigramm des Projekts "Salina Raurica" gemäss kantonaler Homepage.  
 Quelle: [www.salina-raurica.ch/projekt/organisation/](http://www.salina-raurica.ch/projekt/organisation/) (abgerufen am 18. August 2014).

Verschiedene externe Firmen zeichnen sich als Auftragnehmer der Gemeinde für Teile der Planungserarbeitung und –begleitung verantwortlich:

- a. Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, Lausen: Planungsbericht Strassennetzplan<sup>14</sup>
- b. Glaser Saxer Keller AG Ingenieure und Architekten, Bottmingen: Diese Firma erarbeitete im Auftrag der Gemeinde Pratteln für die Rheinebene den Strassennetzplan "Pratteln Nord", der vollständig mit der neuen Nutzungsplanung korrespondiert.

### 3.2 Planungsablauf

**Tabelle 2** Planungsablauf der wichtigsten Planungsschritte

Planungsschritt (nur wesentliche)	Zeitraum
erste Planungsideen einer "neuen Stadt am Rhein" unter dem Titel "Erlebnisraum Augst – Pratteln"	um die Jahrtausendwende
regierungsärztliche Beauftragung des Amtes für Raumplanung, für das Gebiet eine Entwicklungsplanung zu erstellen	2001
Wettbewerb aus drei Entwürfen, Auslobung des Siegerprojektes "Die Meile am Rhein" vom Planungsteam a.e.v.i. aus Zürich	2002-2004
Detailabklärungen, Überarbeitungen und Weiterentwicklungen des Siegerprojektes	2005-2006
Implementierung in die kantonale Richtplanung, zuerst als "Spezialrichtplan Salina Raurica" und später als eigenständiges Kapitel "Gebietsplanungen" innerhalb des kantonalen Richtplanes	2007-2009
bundesärztliche Genehmigung des kantonalen Richtplanes inkl. der Aussagen zur Gebietsentwicklung "Salina Raurica", gleichzeitig Start der kommunalen Planungen (Nutzungsplanungsmutationen Augst und Pratteln inkl. Grün- und Freiraumkonzept) und der kantonalen Infrastrukturplanungen (Kantonsstrassenverlegung und Tramverlängerung)	08. September 2010
Verfassen von Entwürfen der Mutation "Salina Raurica" zu den Zonenvorschriften Siedlung und der Strassennetzplanung "Pratteln Nord"	2011 und 2012
regierungsärztliche Genehmigung der Prattler Zonenvorschriften Siedlung "Pratteln Mitte" als Grundlage für die Mutation "Salina Raurica" mit etlichen Ausnahmen, Genehmigungsvorbehalten, Änderungen, Auflagen und Sistierungen	Mitte 2012
Aufarbeitung der regierungsärztlichen Vorbehalte zur Planung "Pratteln Mitte" als Grundlage für die Mutation "Salina Raurica" inkl. Ausarbeitung eines Naturinventars und entsprechender Kommissionsberatung sowie entsprechenden Anpassungen der Entwürfe von Nutzungs- und Erschliessungsplanung unter Koordination aller bekannten Parallelprojekte und -aufträge	2013 - 2014
Verabschiedung der Planungsinstrumente durch den Gemeinderat zuhanden der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Mitwirkung	23. September 2014
Einreichung des Entwurfs der Zonenplanungsmutation "Salina Raurica" und des Strassennetzplanes "Pratteln Nord" in die kantonale Vorprüfung	26. September 2014
Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens für den Entwurf der Zonenplanungsmutation "Salina Raurica" und für den Strassennetzplan "Pratteln Nord"	20. Oktober bis 08. Dezember 2014

<sup>14</sup> Ebenso für die parallel entwickelte und koordinierte Mutation der Zonenvorschriften Siedlung 2014, d. h. für die Bereinigung der Planung Pratteln Mitte nach deren regierungsärztlicher Genehmigung und für die Mutation der Zonenvorschriften "Salina Raurica".

---

<b>Einarbeitung der Ergebnisse aus der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Mitwirkung in die Planungen</b>	Januar / Februar 2015
<b>Einarbeitung weiterer Erkenntnisse aufgrund der Überlegungen und Entscheide bezüglich ARA Rhein in die Planungen</b>	Mai bis September 2015
<b>Beschlussfassung Gemeinderat, Strassennetzplan</b>	Oktober 2015
<b>Beschlussfassung Einwohnerrat</b>	..... ausstehend
<b>Referendumsfrist</b>	..... ausstehend
<b>Eingabe in regierungsrätliches Genehmigungsverfahren</b>	

Infolge seines Wesens als Richtplan ist für den Strassennetzplan Pratteln Nord kein Auflageverfahren durchzuführen.

## 4 Planungsergebnis

Planungsergebnis ist der Strassennetzplan Pratteln Nord, welcher auf die neue Nutzungsplanung Salina Raurica abgestimmt ist. Die Strassennetzplanung besteht entsprechend aus dem:

- a. Strassennetzplan "Pratteln Nord".

Planungsergebnisse mit informativem (nicht rechtsetzendem) Charakter sind:

- a. Der hier vorliegende Planungsbericht.
- b. Der Mitwirkungsbericht, der im Anschluss an die öffentliche Mitwirkung verfasst wurde und darüber Rechenschaft ablegt, welche Anregungen aus der Bevölkerung in die Planung aufgenommen wurden und welche nicht (unter Angabe von Gründen), vgl. [ANHANG 3](#).

Abgelöst und aufgehoben wird durch die vorliegende Planung der bisherige Strassennetzplan aus dem Jahre 1982 und die darauf folgenden Mutationen im Bereich Salina Raurica.

### 4.1 Strassennetzplan Pratteln Nord

Im Folgenden werden die Inhalte und Aussagen des Strassennetzplanes Pratteln Nord detailliert beschrieben, sowie die Begründungen für die Planungsmassnahmen aufgeführt.

- a. Der Längipark bildet eine "verkehrliche Wasserscheide" für den motorisierten Individualverkehr (MIV): Vom bestehenden Längiquartier und von Augst aus kann künftig das Neubauquartier Salina Raurica durch den MIV nur via Frenkendörferstrasse – neue / verlegte Kantonsstrasse 3/7 erreicht werden. Diese Planungsmassnahme verhindert Schleichverkehr durch die Längi und die neuen Quartiere und ist deshalb wichtig, weil solche Schleichverkehrsrouten distanzmässig kürzer wären als die Führung der Kantonsstrasse. So werden die Längi und die neuen Wohn- und Arbeitsquartiere vor belastendem Verkehr geschützt.
- b. Zwei Anschlussknoten an der neuen / verlegten Kantonsstrasse erschliessen im Wesentlichen das Neubauquartier für den MIV: Einer westlich und einer östlich der Abwasserreinigungsanlage. Zusätzlich sieht der Strassennetzplan die Öffnung der Kraftwerkstrassenbrücke über die Autobahn, als Verbindung des Neubauquartiers mit dem übrigen bebauten Siedlungsraum Prattelns südlich der Autobahn via Gemeindestrassennetz, vor. Diese Planungsmassnahme wurde im Zusammenhang mit der Strassennetzplanung "Pratteln Mitte" intensiv zwischen Kanton und Gemeinde diskutiert. Als Resultat dieser Diskussionen hält der Regierungsratsbeschluss Nr. 1109 vom 03. Juli 2012 in seinen Erwägungen fest, dass *"einer Teilöffnung der Strassenverbindung [Kraftwerkstrasse] unter Bedingungen zugestimmt werden kann. Dazu sind jedoch mögliche Massnahmen aufzuzeigen, um allfällige*

*negative Auswirkungen auf die Kantonsstrassen eindämmen zu können [...]. Diese Massnahmen sind in Abstimmung zwischen dem Kanton und der Gemeinde vor der Öffnung [des Strassenabschnitts] umzusetzen bzw. im Rahmen der Ausarbeitung der Bau- und Strassenlinienpläne festzulegen."*

- c. Eine teilweise neue Sammelstrasse (in der Lage der bestehenden Netzibodenstrasse und in Teilen der Lohagstrasse) verbindet die beiden Anschlussknoten an die neue Kantonsstrasse.
- d. Die neue Sammelstrasse weist ihrerseits östlich der Abwasserreinigungsanlage zwei wesentliche Knoten auf, von welchen ein Erschliessungsstrassenbügel entlang der Tramlinie bis zum Längipark und via Bahnhof<sup>15</sup> – in paralleler Lage dem Bahndamm entlang – zurück zur neuen Sammelstrasse führt.
- e. Im Westen der Abwasserreinigungsanlage mündet die Kraftwerkstrassenbrücke, die als Sammelstrasse klassiert wird, via eine Rampe in die erwähnte neue Sammelstrasse.
- f. Eine Erschliessungsstrasse führt westlich des Längiparks (in der Lage der heutigen Rheinstrasse) weiter, um die Zone mit Quartierplanpflicht "Gallisacher" (Pratteln und Augst) zu erschliessen. Der definitive Ausbau dieser Strasse kann erst mit dem Vorliegen der entsprechenden Quartierplanungen (letzte Etappe der baulichen Entwicklung von "Salina Raurica" in Augst) in Abhängigkeit der Quartierplan-internen Erschliessungskonzeption bestimmt werden. Diese Strasse übernimmt keine Erschliessungsfunktion für die südlich angrenzende Prattler Zone mit Quartierplanpflicht "Salina Raurica".
- g. Die Lage der Strassen innerhalb der Zone mit Quartierplanpflicht "Salina Raurica" ist im Rahmen des zu erarbeitenden städtebaulichen Bebauungs- und Aussenraum-Gesamtkonzeptes (vgl. Art. 13 Abs. 4 lit b und c ZRS) zu überprüfen und definitiv festzulegen, wobei die Lage der Tram-Erschliessung als gegeben zu betrachten ist.
- h. Die Achse Augsterstrasse und Augsterheglistrasse wird als wichtiger Zugang zur S-Bahn-Haltestelle "Salina Raurica" von der Längi aus neu als Sammelstrasse klassiert.
- i. Die bestehende Erschliessungsstrasse in der Längi namens "Längistrasse" ist künftig im Norden für den MIV gesperrt und funktioniert entsprechend am Nordende als Sackgasse. Die Durchgängigkeit für den Langsamverkehr bleibt gewährleistet. Diese Massnahme dient dem Tramverkehr, damit nicht zu viele (allenfalls störende) Einfahrten in die Tramachse einmünden. Die Durchgängigkeit der Wyhlenstrasse, die ebenfalls nach Norden in die Rheinstrasse und damit ins künftige Tramtrasse mündet, bleibt bestehen, damit das künftig noch vergrösserte Längiquartier über zwei Zufahrten verfügt und die Verbindung ins unmittelbar angrenzende Augster Wohnquartier gegeben ist ohne Umweg via Frenkendörferstrasse (Kantonsstrasse).

---

<sup>15</sup> Die definitive Lage dieser Strasse ist im Rahmen des städtebaulichen Bebauungs- und Aussenraum-Gesamtkonzeptes in Abhängigkeit des Längiparks zu eruieren und anschliessend in der entsprechenden Quartierplanung zu sichern.

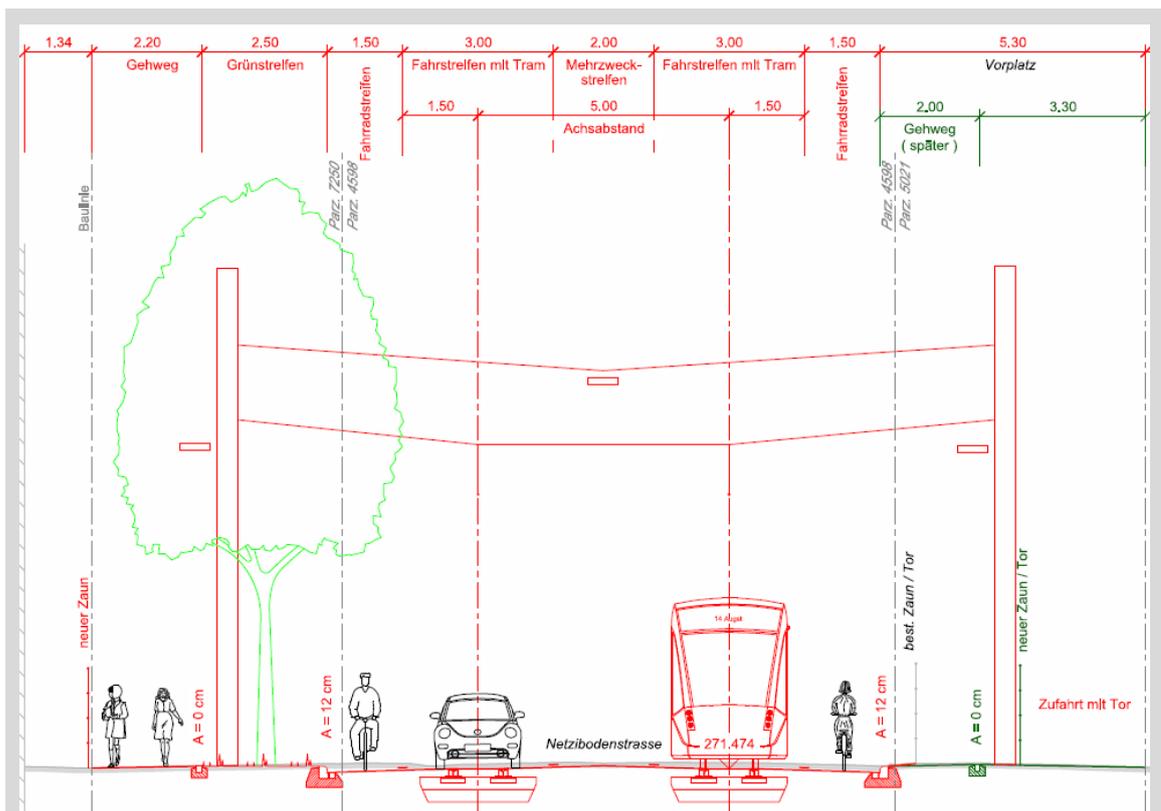
- j. Die Netzibodenstrasse ist als Mischverkehrsstrasse (Tram, MIV, Langsamverkehr) angedacht (vgl. **ABBILDUNG 10**).
- k. Folgende Anschlüsse werden geplant:
- I. *Vier private Anschlüsse ins neue Coop-Areal ab Kantonsstrasse. Mit diesen Anschlüssen wird auch die Erschliessung der dreieckigen Gewerbezonefläche, die von neuer Kantonsstrasse, Trambrücke und Autobahn eingerahmt wird, sichergestellt (mit Zufahrt unter der Trambrücke hindurch).*
  - II. *Eine untergeordnete Erschliessungsstrasse ab der neuen Kantonsstrasse für die Zonen für öffentliche Werke und Anlagen westlich der Autobahnraststätte. Dieser Anschluss soll nur als Rechtsabbieger funktionieren, was aufgrund der beiden Kreisell Lohag und Zurlinden der neuen Kantonsstrasse kein Problem darstellt. Die aktuelle Nutzung der Zonen für öffentliche Werke und Anlagen 18 und 96 benötigen diesen Anschluss noch nicht. Er kann jedoch für die Wohnqualität der neuen Quartiere wichtig werden, damit der Schwerverkehr der Zonen für öffentliche Werke und Anlagen (insb. Bio-Abfall-Anlieferung zur Biopower und Abtransport von Reststoffen der Abwasserreinigung) nicht via die neuen Arbeits- oder gar via Wohn- oder Mischquartiere erfolgt. Zudem wird mit diesem Anschluss der Planungsanweisung a des Objektblattes G 1.2 sowie insbesondere der Planungsanweisung f des Objektblattes G 1.4<sup>16</sup>, kantonaler Richtplan (vgl. **ANHANG 1**) entsprochen.*
  - III. *Weitere Anschlüsse ab kommunalen Strassen sind ab der Netzibodenstrasse West (westlich der ARA) und von der Lohagstrasse (östlich der ARA) angedacht.*
- l. In der Lage der heutigen Rheinstrasse wird der künftige Rheinpark entwickelt, der insbesondere die Funktion einer Langsamverkehrsachse in ost-westlicher Richtung übernimmt.
- m. Weil die bestehende Nutzung im Geviert Netzibodenstrasse – Lohagstrasse – (bisherige) Rheinstrasse – Steinhölzliweg durch die Tramlinie und –haltestelle in der Netzibodenstrasse erheblich veränderte Anlieferungsfahrten vornehmen muss, wurde in einem gemeinsamen Prozess der Gemeinde (Bauverwaltung) mit der Eigentümerschaft eine Lösung gesucht, damit die bisherige Nutzung weiterfunktionieren kann. Das Resultat dieser Diskussionen mündete darin, dass die betroffene Eigentümerschaft die Lohagstrasse zwischen Netzibodenstrasse und (bisheriger) Rheinstrasse künftig als Privatstrasse übernimmt und gleichzeitig für die Erstellung eines neuen kommunalen „Fusswegs (teilweise mit Radverkehr)“ zwischen den Parzellen Nrn. 4595 und 4596 aufkommt. Die Klassierung des Steinhölzliwegs „Erschliessungsstrasse mit überlagernder wichtiger Fusswegverbindung“ trägt zusammen mit dem geschilderten neuen Fussweg dazu bei, dass die Lang-

---

<sup>16</sup> In Planungsanweisung f des Objektblattes G 1.4 im kantonalen Richtplan heisst es explizit: "[...] Das kommunale Strassennetz im Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden [...]."

samverkehrsströme im fraglichen Gebiet trotz dem Wegfall des nördlichen Teils der Lohagstrasse über gute Verbindungen zwischen der Netzbodenstrasse und den entsprechenden Achsen im Rheinpark verfügen.

- n. Ein dichtes Langsamverkehrsnetz für Fussgänger zeichnet das gesamte Planungsareal aus. Dieses quert die Autobahn an vier verschiedenen Stellen und ermöglicht dadurch eine optimale Vernetzung mit dem bestehenden Prattler Siedlungsgebiet<sup>17</sup>.
- o. Neu wird im kommunalen Strassennetzplan die Kategorie "kommunale Radroute" für das Planungsgebiet Salina Raurica ausgeschieden. Diese kommunalen Radrouten ergänzen das kantonale Radroutennetz und verlaufen unter anderem auf der Netzbodenstrasse, der Kraftwerkstrasse, entlang der Trambrücke und in der Lohagstrasse. Zudem wird eine Langsamverkehrsverbindung inklusive kommunaler Radroute von der Trambrücke über die Netzbodenstrasse nach Westen auf die kantonale Radoute, die ihrerseits das wichtige Arbeitsplatzgebiet Schweizerhalle erschliesst, gelegt. Die Erweiterung des kommunalen Radroutennetzes auf das übrige Gemeindegebiet erfolgt in einer künftigen Planung.



**Abbildung 10** Querschnitt durch die Netzbodenstrasse.  
Planungsstand vom 30. April 2014 (Vorprojekt z. Hd. Gemeinden zwecks Vernehmlassung).  
Quelle: TBA.

<sup>17</sup> Für das Gebiet Löli wird im Rahmen der Erstellung der neuen Hauptverkehrsstrasse 3/7 das Langsamverkehrsnetz angepasst. Weil aber voraussichtlich keine Funktionsänderungen vorgenommen werden, bleibt dies ohne Konsequenzen für die Strassennetzplanung.

## 5 Berücksichtigung der planerischen Randbedingungen

### 5.1 Planungsgrundsätze gemäss eidgenössischem Raumplanungsgesetz (RPG)

Mit der Planung Salina Raurica erfolgt eine Optimierung der baulichen Nutzung und der lagespezifischen Anordnung der Nutzungsarten für ein bestimmtes Areal innerhalb des bisherigen Siedlungsgebietes. Die Erschliessungsplanung unterstützt resp. hält die Planungsgrundsätze Siedlung gemäss dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz (RPG) wie folgt ein:

- a. Freihaltung und Erleichterung des öffentlichen Zugangs und der Begehung von Flussufern. Durch die Verlagerung der Kantonsstrasse und die Entwicklung des Rheinparks wird diesem Planungsgrundsatz entsprochen.
- b. Zweckmässige Anordnung von Wohn- und Arbeitsgebieten und Planung schwergewichtig an Orten, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind. Durch die Tramverlängerung und die bereits stattgefundene Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Salina Raurica wird diesem Planungsgrundsatz entsprochen.
- c. Erhaltung und Schaffung von Rad- und Fusswegen. Durch das dichte Langsamverkehrsnetz wird diesem Planungsgrundsatz entsprochen.

### 5.2 Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)

Das kantonale Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (RBG<sup>18</sup>) definiert den Rahmen und die Verfahrensabläufe von Erschliessungsplanungen. Insbesondere sind dabei zu berücksichtigen §§ 14 und 34.

### 5.3 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan (KRIP)<sup>19</sup> äussert sich zur Planung Salina Raurica detailliert im Kapitel G1 (vgl. [ANHANG 1](#), [ABBILDUNG 3](#) und [TABELLE 3](#)).

---

<sup>18</sup> Die entsprechende Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) wurde vom Regierungsrat am 27. Oktober 1998 erlassen.

<sup>19</sup> Vom Landrat am 26. März 2009 verabschiedet und vom Bundesrat am 08. September 2010 erstmalig genehmigt – bundesrätliche Genehmigung der ersten Anpassung am 03. Dezember 2012.

Das Planungsgebiet bzw. die Quartierplanung ist von nachstehenden Planungsgrundsätzen, -anweisungen und örtlichen Festlegungen aus den Objektblättern des kantonalen Richtplans betroffen<sup>20</sup> und reagiert wie folgt:

**Tabelle 3** Umsetzung der kantonalen Richtplanung

Planungsvorgaben aus Richtplan	Verweis auf Objektblätter <sup>21</sup>	Umsetzung in den Zonenvorschriften Siedlung Mutation "Salina Raurica" respektive in der Strassennetzplanung Pratteln Nord
Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltestelle Augst ist ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.	<b>G 1.4: PG-d</b>	Sichergestellt durch den Strassennetzplan "Pratteln Nord"
Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.	<b>G 1.4: PG-f</b>	Sichergestellt durch den Strassennetzplan "Pratteln Nord"
Die Gemeinden Pratteln und Augst übernehmen die Aufgabe, die Projektierung und den Bau der neuen kommunalen Strassen in Salina-Raurica in die Wege zu leiten und für die Aufnahme in die Strassennetzpläne zu sorgen. Das kommunale Strassennetz in Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden und allfälliger Schleichverkehr durch Salina-Raurica zwischen der Ortsdurchfahrt Augst und der neuen Rheinstrasse minimiert bzw. bestenfalls verunmöglicht wird (Ausbildung einer verkehrlichen Wasserscheide).	<b>G 1.4: PA-f</b>	Sichergestellt auf der Planungsebene durch den Strassennetzplan "Pratteln Nord" inkl. verbindliche Signatur "Verkehrliche Wasserscheide (kein MIV-Durchlass)"
Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.	<b>G 1.4: PA-g</b>	Sichergestellt durch den Strassennetzplan "Pratteln Nord" in Kombination mit der Zone mit Quartierplanpflicht "Salina Raurica"
Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Detailplan (G 1.P) werden festgesetzt. [...] Verlegung der bestehenden Kantonstrasse: - "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendörferstrasse  Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse: - "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi	<b>G 1.3: ÖF (Festsetzung)</b>	Die angepasste Prattler Zonenplanung und Strassennetzplanung ist auf diese Infrastrukturen ausgelegt.
[...] Tramverlängerung Pratteln-Augst: - "Tram-Korridor" Pratteln-Mitte bis Bushaltestelle Augst	<b>G 1.3: ÖF (Zwischenergebnis)</b>	Die angepasste Prattler Zonenplanung und Strassennetzplanung ist auf diese Infrastruktur ausgelegt.
Die Gemeinden werden angehalten, die kantonalen Radrouten im orientierenden Teil des kommunalen Strassennetzplanes darzustellen.	<b>V 3.1</b>	Die kantonalen Radrouten sind im orientierenden Teil des Strassennetzplans "Pratteln Nord" dargestellt.

<sup>20</sup> Nicht dargestellt werden Richtplanaussagen zu Salina Raurica, welche ausserhalb des konkreten Planungsperrimeters wirken oder andere Adressaten als die Gemeinde Pratteln aufweisen.

<sup>21</sup> PG = Planungsgrundsätze  
PA = Planungsanweisungen  
ÖF = örtliche Festlegungen  
  
G 1.1 = Gebietsplanungen – Salina-Raurica – Arbeitsgebiete  
G 1.2 = Gebietsplanungen – Salina-Raurica – Wohngebiete  
G 1.3 = Gebietsplanungen – Salina-Raurica – Landschaft  
G 1.4 = Gebietsplanungen – Salina-Raurica – Verkehr

Planungsvorgaben aus Richtplan	Verweis auf Objektblätter <sup>21</sup>	Umsetzung in den Zonenvorschriften Siedlung Mutation "Salina Raurica" respektive in der Strassennetzplanung Pratteln Nord
Die Gemeinden übernehmen die im Richtplan festgesetzten Wanderwege in ihren Strassennetzplan.	V 3.2 PA	Die Wanderwege wurden in den Strassennetzplan "Pratteln Nord" übernommen.
Die Gemeinden ergänzen ihren Strassennetzplan mit einem Fusswegnetz im Sinne von Art. 2 FWG (eidg. Fussweggesetz).	V 3.3: PA	Der Strassennetzplan wurde entsprechend ergänzt.

## 5.4 Kommunale Grundlagen

Die Mutation Salina Raurica zu den Zonenvorschriften Siedlung wird zu einem späteren Zeitpunkt beschlossen (vgl. [KAPITEL 2.1.5](#)). Mit der vorliegenden Strassennetzplanung wird der bisherig rechtskräftige Strassennetzplan aus dem Jahre 1982 inkl. nachfolgende Mutationen im Bereich Salina Raurica aufgehoben (vgl. [2.1.4](#)).

Die bisherigen Baulinien bleiben bestehen. Erst mit der Inkraftsetzung des Strassennetzplans "Pratteln Nord" sind die wesentlichen Grundlagen gegeben, um die bestehenden Bau- und Strassenlinien anzupassen. Entlang der Tramgleise sind Baulinien entlang von Schienenwegen im Sinne von § 97 Abs. 1 lit. b RBG zu legen. Weitere rechtskräftige kommunale oder kantonale Planungen werden durch diese Planungsmassnahme nicht tangiert.

Solange die Tramlinie noch nicht realisiert ist, wird mittels eines Bus-Vorlaufes durch die Buslinien 81 und 83 sichergestellt, dass die öV-Erschliessung des Quartiers von Anfang an ein hohes Qualitätsniveau erreicht und dass so jederzeit ein optimaler Modal-Split im Sinne des kantonalen Richtplanes ermöglicht wird.

## 6 Kantonale Vorprüfung

Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden mit dem Schreiben vom 19. Dezember 2014 durch das Amt für Raumplanung dem Gemeinderat Pratteln zugestellt.

Die Resultate der Vorprüfung wurden seitens der Gemeinde ihrerseits geprüft und mehrheitlich in den Erschliessungsplanungsinstrumenten umgesetzt. **ANHANG 2** des vorliegenden Planungsberichts liefert eine Übersicht der Vorprüfungsergebnisse und ihre Bewertung und Umsetzung durch die Gemeinde. Eingegangen wird auf jene Abschnitte des Vorprüfungsergebnisses, die sich mit der Strassennetzplanung auseinandersetzen, namentlich Kapitel 7, 8, 19 und 20 des Schreibens vom 19. Dezember 2014.

Aufgrund des Vorprüfungsschreibens des Kantons wurde die Planung bereinigt und angepasst und bereits vervielfältigt für die Beschlussfassung im Gemeinderat, als am 30. Juni 2015 – am Tag an welchem der Gemeinderat hätte über die Planung befinden sollen – eine Delegation des Kantons den Verantwortlichen der Gemeinde respektive der Gemeindeverwaltung mitgeteilt haben, dass entgegen früherer Absichten die ARA sich künftig weiter nach Osten ausdehnen können müsse<sup>22</sup>. Aufgrund dieser veränderten Ausgangslage musste die Planung nochmals angepasst werden, was in allererster Linie die Nutzungsplanung betroffen hat – aber auch die Strassennetzplanung verzögerte, weil die Veränderungen an der Nutzungsplanung auch auf die Erschliessungsplanung hätten Einfluss haben können.

---

<sup>22</sup> Diese mündliche Mitteilung der Regierungsräte Pegoraro und Weber und ihrer Mitarbeitenden am 30. Juni 2015 wird im Planungsprozess als eine verspätete zusätzliche Erkenntnis aus der kantonalen Vorprüfung verstanden.

## 7 Mitwirkungsverfahren

Gestützt auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 und § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 führte die Gemeinde Pratteln für die Nutzungsplanung „Salina Raurica“ und die Strassennetzplanung „Pratteln Nord“ das öffentliche Mitwirkungsverfahren durch.

<b>Publikation Mitwirkungsverfahren:</b>	kantonales Amtsblatt Nr. 40 und Nr. 42: Homepage Gemeinde Pratteln:	vom 2. und 16. Oktober 2014 www.pratteln.ch
<b>Mitwirkungs- frist:</b>	vom 20. Oktober bis am 08. Dezember 2014	
<b>Mitwirkungseingaben:</b>	12 Eingaben	

Die Mitwirkungseingaben werden im Mitwirkungsbericht behandelt, welcher öffentlich aufgelegt wird (hat vom 10. April bis am 04. Mai 2015 stattgefunden). Mitwirkende erhalten den Mitwirkungsbericht zugestellt, vgl. dazu [ANHANG 3](#). Der Bericht enthält sowohl die Eingaben bezüglich Nutzungs-, wie auch Erschliessungsplanung, da das öffentliche Mitwirkungsverfahren für beide Planungen gleichzeitig durchgeführt wurde.

Der Mitwirkungsbericht bezieht sich auf den Planungsstand im Frühjahr 2015. So wie er im [ANHANG 3](#) wiedergegeben wird (die Nutzungsplanungsmutation Salina Raurica und den Strassennetzplan Pratteln Nord abhandelnd), wurde er aufgelegt vom 10. April bis am 04. Mai 2015. Seither haben sich noch Änderungen an der Planung ergeben, die aber nicht mehr in den Mitwirkungsbericht implementiert wurden – nach der Auflage konnte er logischerweise nicht mehr verändert werden. Explizit hat sich zwischenzeitlich durch das Weglassen der Kernzonen-Aussagen im Rahmen der "Mutationen 2014" im Zonenreglement Siedlung die ganze Artikel-Nummerierung verschoben und hat sich die Zonenabgrenzung östlich der ARA nochmals verschoben aufgrund zusätzlicher, verspäteter kantonalen Vorprüfungserkenntnisse, die der Gemeinde am 30. Juni 2015 mündlich mitgeteilt wurden.

## **8 Beschlussfassungsverfahren**

*..... wird nach Verfahrensabschluss erläutert.*

## **9 Auflageverfahren**

*..... wird nach Verfahrensabschluss erläutert.*

## **10 Genehmigungsantrag**

*..... erfolgt mit der Endfassung des Planungsberichtes.*

**Anhang 1** Kantonaler Richtplan: Objektblätter G 1.1 bis G 1.P (Gebietsplanungen: Salina Raurica).  
Auszug (verbindliche Elemente)  
Quelle: [www.baselland.ch](http://www.baselland.ch) (abgerufen am 12. August 2014), Stand: Bundesrätliche Genehmigung vom 03. Dezember 2012

# G Gebietsplanungen

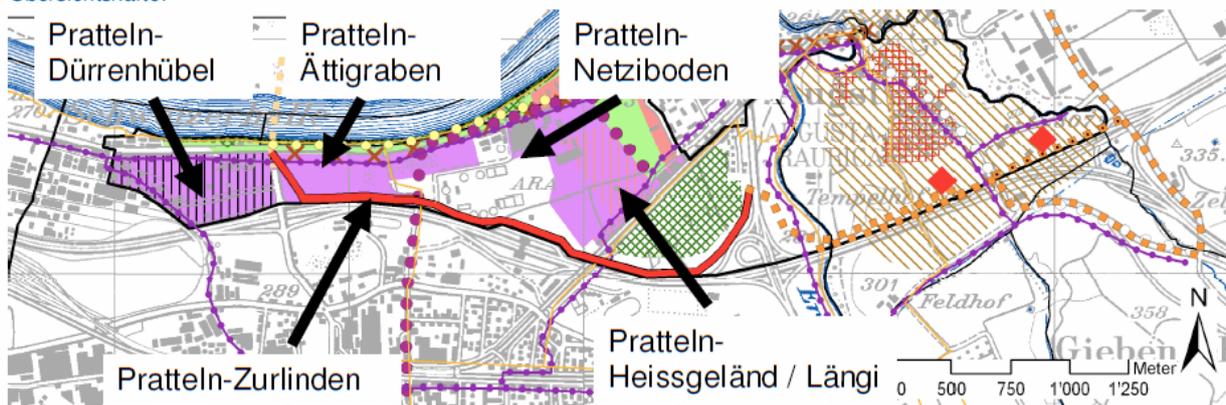
## G1 Salina-Raurica

### G 1.1 Arbeitsgebiete

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<p>a) Die <b>arbeitsplatzextensiven Gewerbegebiete</b> stehen ausschliesslich Betrieben zur Verfügung, die aufgrund ihrer Grösse und / oder Tätigkeit über wenig Arbeitsplätze verfügen und auf eine schnelle Anbindung an die Nationalstrasse angewiesen sind. Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete sind beispielsweise für Logistikbetriebe, Lagerräume, Werkhöfe, Produktionsbetriebe vorgesehen. Projekte sind so auszugestalten, dass für die in Schweizerhalle ansässigen chemischen Industrien keine zusätzlichen Massnahmen zur Risikominderung im Sinne der Störfallverordnung notwendig werden. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.</p> <p>b) <b>Gewerbe-Dienstleistungsgebiete</b> ohne publikumsintensive Einrichtungen sind für nicht-störendes Gewerbe - im Gebiet zwischen Salinenstrasse und ARA Rhein auch mässig störendes, industrielles Gewerbe - und Bürogebäude vorgesehen. Ihre jeweilige Zuordnung ist an die Erschliessung mit MIV, ÖV und Langsamverkehr anzupassen. Publikumsintensive Einrichtungen (&gt;2000 Fahrten / Tag gemäss Richtplanentwurf 2006) werden aufgrund der lokalen Verkehrsbelastung im Projektperimeter nicht zugelassen. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.</p> <p>c) <b>Wohn- und Geschäftsgebiete</b> sind an zentraler Lage um den Längi-Park und der S-Bahn-Haltestelle anzusiedeln. Die Verkaufsflächen der Geschäftsgebiete umfassen im Wesentlichen den täglichen Bedarf. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.</p>										
Planungsanweisungen	<p>Folgende Planungsanweisung ergänzt die Festsetzungen des Spezialrichtplans:</p> <p>a) Die Fachstellen des Kantons sind angewiesen, in Bezug auf die Störfallthematik in Schweizerhalle Gebiete mit störfallverträglichen Nutzungen auszuscheiden und notwendige Massnahmen als Sicherheitsvorkehrungen zu benennen.</p> <p>b) Die Gemeinden Augst und Pratteln streben an, die Anforderungen an die Quartierpläne derart zu formulieren, dass ein grösstmöglicher Teil der Neubauten als hochwärmedämmte Gebäude zu realisieren und geringere Ansprüche an die Gebäudehülle mindestens durch die Nutzung von vorhandenen regenerativen Energiequellen auszugleichen sind.</p>										
Örtliche Festlegungen	<p><b>Festsetzung</b></p> <p>Als Arbeitsgebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:</p> <table border="0"> <tr> <td>Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete:</td> <td>▪ Pratteln - Dürrenhübel</td> </tr> <tr> <td>Gewerbe-Dienstleistungsgebiete:</td> <td>▪ Pratteln - Ättigraben</td> </tr> <tr> <td></td> <td>▪ Pratteln - Zurlinden</td> </tr> <tr> <td></td> <td>▪ Pratteln - Netziboden</td> </tr> <tr> <td>Wohn- und Geschäftsgebiete:</td> <td>▪ Pratteln - Heissgeländ / Längi</td> </tr> </table>	Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete:	▪ Pratteln - Dürrenhübel	Gewerbe-Dienstleistungsgebiete:	▪ Pratteln - Ättigraben		▪ Pratteln - Zurlinden		▪ Pratteln - Netziboden	Wohn- und Geschäftsgebiete:	▪ Pratteln - Heissgeländ / Längi
Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete:	▪ Pratteln - Dürrenhübel										
Gewerbe-Dienstleistungsgebiete:	▪ Pratteln - Ättigraben										
	▪ Pratteln - Zurlinden										
	▪ Pratteln - Netziboden										
Wohn- und Geschäftsgebiete:	▪ Pratteln - Heissgeländ / Längi										

Übersichtskarte:



# G Gebietsplanungen

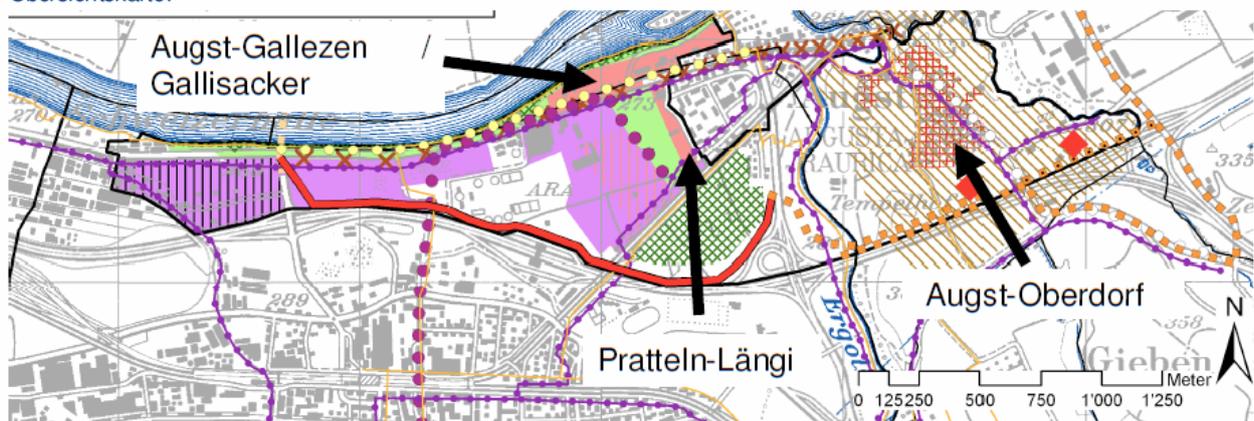
## G1 Salina-Raurica

### G 1.2 Wohngebiete

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<p>a) Die <b>Wohngebiete</b> in Salina-Raurica sind ausschliesslich im Anschluss an bestehende Wohngebiete in Pratteln- Längi und in Augst zu platzieren sowie in Nähe zur neuen S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.</p> <p>b) <b>Wohnen Augst-Oberdorf</b> bezeichnet den Bereich, in dem die bestehende Siedlung Oberdorf arrondiert und baulich ergänzt werden kann, in der bereits bestehenden Bauweise. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.</p>						
Planungsanweisungen	<p>Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:</p> <p>a) Der Kanton und die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, bei der Ausgestaltung der Wohngebiete besonders der Lärm- und Luftproblematik Beachtung zu schenken.</p> <p>b) Der Kanton und die Gemeinden sind angewiesen, die Entwicklung der Wohngebiete in das Grün- und Freiraumkonzept zu integrieren und für eine einheitliche Gestaltung der Aussen- und Freiräume zu sorgen.</p> <p>c) Der Kanton ist angewiesen, die genaue Abgrenzung des Bereichs Wohnen in Augst-Oberdorf, in dem weiterhin Bautätigkeiten ermöglicht werden, in Absprache mit der Gemeinde und im Rahmen des kantonalen Nutzungsplans Augusta Raurica festzulegen.</p> <p>d) Die Gemeinden Augst und Pratteln streben an, die Anforderungen an die Quartierpläne derart zu formulieren, dass ein grösstmöglicher Teil der Neubauten als hochwärmegeämmte Gebäude zu realisieren sind und geringere Ansprüche an die Gebäudehülle mindestens durch die Nutzung von vorhandenen regenerativen Energiequellen auszugleichen sind.</p> <p>e) Die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, für das gesamte Siedlungsgebiet Salina-Raurica ein Grün- und Freiraumkonzept zu erarbeiten, das die Anlage und den Unterhalt öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen sowie die Flächen des ökologischen Ausgleichs regelt.</p>						
Örtliche Festlegungen	<p><b>Festsetzung</b></p> <p>a) Als Wohngebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:</p> <table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Wohnen:</td> <td>▪ Pratteln-Längi</td> </tr> <tr> <td>Wohnen:</td> <td>▪ Augst-Gallezen / Gallisacker</td> </tr> <tr> <td>Wohnen:</td> <td>▪ Augst-Oberdorf</td> </tr> </table>	Wohnen:	▪ Pratteln-Längi	Wohnen:	▪ Augst-Gallezen / Gallisacker	Wohnen:	▪ Augst-Oberdorf
Wohnen:	▪ Pratteln-Längi						
Wohnen:	▪ Augst-Gallezen / Gallisacker						
Wohnen:	▪ Augst-Oberdorf						

Übersichtskarte:



# G Gebietsplanungen

## G1 Salina-Raurica

### G 1.3 Landschaft

#### D. Beschlüsse

##### Planungsgrundsätze

- Die Anlage der **Parks** im Gebiet Salina-Raurica dient der urbanen Gestaltung, der ökologischen und gestalterischen Aufwertung des gesamten Gebiets sowie der grossräumigen Freiraumvernetzung. Je nach Lage sind die Parks urbaner und siedlungsbezogen auszugestalten oder eher freiraum- und naherholungsbezogen, aber möglichst naturnah mit einheimischen Pflanzen. Die Parks sind punktuell mit Einrichtungen für Freizeit und Sport auszugestalten. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- Die **Vorranggebiete Natur** dienen dem ökologischen Ausgleich und der grossräumigen Freiraumvernetzung. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- In das **Grün- und Freiraumkonzept** sind Parks, Vorranggebiete Natur und alle übrigen Flächen inklusive Flächdächer miteinzubeziehen.

##### Planungsanweisungen

- Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:
- Die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, ein Grün- und Freiraumkonzept für das gesamte Gebiet Salina-Raurica auszuarbeiten, das die Anlage und den Unterhalt öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen sowie die Flächen des ökologischen Ausgleichs regelt.
  - Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, für die Grünanlage Längi-Park ein Varianzverfahren (Wettbewerb) mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrainern durchzuführen.
  - Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, die Grünanlagen Längi-Park und Rhein-Park mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrainern zu projektieren und zu realisieren. Es erfolgt die Koordination mit dem Agglomerationspark Möhlin-Rheinfelden-Kaiseraugst.
  - Der Kanton übernimmt die Aufgabe für einen gleichwertigen Ersatzstandort der Zurlindengrube zu sorgen.
  - Der Kanton sorgt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln für den ökologische Ausgleich nach Art. 18b NHG.

##### Örtliche Festlegungen

##### Festsetzung

Als Freiflächen gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

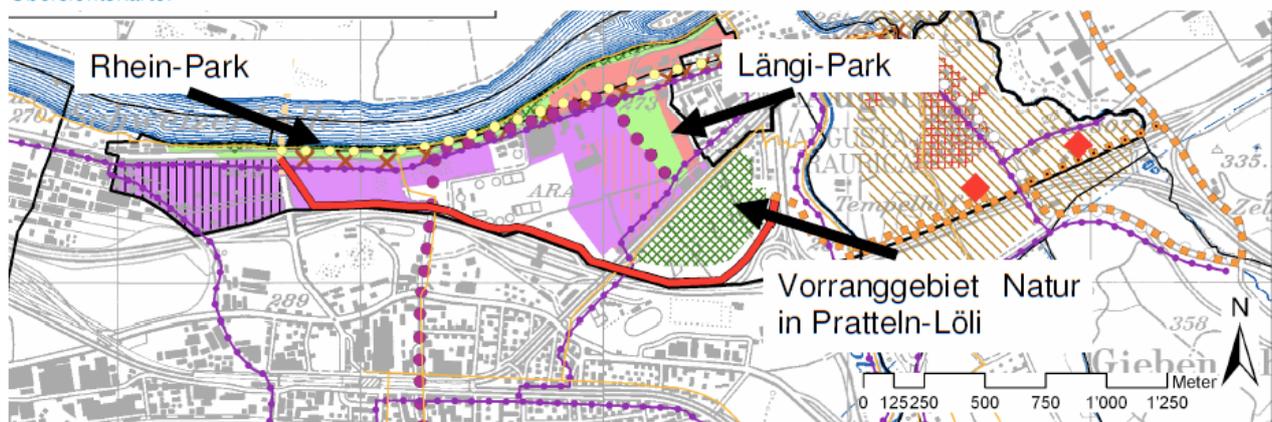
##### Park:

- "Rhein-Park" in Augst-Gallezen / Pratteln-Rheinufer
- "Längi-Park" in Pratteln-Längi"

##### Vorranggebiet Natur:

- "Wirtslöli", "Im Oos", "Ergolzufer", "Rheinufer"

##### Übersichtskarte:



# G

## G1

### G 1.4

# Gebietsplanungen

## Salina-Raurica

### Verkehr

#### D. Beschlüsse

##### Planungsgrundsätze

- a) Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rhein-Park geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.
- b) Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.
- c) Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.
- d) Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltestelle Augst ist ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.
- e) Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina-Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen.
- f) Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.

##### Planungsanweisungen

- Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:
- a) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den langfristigen Ausbau des A2-Anschlusses Pratteln zu koordinieren.
  - b) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, die Verlegung der Rheinstrasse mit dem Astra zu koordinieren.
  - c) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen.
  - d) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist.
  - e) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen hohen ÖV-Anteil von 35% anzustreben.
  - f) Die Gemeinden Pratteln und Augst übernehmen die Aufgabe, die Projektierung und den Bau der neuen kommunalen Strassen in Salina-Raurica in die Wege zu leiten und für die Aufnahme in die Strassennetzpläne zu sorgen. Das kommunale Strassennetz im Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden und allfälliger Schleichverkehr durch Salina-Raurica zwischen der Ortsdurchfahrt Augst und der neuen Rheinstrasse minimiert bzw. bestenfalls verunmöglicht wird (Ausbildung einer verkehrlichen Wasserscheide).
  - g) Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.
  - h) Die Fachstellen des Kantons und die Gemeinden Augst und Kaiseraugst übernehmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau die Aufgabe, die Kennwerte für eine massgebliche Zusatzbelastung in Augst festzulegen und ggf. die Umfahrungsstrasse zu projektieren.

## Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Detailplan (G 1.P) werden festgesetzt.

- |  |  |
|--|--|
| Verkehrsberuhigung Hauptstrasse                      | ▪ "Hauptstrasse" in Augst zwischen Pratteln-Längi und Kantonsgrenze        |
| Verlegung der bestehenden Kantonstrasse              | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendörferstrasse |
| Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi                |

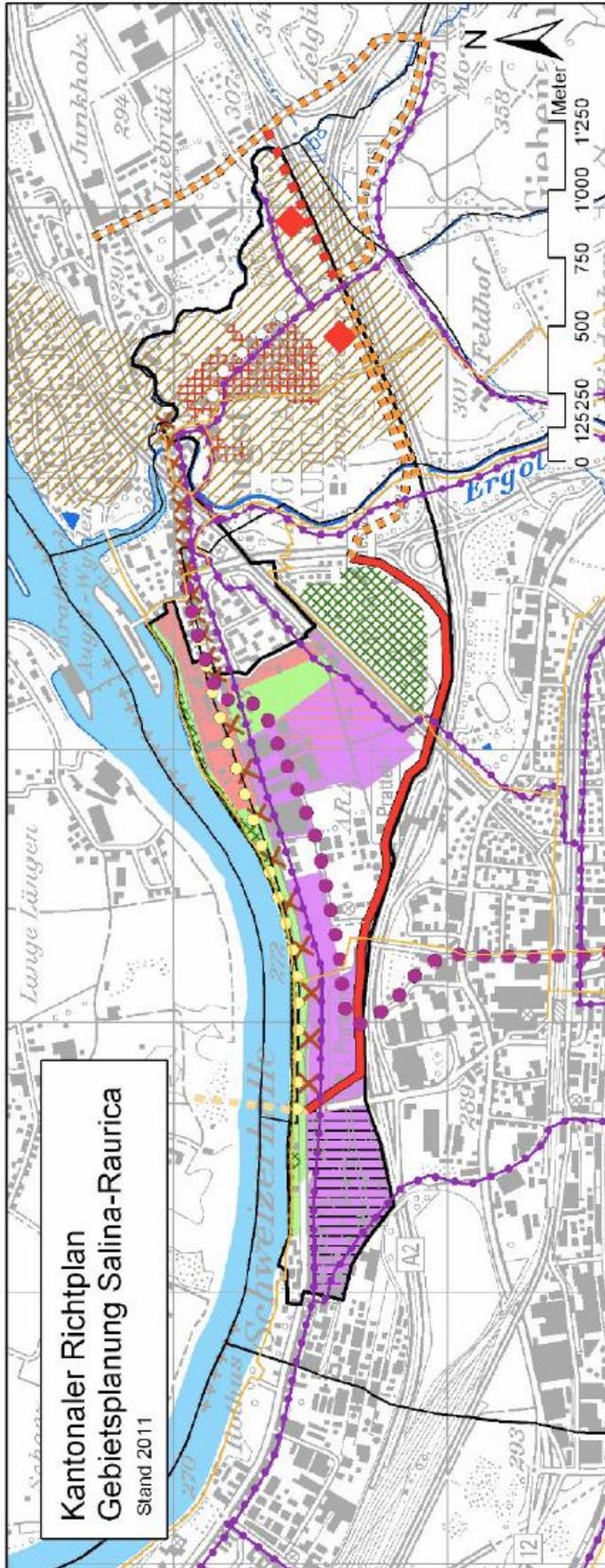
**Zwischenergebnis**

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Umfahrung Augst                 | ▪ "Umfahrung" Augst zwischen A2 und Kaiseraugst           |
| Tramverlängerung Pratteln-Augst | ▪ "Tram-Korridor" Pratteln-Mitte bis Bushaltestelle Augst |

# G Gebietsplanungen

## G1 Salina-Raurica

### G 1.P Detailplan



Kantonaler Richtplan  
 Gebietsplanung Salina-Raurica  
 Stand 2011

#### Beschlussinhalt

	Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete
	Gewerbe-Dienstleistungsgebiet ohne publikumsintensive Einrichtungen
	Wohn- und Geschäftsgebiet
	Infrastrukturen Römerstadt
	Wohnen
	Park
	Vorranggebiet Natur
	Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf
	Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse (Festsetzung)
	Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse
	Verkehrsberuhigung Hauptstrasse
	Umfahrung Augst (Zwischenergebnis)
	Option Umfahrung Augst (Trasseesicherung)
	Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde (Zwischenergebnis)
	Tram-Korridor Pratteln - Augst (Zwischenergebnis, Trasseesicherung)

#### Orientierender Inhalt

	Planungsperimeter
	antiker Stadtperimeter
	Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
	Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
	kantonaler Wanderweg
	kantonale Radroute
	Gemeindegrenzen

## Anhang 2 Tabellarische Zusammenstellung: Kommunale Reaktion auf kantonale Vorprüfung

Vorprüfungsergebnisse (kant. Forderungen und komm. Reaktionen) <small>Art: Z = zwingende Vorgabe, H = Hinweis, E = Empfehlung, R = redaktionelle Korrekturen</small>					Gemeinde- umsetzung
✓ = Gemeinde ist auf die Forderung eingetreten		X = Forderung wird nicht berücksichtigt		Kenntnisn. = Anregung Kanton wird zur Kenntnis genommen	
Nr.	Themen gemäss VP	Spezifischer Inhalt / Ausführung VP	Art	Bemerkungen / Erläuterungen und Entscheide Gemeinde	
<b>7</b>	<b>Strassennetzplan Siedlung, Pratteln Nord</b>				
7.1	Verbindlicher Planinhalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wanderweg: Wanderwegverbindung östlich der Bahnlinie im SNP löschen.</li> <li>- Inhalte innerhalb ZQP: Lediglich diejenigen Strassen, Anschlusspunkte, Verbindungen festlegen, welche auch im Gesamtkonzept verbindlich vorgegeben werden.</li> <li>- Kraftwerkstrasse, Einmündung: Auf Basis der in Auftrag gegebenen Entscheidungsgrundlagen ist eine Lösung zwischen der Gemeinde Pratteln und dem kant. Tiefbauamt zu vereinbaren, welche sich im SNP widerspiegelt.</li> <li>- Anbindung Gewerbebezonen beidseitig Kraftwerkstrasse: Für die Anbindung der Areale westlich und östlich der verlängerten Kraftwerkstrasse ist ein Variantenstudium durchzuführen.</li> <li>- Rechtsabbieger südlich ARA: Die Regelung gemäss Protokoll der Begleitkommission Infrastrukturobjekte vom 05.03.2014 ist in der Planung umzusetzen.</li> <li>- Veloverkehr: SNP und Planungsbericht ergänzen bezüglich Veloverkehr → Es muss aufgezeigt werden, welche Verbindungen kant, Radrouten, reine (kommunale) Fusswege und komm. Fuss- und Veloverbindungen sind.</li> <li>- MIV-Trennung Bahnhof Salina Raurica: Signatur im Sinne einer Barriere einführen, die klar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Z</li> <li>Z</li> <li>Z</li> <li>Z</li> <li>Z</li> <li>Z</li> <li>Z</li> <li>Z</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>./.. Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.</li> <li>./.. Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.</li> <li>- Der Gemeinde ist nicht ganz klar ersichtlich, was mit dieser Vorgabe gemeint ist. Der Strassennetzplan zeigt lediglich behördenverbindlich den Verlauf und die Quantifizierung der Strassen auf. ./.. Details werden im Rahmen des noch auszuarbeitenden Bauprojektes geklärt.</li> <li>- Der Anschluss der beiden Gewerbebezonen beidseitig der Kraftwerkstrasse ist im SNP mit Pfeilen gekennzeichnet. Eine direkte Einmündung in den Kreisel der Kantonsstrasse ist nicht vorgesehen. Der Pfeil für die Erschliessung der westlichen Fläche wird korrigiert. Die Realisierbarkeit der beiden Anschlüsse werden durch den Verkehrsplaner nochmals geprüft und mit dem Tiefbauamt abgesprochen. ./.. Die Strassennetzplanung wird entsprechend angepasst.</li> <li>- Der Rechtsabbieger (Pfeilsymbol) wird im Strassennetzplan belassen. Im Planungsbericht wird erwähnt, dass dieser Anschluss für die Kläranlage, die Biopower und das Kraftwerk der EBL heute noch nicht benötigt wird. Der Rechtsabbieger wird als Option beibehalten, falls später ein Bedürfnis dafür entsteht. ./.. Die Nutzungsplanung wird entsprechend angepasst.</li> <li>- Die Gemeinde anerkennt diesen Planungsrückstand. Sie plant daher neu wichtige kommunale Radrouten auszuscheiden. Der SNP wird entsprechend ergänzt. ./.. Die Strassennetzplanung wird entsprechend angepasst.</li> <li>./.. Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>X</li> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> </ul>

Vorprüfungsergebnisse (kant. Forderungen und komm. Reaktionen) <small>Art: Z = zwingende Vorgabe, H = Hinweis, E = Empfehlung, R = redaktionelle Korrekturen</small>					Gemeinde- umsetzung
Nr.	Themen gemäss VP	Spezifischer Inhalt / Ausführung VP	Art	Bemerkungen / Erläuterungen und Entscheide Gemeinde	
✓ = Gemeinde ist auf die Forderung eingetreten      X = Forderung wird nicht berücksichtigt      Kenntnism. = Anregung Kanton wird zur Kenntnis genommen					
		<p>macht, dass es keine MIV-Verbindung zwischen den beiden Erschliessungsstrassen via Bahnhofsvorplatz gibt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strassenende auf der alten Rheinstrasse/Erschliessung Gallisacher/Kasten „Lage Strassenende variabel ... Augst“: Erschliessungsstrasse im SNP begrenzen wie im kant. Bauprojekt. Kasten weglassen.</li> <li>- Bus-/Tramtrassee im Bereich Längipark: Verbindung zwischen Rheinstrasse und Netzibodenstrasse muss in den SNP aufgenommen werden. Ev. separate Strassenkategorie aufgrund eingeschränkter Befahrbarkeit einführen.</li> <li>- Legende/Privatstrasse: Legendeneintrag private Erschliessungen in den orientierenden Teil verschieben.</li> <li>- Coop/Kasten „Definitive Lage der Strassen wird im Zusammenhang mit der Arealüberbauung festgelegt“: Den Kasten weglassen. Auf die Darstellung der Privatstrassen verzichten.</li> <li>- Radroute entlang Coop-Areal: Signatur „Radroute“ ab dem Knoten Salinenstrasse 300 m nach Osten auf die projektierte Langsamverkehrs-Achse legen.</li> <li>- Fussweg bestehend/geplant: Darstellung eines Fusswegs „bestehend“ im westlichen Teil Rheinstrasse ist falsch. Fussweg „geplant“ wäre korrekt. Fussgängerverbindung innerhalb des Raststättenareals besteht bereits.</li> <li>- Legende/Wanderweg: Sind im KRIP festgelegt → Inhalt der Klammer entsprechend ändern.</li> <li>- Legende/fehlende Signaturen: Violette strichpunktierte Linie in der Legende ergänzen oder grundsätzlich weglassen, da sie innerhalb ZQP</li> </ul>			
			Z	- Der Kasten wurde gelöscht. Jedoch bleibt die Tatsache bestehen, dass die definitive Ausgestaltung des Strassenendes erst mit der baulichen Entwicklung in der gemeindegrenzüberschreitenden Zone mit Quartierplanpflicht definiert werden kann. Dies geschieht dereinst mit einem Varianzverfahren. Für die konzeptionelle Strassennetzplanung ist dieser Umstand aber nicht von Belang. ./ Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
			Z	./ Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
			Z	./ Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
			R	- Der Textblock wird aus dem SNP entfernt. Die orientierende Darstellung der privaten Zugänge zum Areal erscheint der Gemeinde zweckmässig und soll deshalb beibehalten werden. ./ Die Änderung wird teilweise im Sinne der Vorprüfung übernommen.	X / ✓
			R	./ Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
			R	./ Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
			R	./ Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
			R	./ Die Änderung wird teilweise im Sinne der Vorprüfung übernommen.	X / ✓

<b>Vorprüfungsergebnisse (kant. Forderungen und komm. Reaktionen)</b> <i>Art: Z = zwingende Vorgabe, H = Hinweis, E = Empfehlung, R = redaktionelle Korrekturen</i>					<b>Gemeinde- umsetzung</b>
✓ = Gemeinde ist auf die Forderung eingetreten		X = Forderung wird nicht berücksichtigt		Kenntnisn. = Anregung Kanton wird zur Kenntnis genommen	
<b>Nr.</b>	<b>Themen gemäss VP</b>	<b>Spezifischer Inhalt / Ausführung VP</b>	<b>Art</b>	<b>Bemerkungen / Erläuterungen und Entscheide Gemeinde</b>	
		liegt. Flächig hellblaue Signatur im Bereich zukünftige Verkehrsdrehscheibe Augst ergänzen.			
		- Augst/Kasten „Dieser Abschnitt auf Gemeindegebiet Augst ...“: Vermassung des Abschnitts weglassen und den Text allgemeiner formulieren.	R	./ Die Änderung wird im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
		- Erreichbarkeit Verkehrsdrehscheibe Augst mit dem Velo: Empfohlene weitere Nord-Süd-Verbindung für Velos suchen und in SNP festhalten.	E	./ Eine solche kommunale Veloroute in Augst wird begrüsst. Weil diese neue Augster Veloroute sehr peripher im Prattler Strassennetzplan liegt (allenfalls ein einzelnes Symbol – entsprechend nicht als Route erkennbar), wird auf eine Darstellung verzichtet.	Kenntnisn.
		- Strassentyp Rheinstrasse: Einstufung der Rheinstrasse als Sammelstrasse überprüfen.	E	- Die Rheinstrasse hat Sammelcharakter. Es verkehrt darauf der MIV, der LV und der ÖV. An dieser Strasse hängen nicht nur die Neubaugebiete von Augst und via die Wyhlenstrasse ein Teil der Längi, auch das ganze bestehende Augster Quartier nördlich der bisherigen Rheinstrasse (inkl. Quartierplanungen Gallezen und Baumgarten) sowie der durch das Kraftwerk induzierte Verkehr (Geschwemmselabtransport u. a.) wird durch diese Strasse gesammelt. Entsprechend wird die Klassierung Sammelstrasse beibehalten. ./ Die Klassierung Sammelstrasse bleibt beibehalten.	X
		- Strassentyp/Massnahmen Kraftwerkstrasse: Massnahmen rechtzeitig planen, um zu beurteilen, ob ein Kreisel die richtige Knotenform und „Sammelstrasse“ der richtige Strassentyp ist.	E	./ Die im Strassennetzplan festgelegte Funktion wird beibehalten.	Kenntnisn.
7.2	Orientierender Inhalt	- Radroute zur Haltestelle Zurlinden/Poststrasse: Veloverbindung ist und wird nicht Bestandteil des kant. Radroutennetzes, ebenso der südl. Teil der Poststrasse → Symbole streichen. Eventuell prüfen, ob sie als kommunale Veloverbindungen auszuscheiden sind.	R	./ Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
		- Radroute Verkehrsdrehscheibe Augst: Eingezeichnete Radroutenführung nördlich der Tramhaltestelle Augst nicht möglich, da die Radroute zukünftig auf der abgekröpften Rheinstrasse geführt wird.	R	./ Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓

<b>Vorprüfungsergebnisse (kant. Forderungen und komm. Reaktionen)</b> <i>Art: Z = zwingende Vorgabe, H = Hinweis, E = Empfehlung, R = redaktionelle Korrekturen</i>					<b>Gemeindeumsetzung</b>
✓ = Gemeinde ist auf die Forderung eingetreten		X = Forderung wird nicht berücksichtigt	Kenntnisn. = Anregung Kanton wird zur Kenntnis genommen		
Nr.	Themen gemäss VP	Spezifischer Inhalt / Ausführung VP	Art	Bemerkungen / Erläuterungen und Entscheide Gemeinde	
		- Linienbezeichnungen: Auf die Linienbezeichnungen (Bus) verzichten, da Linienführungen noch nicht def. bekannt.	R	./ Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
		- Legende/Busspur: Symbol Busspur kennzeichnet den Linienverlauf der Buslinien, keine separate Busspur. Bezeichnung entsprechen anpassen.	R	./ Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
<b>8</b>	<b>Planungsbericht, Salina Raurica</b>				
8.1	<i>Kap. 2 Planungsentwicklung</i>	- Kap. 2.3.2 lit. h., Durchgängigkeit Wyhlenstrasse: Durchgängigkeit oder Nichtdurchgängigkeit im Rahmen der Strassennetzplanung klären	<b>Z</b>	- Die Wyhlenstrasse bleibt offen. ./ Der Planungsbericht wird entsprechend angepasst.	✓
		- Kap. 2.3.2 lit. l. und Abb. 11, Langsamverkehr: Langsamverkehr in Fuss- und Veloverkehr differenzieren und die Überlegungen zum Netzdesign darstellen. Empfohlen wird, eine Hierarchisierung der verschiedenen Verbindungen vorzunehmen.	<b>Z</b>	- Die Gemeinde anerkennt diesen Planungsrückstand. Sie plant daher neu wichtige kommunale Radrouten auszuscheiden. ./ Der Planungsbericht wird entsprechend ergänzt.	✓
		- Kap. 2.3.2 lit. a., Kantonsstrasse: Nummer der „neuen“ Kantonsstrasse zu 3/7 ändern.	R	./ Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
		- Kap. 2.1.4, Kantonal zu entwickelnde Infrastrukturen: Die Bemerkungen im Bericht sollen ergänzt, bzw. die überholten Angaben korrigiert werden.	E	./ Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen. Es ist jedoch bezüglich der geforderten Zwischenstände festzuhalten, dass der Strassennetzplan einen Zielzustand darstellt, entsprechend wird am Plan diesbezüglich nichts geändert.	✓
		- Kap. 2.3.2, Löli: Erwähnung der Anpassung des Wegnetzes im Gebiet Löli im Rahmen der Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7.	E	./ Wird im Planungsbericht erwähnt. Anstoss dazu hat die Natur- und Landschaftsschutzkommission BL gegeben.	✓

<b>Vorprüfungsergebnisse (kant. Forderungen und komm. Reaktionen)</b> <i>Art: Z = zwingende Vorgabe, H = Hinweis, E = Empfehlung, R = redaktionelle Korrekturen</i>					<b>Gemeindeumsetzung</b>
✓ = Gemeinde ist auf die Forderung eingetreten		X = Forderung wird nicht berücksichtigt		Kenntnisn. = Anregung Kanton wird zur Kenntnis genommen	
<b>Nr.</b>	<b>Themen gemäss VP</b>	<b>Spezifischer Inhalt / Ausführung VP</b>	<b>Art</b>	<b>Bemerkungen / Erläuterungen und Entscheide Gemeinde</b>	
<b>19</b>	<b>Strassennetzplan Siedlung, Pratteln Nord</b>				
		- bisher nicht vorhandene Bahnunterführung Augsterheglistrasse/Ergolzstrasse: Handelt es sich um eine Absicht?	H	./.. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten wird auf die Unterführung verzichtet.	✓
		- Netzbodenstrasse/Rheinstrasse als kommunale Strassen: Je nach Rückmeldung des Bundes bezüglich einer Finanzierung von Tram-Infrastrukturen via BIF behält sich der Kanton vor, eine Übernahme der Strassen als Kantonsstrassen in Erwägung zu ziehen.	H	./.. Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisn.
		- Wichtige Fusswegverbindung auf Frenkendörferstrasse: Auf Signatur verzichten, da auf der Frenkendörferstrasse nördlich der Bahnunterführung keinerlei Quellen oder Ziele für Fussgänger/-innen erkennbar sind.	H	./.. Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
		- Legende/Erschliessungsweg: Teilweise velodurchlässig unklar. Inhalt der Klammer sollte sich auf „teilweise mit beschränktem Fahrverkehr“ beschränken.	H	./.. Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓
<b>20</b>	<b>Planungsbericht, Planung Salina Raurica</b>				
20.2	<i>Kap. 4 Planungsergebnis</i>	- Kap. 4.1.1 lit. o. VI., Dienstleistungsarbeitsplätze: Argument, dass Dienstleistungsarbeitsplätze weniger Fahrten pro Arbeitsplatz erzeugen, ist nicht unproblematisch.	H	./.. Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisn.
20.3	<i>Kap. 5 Berücksichtigung der planerischen Randbedingungen</i>	- Kap. 5.6, Erschliessung mit öffentlichem Verkehr: Bis zur Inbetriebnahme der Tramverlängerung erschliessen die Linien 81 und 83 das Gebiet.	H	./.. Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisn.

<b>Vorprüfungsergebnisse (kant. Forderungen und komm. Reaktionen)</b> <i>Art: Z = zwingende Vorgabe, H = Hinweis, E = Empfehlung, R = redaktionelle Korrekturen</i>					<b>Gemeinde- umsetzung</b>
<b>Nr.</b>	<b>Themen gemäss VP</b>	<b>Spezifischer Inhalt / Ausführung VP</b>	<b>Art</b>	<b>Bemerkungen / Erläuterungen und Entscheide Gemeinde</b>	
✓ = Gemeinde ist auf die Forderung eingetreten      X = Forderung wird nicht berücksichtigt <b>Kenntnism.</b> = Anregung Kanton wird zur Kenntnis genommen					
20.4	<i>Kap. 6 Auswirkungen</i>	- Es wird davon ausgegangen, dass die bestehende Strassennetzplanung im vorliegenden Perimeter ersetzt und nicht ergänzt werden soll →Klarstellung der Formulierung erforderlich.	H	./.. Die Änderungen werden im Sinne der Vorprüfung übernommen.	✓

### Anhang 3 Mitwirkungsbericht

Gemeinde pratteln



Salina Raurica

## Mitwirkungsbericht gemäss Art. 2 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RPV)

Stand: 24. März 2015<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Der Mitwirkungsbericht bezieht sich auf den Planungsstand im Frühjahr 2015. So wie er hier wiedergegeben wird (die Nutzungsplanungsmutation Salina Raurica und den Strassennetzplan Pratteln Nord abhandelnd), wurde er aufgelegt vom 10. April bis am 04. Mai 2015. Seither haben sich noch Änderungen an der Planung ergeben, die aber nicht mehr in den Mitwirkungsbericht implementiert wurden. Explizit hat sich zwischenzeitlich durch das Weglassen der Kernzonen-Aussagen im Rahmen der "Mutationen 2014" im Zonenreglement Siedlung die ganze Artikel-Nummerierung verschoben und hat sich die Zonenabgrenzung östlich der ARA nochmals verschoben aufgrund zusätzlicher, verspäteter kantonaler Vorprüfungserkenntnisse.

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1 Öffentliche Mitwirkung
- 2 Anregungen aus der Bevölkerung
- 3 Veröffentlichung des Berichts

## **Legende**

✓ = Antrag berücksichtigt

(✓) = Antrag teilweise berücksichtigt

--- = Antrag nicht berücksichtigt

K = Kenntnisnahme

## **Abkürzungen**

ZPS = Zonenplan Siedlung

PB = Planungsbericht

ZRS = Zonenreglement Siedlung

RBG = Raumplanungs- und Baugesetz BL

RBV = Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz BL

## 1 Öffentliche Mitwirkung

Das Mitwirkungsverfahren der Mutation Salina Raurica zu den Zonenvorschriften Siedlung wurde im „Prattler Anzeiger“ vom 03./17./31. Oktober 2014 sowie im Kantonsblatt vom 02./16. Oktober 2014 angekündigt. Vom Montag, 20. Oktober bis Montag, 08. Dezember 2014 waren die Unterlagen auf der Abteilung Bau der Gemeindeverwaltung Pratteln und auf der Homepage unter [www.pratteln.ch](http://www.pratteln.ch) einsehbar.

Es wurden die folgenden Unterlagen aufgelegt:

- ZPS Salina Raurica (1:4'000)
- ZRS Salina Raurica
- Planungs- und Begleitbericht gemäss Art. 47 RPV und § 39 RBG
- Strassennetzplan Nord
- Grün- und Freiraumkonzept
- Energieversorgung Salina Raurica
- Energetische Vorgaben für Quartierplanungen in Salina Raurica

## 2 Anregungen aus der Bevölkerung

In der vorgenannten Frist sind vierzehn Eingaben eingereicht worden. Der Gemeinderat entscheidet über die Eingaben an seiner Sitzung vom 26. Mai 2015.

## 3 Veröffentlichung des Berichtes

Der Mitwirkungsbericht der Mutation Salina Raurica wird im „Prattler Anzeiger“ vom 10. April 2015 sowie im kantonalen Amtsblatt Nr. 15 vom 9. April 2015 publiziert und vom Freitag, 10. April bis Montag, 04. Mai 2015 aufgelegt. Ebenfalls ist der Bericht den Eingabern direkt zuzustellen.

Im separaten Mitwirkungsbericht sind die Anregungen aus der Bevölkerung sowie die Entscheide des Gemeinderates zusammengefasst.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
1.	---	ARA Rhein	Zonenplan, OeWA-Zone		<p>Das Grundstück der ARA Rhein AG von insgesamt 110'000 m<sup>2</sup> (75'000m<sup>2</sup> teilweise belegt, 35'000m<sup>2</sup> Reservefläche) befindet sich gegenwärtig in einer OeWA-Zone. Die Reservefläche soll nun umgezont werden, dies hätte zur Folge, dass der ARA Rhein AG die Reservefläche weder für aktuelle noch künftige Nachrüstungen zur Verfügung stünde. Für verschiedene künftige Entwicklungen und Auflagen (Elimination von Phosphor und Stickstoff, Entwicklung Salina Raurica, Emissionsschutz) sind zusätzliche Bauten nötig, wofür die bisher belegte Fläche nicht ausreichen wird.</p>	<p>Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass bereits mit der aktuellen Baumassnahme des Holzheizkraftwerks im Westen der ARA durchaus Reserveflächen zweckentfremdet werden können. Zudem hat sich die Gemeinde intensiv mit der Frage der Abgrenzung des ARA-Standorts auseinandergesetzt. Resultat dieser Untersuchung ist die Aussage, dass ein Beibehalten der bisherigen Reserveflächen der ARA aus raumplanerischer Warte für die Entwicklung Salina Raurica nicht nur schlechten Einfluss hat, sie stellt die gesamte Planung östlich grundsätzlich in Frage. Aus Sicht der Gemeinde ist darum nur eine Innenentwicklung ohne die Inanspruchnahme von weiteren Landflächen möglich</p>
2.	K		Zonenplananpassung		<p>Gemäss Art. 21 Abs. 2 RPG können Zonenpläne angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse „erheblich geändert“ haben. Dabei muss das öffentliche Interesse an einer Änderung des Zonenplans das bestehende gegenläufige private oder öffentliche Erhaltungsinteresse an der existierenden Zonenordnung überwiegen, denn eine Änderung wird nur „nötigenfalls“ vorgenommen.</p> <p>Überwiegt es nicht, so fordert das Gebot der Rechtssicherheit die Beständigkeit des Zonenplans. Eine Änderung darf also nur aus gewichtigen und überwiegenden Gründen erfolgen.</p>	<p>Zonenpläne sind alle 15 Jahre zu überprüfen. Insbesondere bei Baugebieten, welche seit Jahrzehnten nicht ihrem Zweck zugeführt wurden, und bei der der Eigentümer auch in absehbarer Zeit keine Nutzung vorsieht ist die Zuordnung im Sinne der häuslicherischen Bodennutzung zu hinterfragen.</p> <p>Die gültige Nutzungsplanung im Gebiet Salina Raurica basiert noch auf altem Recht. Eine Anpassung an das gültige Raumplanung- und Baugesetz</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						(RBG) des Kantons ist zwingend notwendig. Aufgrund der Richtplananpassung haben sich zudem die Verhältnisse im Gebiet Salina Raurica erheblich geändert. Die Nutzungsvorstellungen wechselten von Industrie zu Wohn-/Gewerbenutzungen. Deshalb hat sich die Gemeinde auch intensiv mit der Abgrenzung der ARA befasst. Aus raumplanerischer Sicht ist der Standort der ARA für die Gesamtentwicklung in Salina Raurica nicht förderlich.
3.	K		Standort ARA		Der RR BL hat sich gemäss Protokoll Nr. 1265 vom 26. August 2014 dafür ausgesprochen, dass die ARA Rhein am bisherigen Standort verbleibt und teilweise erneuert bzw. nachgerüstet werden muss. Weiterhin hat der RR die BUD mit der weitergehenden Prüfung der Erneuerung beauftragt.	Die Gemeinde hat sich intensiv mit der Abgrenzung der ARA befasst. Der Entscheid des Regierungsrates wird respektiert. Aus Sicht des Gemeinderates ist jedoch eine Optimierung der Anlage ohne die Nutzung von zusätzlichen Landflächen notwendig (siehe auch Punkt1).
4.	---		Erweiterung ARA		Im Rahmen der geplanten Massnahmen wird mehr Platz beansprucht, weswegen zumindest Teile der Reservefläche künftig belegt werden müssen. In welchem Umfang dies der Fall sein wird, werden die Abklärungen der BUD zeigen. Im gegenwärtigen Zeitpunkt spricht jedoch in jedem Falle ein sehr starkes und damit überwiegendes öffentliches Interesse (in Form des Gewässerschutzes) gegen eine Umzonung der Reservefläche, wie dies der vorgesehene Zonen-	Bund, Kanton und Gemeinde müssen sich für die haushälterische Nutzung des Bodens einsetzen. Die Gemeinde erachtet 10'000m <sup>2</sup> unbebaute Fläche zur Innenentwicklung als genügend. Zudem erwartet der Gemeinderat, dass bei den dringend benötigten Massnahmen zur Bekämpfung der Geruchsmissionen auch eine Optimierung der Platzverhältnisse angestrebt wird.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					plan der Mutation „Salina Raurica“ vorsieht. Dieses öffentliche Interesse geht dem Interesse an einer nachhaltigen Entwicklung von „Salina Raurica“, welches es ohnehin nur in einem Randbereich tangiert, vor. Deswegen ist die Reservefläche in jedem Fall in der OeWA-Zone zu belassen.	Zudem nimmt die Gemeinde zur Kenntnis, dass bereits mit der aktuellen Baumassnahme des Holzheizkraftwerks im Westen der ARA durchaus Reserveflächen zweckentfremdet werden können.
5.	K	Buderus Heiztechnik	Bestandesgarantie		Es ist uns ein grosses Anliegen, unsere Betriebstätigkeit an diesem Standort auch in Zukunft weiterführen zu können. Dafür ist eine jederzeit ungehinderte Zu- und Wegfahrt für PKW und LKW zu und von unserer Parzelle notwendig. Zudem ist eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen erforderlich.	Es ist ein grosses Anliegen des Gemeinderates, dass die bereits vorhandenen Gewerbebetriebe in Salina Raurica erhalten bleiben. Wir möchten Sie in diesem Zusammenhang auch auf die §§ 109 & 110 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes hinweisen, welche die Bestandesgarantie abschliessend regelt.
6.	K	CABB	Energetische Vorgaben für die Quartierplanung		Gemäss diesen Unterlagen soll für die Kühlung und Heizung im Gebiet Salina Raurica aus verschiedener Art und Weise das Grundwasser genutzt werden. Insbesondere sind Direktnutzungen zu Kühlzwecken angedacht. Einer solchen Nutzung stehen wir sehr kritisch gegenüber. Die Industrie benötigt bereits viel Kühlwasser für ihre Produktion und deckt diesen Bedarf heute weitgehend mit Grundwasser ab.	Die energetischen Vorgaben zeigen verschiedene Möglichkeiten auf, wie das Ziel der 2000-Watt Gesellschaft zu erreichen ist. Einige beinhalten auch die Nutzung des Grundwassers. Natürlich sind jedoch vor jeder Grundwassernutzung die nötigen Abklärungen zu treffen.
7.	K		Grundwassernutzung		In den letzten Jahren haben sich zudem Anzeichen für eine Übernutzung im Gebiet Schweizerhalle ergeben. Insbesondere ist der Chloridgehalt gestiegen. In diesem Zusammen-	Jegliche zusätzliche Grundwassernutzung wird selbstverständlicherweise mit dem AUE abgespro-

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					hang und anlässlich der Erneuerung der Grundwasserkonzessionen, hat der Kanton, vertreten durch das AUE, eine Studie zur Beurteilung der Grundwassersituation in diesem Gebiet gestartet. Bevor entsprechende Ergebnisse nicht vorliegen sind bestimmt keine neuen Nutzungen vorzusehen.	chen, bzw. durch dieses bewilligt. Es ist nicht im Interesse des Gemeinderates die Grundwasserströme im Gebiet zu stören oder zu verschmutzen.
8.	---		Grundwassernutzung		Das Grundwasser soll für industrielle Zwecke prioritär reserviert werden und nicht für Komfortkühlungen verwendet werden. Dies auch, wenn grundsätzlich die entnommenen Mengen wieder abgegeben werden. Diese zusätzliche Belastung könnte trotzdem dazu führen, dass das Gleichgewicht der Grundwasserströme empfindlich gestört würde.	Eine festgelegte Priorisierung der Industrie erachten wir nicht als nötig. Bei zukünftigen Nutzungen ist jedoch abzuklären, ob der Eingriff die Grundwasserströme stören wird. Da es sich bei Komfortkühlungen im Vergleich zur industriellen Nutzung zumeist um kleinere Mengen handelt, erachten wir die Gefahr der Übernutzung als gering.
9.	K	Glatt	Erweiterung Kraftwerkstrasse		Durch die Erweiterung bzw. den Ausbau der Kraftwerkstrasse werden viele Parkplätze wegfallen, welche von unseren Mitarbeitern sowie Besuchern benötigt werden. Zudem wird das Ent- und Beladen von Schwertransportern (Güter von bis zu 5t und Abmasse von 8*4m) verunmöglicht werden, da der dafür benötigte Platz entlang unserer Fertigungshalle (vgl. Parzellen Nr. 4831 und 4561) nicht mehr vorhanden sein wird.	Der Gemeinderat ist sich der massiven Auswirkungen auf die Firma Glatt AG bewusst. Allerdings ist nicht der Ausbau der Kraftwerkstrasse entscheidend, sondern die dringend nötige Verlängerung der Tramlinie 14.
10.	---				Lösungsvorschlag, vgl. Aktennotiz vom 4.9.2012	Die genaue Lage der zukünftigen Kraftwerkstrasse ist noch nicht bekannt. Die Lösungsvorschläge werden soweit als möglich berücksichtigt.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
11.	---		Verlängerung Tramlinie 14		<p>Durch die Verlängerung der Tramlinie 14 wird eine vernünftige und effiziente Fertigung unserer Anlagen nicht mehr möglich sein. Das bestehende Gebäude müsste geteilt werden, da das Tram direkt durch die Fertigungshalle führen soll. Die notwendige Verbindung zwischen den Parzellen Nr. 4561 und 4562 wäre unterbrochen und ein Erhalt des Standorts nicht mehr möglich.</p> <p>Es wird daher eine andere Wegführung für die Tramlinie vorgeschlagen (beigelegter Plan vom 20.12.2012).</p>	Dieser Lösungsvorschlag für eine Tramführung ist so nicht realisierbar (Verlauf, Radien etc.).
12.	---	Natur- und Landschaftsschutz Kommission (NLK)	Ökol. Vernetzung		<p>Das Gebiet Salina Raurica ist der letzte unverbaute Rheinuferabschnitt am Hochrhein und folglich die letzte Vernetzungsachse in Ost-West Richtung entlang des Rheins auf dem Gebiet des Kantons BL. Aus diesem Grund ist in der Planung dem Erhalt von ökologisch wertvollen Flächen und der ökologischen Vernetzung grösste Beachtung zu schenken.</p>	<p>Die Behauptung es handle sich um den „letzten unverbauten Rheinuferabschnitt am Hochrhein“ wird bezweifelt. Einerseits betrifft die Mutation Salina Raurica keine unmittelbaren Rheinufer, zweitens gibt es am Hochrhein zwischen Basel und dem Bodensee sehr wohl andere unverbaute Uferbereiche, beidseitig des Rheins, und drittens scheint hier die Vergleichsbasis des Status Quo nicht zweckmässig. Wenn die Planung Salina Raurica nicht käme, wäre nicht die heutige Situation gesichert, vielmehr würde eine flächige gewerblich-industrielle Überbauung ohne spezifische ökologischen Massnahmen ermöglicht. Ganz anders sähe die Situation selbstverständlich aus, wenn es sich um eine Einzonung handeln würde.</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
13.	---		Naturinventar		<p>Ein Naturinventar für Salina Raurica fehlt. Das Freiraumkonzept reicht nicht aus, die Naturwerte in genügender Tiefe zu beschreiben und zu bewerten. Das Inventar ist nachzuliefern bzw. zu ergänzen. Ein Fachgutachten ist gemäss NLG zwingend zu erstellen. Darin sind die ökologisch wertvollen Flächen, die zu fördernden Zielarten, die Pflegegrundsätze und die Lebensraum-Vernetzung festzulegen.</p>	<p>Mit dem Grün- und Freiraumkonzept liegt eine nicht bewertete Bestandesaufnahme vor. Aufgrund der im kantonalen Richtplan verankerten Planungsabsichten und nach Feldbegehungen wurde auf eine detailliertere Inventarisierung bewusst verzichtet. Basierend auf der Erkenntnis, dass nur wenige Werte vorhanden sind, wurden trotzdem verschiedene Vernetzungsachsen bestimmt und entsprechend nutzungsplanerisch festgelegt. Die weitaus grössten Werte waren in der Zurlindengrube zu finden. Aufgrund der Ersatzmassnahmen im Muttenzer Klingental macht es jedoch keinen Sinn die Grube als Inventarobjekt aufzuführen.</p>
14.	K		Biodiversitätsförderung		<p>Der Bund möchte die Biodiversität im Siedlungsraum fördern. Dieses Bundesziel ist in der Zonenplanung Siedlung gebührend zu beachten.</p>	<p>Die Gemeinde Pratteln unternimmt im gesamten Gemeindegebiet viel für die Förderung der Biodiversität. Im Raum Salina Raurica wurden grosse Grünflächen (Rheinpark, Längi-Park, ökol. Vernetzungsachsen) ausgeschieden. Zudem sollen pocket parks für die innere Vernetzung des Gebiets sorgen. Der Gemeinderat hat zudem ein Informationsblatt zu den Grundsätzen für eine natürliche Umgebungsgestaltung in der Rheinebene herausgegeben. Dem Bundesziel wird im Rahmen der Mutation Salina Raurica genügend Beachtung geschenkt.</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
15.	---		Grün- und Freiraumkonzept (GFK)	17	Die Freiraumversorgung in Zonen mit QP-Pflicht ist verbindlicher festzulegen. Es ist zu vermeiden, dass in den ökologischen Vernetzungsachsen die Erholungsnutzung zu Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen führt. Deshalb sind genügend Freiflächen mit Vorrang Erholungsnutzung (Spielplätze, Aufenthaltsorte usw.) ausserhalb der Vernetzungsachsen festzulegen.	Die Verteilung der pocket parks und weiteren Infrastrukturanlagen kann erst im Rahmen der Testplanung geklärt werden. Nur so kann eine sinnvolle, qualitativ hochstehende städtebauliche Entwicklung ermöglicht werden. In § 17 des Zonenreglements wird deshalb festgelegt, dass das GFK bei Quartierplänen zu berücksichtigen ist. Zudem wird auf privatrechtlicher Basis die Berücksichtigung der Testplanung gesichert. Eine verbindliche Festlegung der Freiraumversorgung im Gebiet Salina Raurica Ost erachtet der Gemeinderat nicht als zielführend.
16.	---		Handlungsempfehlung GFK		Die NLK befürchtet, dass die Handlungsempfehlungen in einem QP Verfahren zu wenig oder nicht mehr berücksichtigt werden. Die Handlungsempfehlungen zum GFK des Planungsbüros SKK vom 11.9.2012 sind in den Zonenvorschriften verbindlich festzulegen: - Konkrete Angaben für den Flächenbedarf für Spiel-/Erholungsflächen pro Einwohner oder pro BGF. - Konkrete Angaben zum Durchgrünungsgrad der Bauzone - Konkrete Angaben für den Bedarf an ökol. Ausgleichsflächen in den Bauzonen.	Das GFK ist in Quartierplanungen gemäss § 17 ZR zu beachten. Die Detailplanung hat im Rahmen der Quartierplanung zu erfolgen. Konkrete Angaben pro BGF oder pro Einwohner erachtet der Gemeinderat als nicht praktikabel, da gerade im Bereich des Bahnhofs und entlang der Netzbodenstrasse verdichtet gebaut werden soll. Der Bedarf an ökologischen Ausgleichsflächen ist bekannt und muss im Rahmen der Quartierplanung berücksichtigt werden. Für begrünte Dächer fordert der Gemeinderat im Rahmen der Quartierplanung die Einhaltung von Art. 5 Abs. 6 des Zonenreglements.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					- Festlegung von Mindestanforderungen für die Gestaltung von ökol. hochwertigen Flachdachbegrünungen	
17.	✓		Längi-Park		<p>Im KRIP ist der Längi-Park örtlich festgesetzt. Die Festlegung fehlt im Zonenplan. Im GFK ist der Längi-Park auch als Vernetzungssachse bezeichnet. Die Absicht, den Längi-Park erst in einem zweistufigen Verfahren verbindlich festzulegen, lehnt die NLK ab. Es ist eine zusammenhängende, von Nord nach Süd durchgehende Fläche im Zonenplan auszuscheiden, die auch die Funktion einer Vernetzungssachse erfüllt. Im Entwurf zu den Zonenvorschriften Siedlung Mutation „Salina Raurica“ vom 22.3.2012 wurde der Längi-Park örtlich festgelegt.</p> <p>Der Längi-Park ist dementsprechend als Korridor mit genügender Ausdehnung örtlich festzulegen. Der Korridor ist so festzulegen, dass innerhalb des Korridors die Parkfläche flexibel festgelegt werden kann.</p>	Der Längi-Park hat eine vollständige Nord-Südvernetzung zwischen Rheinstrasse und S-Bahn Haltestelle sicherzustellen. Dies wird in Art. 17 Abs. 4 lit. d ergänzt. Zudem wird im Zonenplan ein Bereich der Lage bezeichnet. (orientierender Inhalt)
18.	---		Vernetzungssachse Rheinufer		Salina Raurica ist der letzte unverbaute Rheinuferabschnitt am Hochrhein und folglich die letzte Vernetzungssachse in Ost-West-Richtung am Rhein auf Schweizer Boden. Damit diese sehr wichtige Vernetzungsfunktion erfüllt werden kann, muss der Vernetzungskorridor flächenmässig grosszügig ausgeschieden werden.	Siehe Punkte 12, 15 und 17

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
19.	(✓)		Vernetzung entlang Salinenstr.		Aufgrund des Coop Projekts kann die ökol. Vernetzung entlang der Salinenstrasse nicht durchgehend erfüllt werden. In der weiteren Planung ist eine Alternative primäre Vernetzungssachse aufzuzeigen, da die im Zonenplan ausgeschiedene Achse für ökol. Vernetzung nicht umsetzbar ist.	Die Vernetzungssachse entlang der Salinenstrasse wird aus dem Zonenplan gestrichen. Es ist sowieso fragwürdig, wieso die Autobahn mit dem Knoten Salinenstrasse/Rheinstrasse ökologisch verbunden werden soll. Die vorhandene Achse entlang des Persilwegli und die neu geplante Achse entlang der Hardwasser AG und ARA wird als ausreichend erachtet um eine Nord-Süd Verbindung zu ermöglichen.
20.	✓		Hecken		Die Hecke westlich der OeWA-Zone ist im Rahmen des Baus des Holzkraftwerks der EBL verschwunden. Eine Ersatzhecke könnte auf der Parzelle Nr. 4581 realisiert werden. Für den Verlust dieser Hecke ist ein Ersatz im Zonenplan auszuscheiden.	Der Gemeinderat wird dafür sorgen, dass die temporär „verschwundene“ Hecke im Sinne eines Realersatzes oder in Form von Ausgleichsmassnahmen wieder hergestellt wird.
21.	✓		Vernetzungssachse		Die Vernetzungssachse zwischen den OeWA-Zonen 96 und 97 muss durchgehend sein. Die schmale lineare Vernetzung mit Hecken und Feldgehölzen ist ungenügend. Die Vernetzungssachse ist auf die Parzelle 4584 auszudehnen.	Das Grün- und Freiraumkonzept sieht für die fragile Vernetzungssachse eine sekundäre ökologische Verbindung vor. Zur Stärkung dieser Verbindung wird neu eine Vernetzungssachse nördlich der Netzibodenstrasse eingeführt. Diese Massnahme ist aus Sicht des Gemeinderates richtig und vollständig.
22.	K		Vernetzungssachse		Die NLK begrüsst die grosszügige Ausscheidung der Vernetzungssachse OeWA 96 bis OeWA 18. Diese ist langfristig zu erhalten.	Der Gemeinderat ist erfreut, dass die positiven Bestrebungen durch die NLK auch (an)erkannt werden. Die nutzungsplanerische Festlegung bildet die Grundlage für eine langfristige Erhaltung der Achse.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
23.	---				Die Vernetzungsachse in der Mutation zum ZPS Mutationen 2014 entlang des Bahndamms könnte auf der nördlichen Seite erweitert werden. Der Korridor erhielte so Anschluss an den Längi-Park.	Die hier geforderte Vernetzungsfunktion übernehmen der bestehende Bahndamm und das dahinterliegende Landschaftsgebiet Löli inkl. neuer Naturschutzzone N5.
24.	---		Löli		Wir empfehlen die Ausscheidung einer Naturschutzzone im gesamten Gebiet „Löli“ und „Im Oos“ gemäss Festsetzung im KRIP als Vorranggebiet Natur.	Der KRIP ist kein parzellenscharfes Instrument, sondern beinhaltet die Aufforderung sich mit einem bestimmten Thema zu befassen. Das Naturinventar Siedlung hebt insbesondere die Magerwiese als besonders schützenswert hervor. Deshalb möchte der Gemeinderat das Gebiet mit einer überlagerten Naturschutzzone auch speziell schützen. Das restliche Gebiet im Löli und Im Oos erachtet der Gemeinderat durch die bestehende Grundwasserschutzzone als ausreichend geschützt.
25.	(✓)		Naturschutz	Art. 11, 17, 37	Pflege und Unterhalt: die ökol. Qualität von Hecken, Feldgehölzen etc. hängt stark von der Unternutzung ab. Fettwiesen oder wasserdurchlässige Hartbeläge vermindern die ökol. Funktion. Wir empfehlen für die Unternutzung extensive Wiesenmischungen. Die erwähnten Artikel sind entsprechend Anzupassen.	Es wird eine entsprechende Bemerkung im Reglement aufgeführt.
26.	---		Freiraumgestaltung	Art. 17	Es ist zu prüfen, ob entsprechend der Freiraumgestaltung in der Gewerbezone Gh(35), klare Vorgaben über die Freiraumgestaltungselemente definiert werden können. Der Verweis auf das GFK reicht aus unserer Sicht nicht aus, den	In Art. 5 Abs. 8 werden Vorgaben für die Freiraumsicherung erstellt. Der Gemeinderat hat zudem ein Informationsblatt zu den Grundsätzen für eine natürl-

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					ökol. Ausgleich im Siedlungsraum bei einer Quartierplanung zu garantieren. Klare Vorgaben erleichtern auch die Planungssicherheit bei einer Quartierplanung.	che Umgebungsgestaltung in der Rheinebene herausgegeben. Er erachtet dies als ausreichend für eine Gewerbezone. Es wird nicht erwartet, dass eine Quartierplanung in der Gh(35) angestrebt wird. Falls dies doch so sein sollte, sind diverse Rahmenbedingungen zu beachten, so auch der ökol. Ausgleich im Siedlungsraum.
27.	✓		Festlegung Längi-Park	ZQP3-SR	Die ZQP3-SR dient unter anderem der Errichtung eines grossen Parks mit einer Fläche von min. 3ha. Die ungefähre örtliche Festlegung mittels eines Korridors und der Grundsatz einer zusammenhängenden Fläche muss zwingend in den ZVS geregelt werden. Zudem ist die Funktion als Vernezungssachse im ZR zwingend festzuhalten.	Der Längi-Park hat eine vollständige Nord-Südvernetzung zwischen Rheinstrasse und S-Bahn Haltestelle zu verwirklichen. Dies wird in Art. 17 Abs. 4 lit. d ergänzt. Zudem wird im Zonenplan ein Bereich festgelegt, der die Ausdehnung örtlich begrenzt (siehe auch Punkt 17)
28.	K	Promena	Rückbau Rheinstrasse		Die logistische Anbindung ist uns sehr wichtig. Auf der Parzelle Nr. 4586 erfolgt ein jährlicher Umschlag von ca. 60'000 Paletten. Eine Gebäudeumfahrung in beide Richtungen ist von grosser Notwendigkeit. Die Befahrbarkeit sollte für LKW mit Anhänger und auch Sattelzüge möglich sein. Heute werden die an die Rheinstrasse angrenzenden Parzellen Nrn. 4899 und 4900 von uns als Park-/Verkehrsfläche genutzt. Deshalb ist die Linienführung der zurückgebauten Rheinstrasse so zu legen, dass genügend Raum für die Umfahrung des Gebäudes vorhanden bleibt.	Es ist der Gemeinde Pratteln ein grosses Anliegen, dass die bereits vorhandenen Gewerbebetriebe in Salina Raurica erhalten bleiben. Wir möchten Sie in diesem Zusammenhang auch auf die §§ 109 & 110 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes hinweisen, welche die Bestandesgarantie abschliessend regelt. Wir werden zudem unser Möglichstes tun um die bestehenden Bau- und Strassenlinien nicht zu ihrem Nachteil anpassen zu müssen. Nach unserer

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						heutigen Kenntnis wird eine Umfahrung des Gebäudes auch in Zukunft möglich bleiben.
29.	---		Haltestelle Tramlinie 14		Die ungehinderte Zu- und Wegfahrt zu den Verladerampen entlang der Netzbodenstrasse steht in einem Konflikt zur geplanten Tramhaltestelle auf der Höhe der Parzelle Nr. 4585. Wir beurteilen diese Lage als ungünstig, weshalb wir gebeten haben, die Verlegung der Tramhaltestelle zu prüfen.	Bei der Tramverlängerung handelt es sich um ein Projekt in grossem öffentlichem Interesse. Die zukünftige Tramhaltestelle ist in Abhängigkeit/Verbindung mit den Haltestellen links und rechts davon zu betrachten. Die jetzige Lage wird als gute Lösung erachtet. Zudem ist die Parzelle Nr. 4589 noch unbebaut. Die Zu- und Wegfahrt zu den Verladerampen muss jedoch in der weiteren Projektphase noch genauer untersucht und eine Lösung gefunden werden.
30.	---		Parkplätze		Damit Arbeitsplätze erhalten bleiben, ist eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen erforderlich. Diese sind heute vorhanden und werden auch belegt. Zudem gibt es genügend LKW-Parkplätze. Mit der Umsetzung der verschiedenen Infrastrukturprojekte wird ca. die Hälfte der Parkflächen wegfallen. Ein Ersatz für die nicht mehr existenten Parkplätze ist nötig.	Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass gewisse geplante Änderungen Anpassungen an bestehenden Liegenschaften der Gewerbebetriebe erfordern werden. Die Parkplatzsituation soll sich durch das Infrastrukturprojekt des Trams nicht wesentlich verschlechtern. Wir sind überzeugt, dass eine für beide Seiten passable Lösung gefunden werden kann.
31.	(✓)		Strassennetzplan		Der Strassennetzplan der Gemeinde Pratteln sieht im Steinhölzliweg und der Lohagstrasse jeweils eine Erschliessungsstrasse mit Fusswegverbindung vor. Teilweise werden die Strassenparzellen heute als Grün- und Parkflächen genutzt. Mit der Gemeinde ist zu prüfen, welche Flächen für die LKW-Zirkulation um das Gebäude zwingend notwendig	Die Lohagstrasse bildet eine wichtige Radverbindung zwischen den beiden kantonalen Radrouten. In Anbetracht des zu erwartenden reduzierten Verkehrsaufkommens im nördlichsten Teil der Lohagstrasse, sollte jedoch eine gemeinsame Lösung gefunden werden können. Der Steinhölzliweg ist von

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					sind und, welche Flächen weiterhin als Grün- und Parkflächen genutzt werden könnten.	untergeordneter Wichtigkeit im zukünftigen Strassennetz und soll primär der Erschliessung der benachbarten Parzellen dienen.
32.	K	R. Degen			<p>Es ist Ihnen bekannt und belegbar das ich seit dem Jahr 2007 versucht habe, dass die rechtlichen Grundlagen in Pratteln Nord, neu Salina Raurica gemäss den Grundlagen des Gemeinderates und Einwohnerrates (1981 unter meinem Präsidium ER) im rechtsstaatlichen einwandfreien Vorgehen aufgearbeitet wird. Vor ca. 3.5 Jahren habe ich der Bauverwaltung die Pläne Geleiseanlage, Velowegplan 1981 und die Studie 1981 zur Erweiterung der Gemeindeverwaltung überlassen.</p> <p>In der Beilage erhalten Sie meine Vorschläge, nach meinen Akten belegbar, zur Stellungnahme und Aufarbeitung.</p> <p>Es sind dies:</p> <p>Grünpark Längi, Gesamtüberbauung Längi</p> <p>Velowegplan Pratteln 1981</p> <p>Grundwasserschutzzone</p> <p>Geleiseplan Pratteln Nord 1981</p> <p>Ich setze voraus, dass die Ausstandspflicht gemäss Verfassung BL, Par. 58, Gemeindegesetz Par. 22 strikte eingehalten werden.</p> <p>Meine grossen Aufwendungen während 7 Jahren, diese bedenkliche Geschichte zu einem guten Abschluss zu bringen,</p>	<p>Mit der Planung Salina Raurica werden neue Rechtsgrundlagen für die Bebauung des Entwicklungsgebietes geschaffen. Selbstverständlich werden alte Vereinbarungen bezüglich der seinerzeitigen Geleiseanlagen etc. im Rahmen der gegenseitig notwendigen Landumlegung mitberücksichtigt.</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					<p>sind erheblich. Es darf nicht unwidersprochen passieren, dass irgendwelche Funktionäre/Personal etc. Beschlüsse des Einwohner- und Gemeinderates ausser Kraft setzen, die nicht den gesetzlichen Abläufen entsprechen. Im Falle des Geleiseplanes Pratteln Nord ist die Gemeinde Treuhänder seit 1970 und Mitbesitzer der Anlagen, und ist kein Privatrechtlicher Zustand für die Gemeinde gemäss Beschlüssen und Verträgen in der Beilage.</p> <p>Nachdem einige Akten meine Unterschrift tragen, fühle ich mich verpflichtet einen Abschluss der rechtsstaatlich vertretbar ist, zu erreichen.</p>	
33.		Sieber Logistic	Finanzierung Lohagstrasse		<p>Die Verlängerung der Lohagstrasse entlang unserer Logistikanlage wurde von uns erstellt und finanziert. Gemäss vertraglicher Vereinbarung beteiligt sich die Gemeinde Pratteln an unseren Erstellungskosten, sofern diese Strasse dahinterliegende Liegenschaften erschliesst und als neue Verkehrsführung genutzt wird.</p>	Der Gemeinderat ist sich dessen bewusst.
34.	---		Erschliessung		<p>Die Erschliessung unserer Logistikanlage erfolgt über verschiedene Zugänge an der Netzibodenstrasse und Lohagstrasse, unter anderem auf einer Länge von 80 Metern vor den Rampen. All diese Zugänge müssen auch künftig als Ein- und Ausfahrten benutzt werden können.</p>	<p>Die Erschliessung der bestehenden Betriebe wird im Zusammenhang mit der weiteren Projektierung der Infrastrukturanlagen (Tram, zukünftige Strassenführung und Gestaltung) geprüft.</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
35.	---		Erschlies- sung		Die Zu- und Ablieferungen zu unserer Anlage erfolgt mit in- und ausländischen LKW's. Diese Bewegungen dürfen künftig nicht eingeschränkt werden, auch wenn diese in der Anzahl zunehmen.	Die Zu- und Ablieferungen zu den Betrieben soll durch die neue Planung nicht eingeschränkt werden. Der Strassenausbau wird nicht zu einer Leistungsreduktion des Verkehrs führen, sondern muss in der Lage sein, die heutigen Betriebsanforderungen aufzunehmen. Grundsätzlich dürfen aber Manöver von LKW's (Rangieren beim Andocken von Rampen etc.) nicht im öffentlichen Strassenraum erfolgen. (siehe auch Antwort zu 34)
36.	(✓)		Erschlies- sung		Sollten auf den geplanten neuen Zufahrtsstrassen Kreisel vorgesehen sein, bitten wir diese grosszügig und übersichtlich zu gestalten. Zu enge Kreisel sind verkehrsgefährdend. Sie erschweren grossen LKW-Zügen die Durchfahrt, die Verkehrsflächen werden übermässig beansprucht.	Gemäss Strassennetzplan sind mehrere Knoten vorgesehen. Die Detailplanung wird im Rahmen eines Strassenbauprojektes erfolgen. Dabei werden die Funktion der Strasse und die Bedürfnisse der Anrainer berücksichtigt. Zudem muss die verlegte Rheinstrasse auch weiterhin für Schwertransporte passierbar sein.
37.	K		Lärm, Be- triebszeit		Der Betrieb unserer Logistikanlage erzeugt einen gewissen Anteil an Immissionen im Bereich von Verkehr, Lärm und Licht. Tätigkeiten in unserer Anlage werden wochentags während 24 Stunden ausgeübt. Insbesondere unser Grosskunde DHL ist mit der Postverteilanlage auf den 24h Betrieb angewiesen.	Die §§ 109 & 110 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes regeln die Bestandesgarantie abschliessend.
38.	K		Erweite- rung der		Eine allfällig künftige Erweiterung unserer Logistikanlage auf eigenem Grund, sowie auf einem in Aussicht stehenden Nachbarsgrundstück muss gewährleistet sein.	Die §§ 109 & 110 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes regeln die Bestandesgarantie abschliessend. Weiterführende Garantien können wir

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
			Logistikanlage			Ihnen heute nicht geben. Im Rahmen der Testplanung sollen die zukünftigen Nutzungen festgelegt werden. Dabei werden auch Delegierte der heutigen Betriebe mitwirken können.
39.	K	SP Pratteln			Die SP Pratteln unterstützt ausdrücklich die Erkenntnis, dass die heute gültige Nutzungsplanung in der Rheinebene nicht mehr zweckmässig ist. Sie betrachtet es zusätzlich als ausserordentlich wichtig, dass die aktuelle Planung einer Überbelastung der vorhandenen und neuen Verkehrsinfrastrukturen entgegen wirkt.	
40.	K		Abwasserreinigung		Die Ausführungen im Planungsbericht zur ARA Steinhölzli sind völlig ungenügend und nehmen auf die tatsächlichen, vergangen und aktuellen Begebenheiten keinerlei Rücksicht. Die Geruchsbelästigungen, die seit vielen Jahren von der Bevölkerung immer wieder erduldet werden mussten und sich in jüngster Zeit erneut verstärkt haben, schaden der weiteren Entwicklung von Salina-Raurica. Der Entscheid die ARA am bestehenden Ort zu belassen berücksichtigt einseitig die Interessen der Betreiber und damit der chemischen Industrie. Eben diese Betreiber sind für die seit Jahren wiederkehrenden Geruchsbelästigungen verantwortlich, sie haben die Anlagen nicht im Griff, oder leiten immer wieder ungeprüft Stoffe in die ARA ein, die die dortigen Anlagen nicht ordnungsgemäss verarbeiten können.	Die Gemeinde hat sich intensiv mit der Abgrenzung der ARA befasst. Aus raumplanerischer Sicht wird der Standort der ARA für die Gesamtentwicklung in Salina Raurica als unpassend erachtet. Eine ARA ist jedoch von übergeordnetem Interesse und dementsprechend im Kompetenzbereich des Kantons. Der Regierungsrat BL hat sich gemäss Protokoll Nr. 1265 vom 26. August 2014 dafür ausgesprochen, dass die ARA Rhein am bisherigen Standort verbleibt und teilweise erneuert bzw. nachgerüstet werden muss. Der Gemeinderat respektiert diesen Entscheid. Es soll aus Sicht des Gemeinderates jedoch eine innere Verdichtung und Erneuerung der ARA stattfinden. Deswegen wurden die

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					Aus Sicht der SP Pratteln ist die ARA Rhein mit ihren Geruchsbelästigungen eine ausserordentlich grosse Belastung für Pratteln allgemein und für die weitere Entwicklung von Salina-Raurica im Besonderen.	bisherigen Reserveflächen auch anderer Nutzungen zugeführt. Die unerfreulichen Geruchsbelästigungen sind ein betriebliches Problem und können nicht im Rahmen der Raumplanung gelöst werden. Eine wesentliche Verbesserung der lufthygienischen Umstände wird auf jeden Fall zwingend gefordert.
41.	K		Kantonale Infrastruktur Projekte		Die Verlegung der Rheinstrasse nach Süden mit der Einbindung in die Frenkendörferstrasse ist richtig, zwingend nötig und muss möglichst zeitnah erfolgen. Gleichzeitig will die SP Pratteln bereits hier darauf hinweisen, dass in naher Zukunft diese verlegte Rheinstrasse ab Kreisel Frenkendörferstrasse weiter nach Osten Richtung Augst/Oberdorf und Kaiseraugst/Liebrüti geführt werden muss.  Wir begrüssen die Linienführung der Tramlinie 14 entlang des Längi-Parks (nicht quer).	Kantonale Infrastrukturprojekte werden durch das kantonale Tiefbauamt der Baudirektion geplant und ausgeführt.
42.	K		Strassenetzplan		Die verkehrliche Wasserscheide für den MIV durch den Längi-Park wird durch die SP Pratteln ausdrücklich begrüsst.  Eine Teilöffnung der Kraftwerkstrasse bis Kreisel Hohenrainstrasse/Gallenweg darf nur erfolgen, wenn die Tramlinie 14 ab Bahnhofunterführung/Gallenweg in Tieflage bis in das Gebiet Grüssen geführt wird.	Die Art der Querung Hohenrainstrasse durch das Tram wird durch den Landrat entschieden. Der Gemeinderat setzt sich stark für die unterirdische Führung ab der Unterführung Gallenweg bis zur geplanten Haltestelle im Grüssenareal ein. Die Öffnung der Kraftwerkbrücke und dementsprechend der Kraftwerkstrasse wird als wichtige und direkte Verbindung zwischen dem Dorf und dem neuen Entwicklungsgebiet Salina Raurica erachtet. Salina

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						Raurica soll nicht ein autarker Ortsteil werden, der nur über Umwege und über Kantonsstrassen erreichbar ist. .
43.	K		Erschlies- sung mit ÖV		<p>Der Planung und umgehenden Realisierung der Verlängerung Tramlinie 14 bis Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse Augst muss höchste Priorität zugewiesen werden. Eine wirkliche positive Entwicklung von Salina Raurica ist nur mit einer fertig gebauten funktionstüchtigen Tramlinie möglich.</p> <p>Die SP Pratteln wehrt sich ausdrücklich gegen einen „Bus-Vorlauf“ an Stelle einer raschen Tramrealisierung, denn daraus könnte dann ein völlig ungenügendes und absolut unerwünschtes Provisorium entstehen. Wir sind davon überzeugt nur mit einer ausführungsfähigen und fortgeschrittenen Planung oder einem vom Kanton vorfinanzierten Baukredit sind auch die Bundesmittel schneller greifbar.</p>	<p>Eine möglichst zeitnahe Realisation der Tramverlängerung nach Augst strebt auch die Gemeinde an. Bei solch grossen Projekten sind jedoch viele Variablen zu berücksichtigen (insbesondere Kreditgesprächen Bund, Landrat etc.). Deshalb wird ein Provisorium mit Busbetrieb kaum zu umgehen sein. Die Gemeinde steht in engem Kontakt zu den kantonalen Fachstellen, welche die kantonalen Infrastrukturprojekte vorantreiben. Alle Parteien sind sich einig, dass ein „fixes Provisorium“ zu vermeiden ist.</p>
44.	K		Tramfüh- rung		<p>An dieser Stelle weisen wir noch einmal darauf hin, dass die Tramlinienführung im Bereich Gallenweg bis Grüssen in Tieflage und getrennt vom MIV erfolgen muss. Der Gallenweg wird schon ab nächstem Jahr eine wichtige Erschliessungs- und Sammelstrasse für das Gebiet 4FELD sein. Die Variante der Tramführung auf dem Gallenweg mit dem Queren der Hohenrainstrasse wird mit Bestimmtheit zu grossen Rückstaus und vermehrten Unfallsituationen führen, darum ist diese Variante auf jeden Fall zu verwerfen.</p>	<p>Die Art der Querung Hohenrainstrasse wird durch den Landrat entschieden. Der Gemeinderat setzt sich für die unterirdische Führung ab Bahnhof Pratteln bis Grüssenhölzli. Eine à Niveau Variante hat zu viele verkehrlich nachweisbare Nachteile. Eine oberirdische Führung über die Hohenrainstrasse kann nicht akzeptiert werden.</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
45.	---	Treffpunkt für Kinder Längi	Grüngürtel Längi, Quartier-treff		<p>Mangels anderer Alternativen im Längiquartier wurde eine Container-Lösung als neue Unterkunft mit Standort im Bereich des Grüngürtels vereinbart. Heute hoffen wir auf deren baldige Umsetzung.</p> <p>Fragen zum geplanten Standort des Container-Pavillons:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handelt es sich bei dem vorgesehenen Standplatz um eine Zwischenlösung?</li> <li>- Bleibt der Grüngürtel Längi erhalten, wenn dieser als Standort für die Container bestimmt wurde?</li> </ul> <p>Wir erwarten, dass der aktiv von der Quartierbevölkerung genutzte Grüngürtel am Ort bestehen bleibt. Somit wäre auch der Container-Standort gesichert, dient dieser doch – soweit wir informiert wurden – in Zukunft sowohl als Quartierbüro wie auch für diverse weitere Quartier bezogene Aktivitäten.</p>	<p>Beim Container handelt es sich um eine Zwischenlösung. Dies wurde auch immer so kommuniziert. Der Grüngürtel westlich der Längi bleibt so nicht erhalten. Als Ersatz wird neu der Längi-Park leicht weiter westlich ausgeschieden. Die Parkfläche soll rund 3 ha gross sein (heutige Parkfläche rund 0.6 ha).</p>
46.	K		Robi Spielplatz		<p>Wir erwarten, dass diese Robi-Freizeitmöglichkeiten im Planungsgebiet Salina Raurica erhalten bleiben und nicht in ein weit entferntes Quartier der Prattlergemeinde umgesiedelt werden. Ist Ihnen bewusst, dass der Robi ein Kind der Längi ist?! Aufgebaut vom Quartierverein Längi unter Mithilfe von teilweise heute noch im Längiquartier wohnenden Mitbürgern. Der QVL hat Jahrzehnte lang den Robi mitfinanziert.</p>	<p>Der Robi-Spielplatz muss aufgrund der Verlegung der Rheinstrasse verschoben werden. Zurzeit werden neue mögliche Standorte geprüft.</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
47.	---	Unabhängige Pratteln	Rheinstrasse und Grundwasserschutz		<p>Die Rheinstrasse ist im Gebiet der Grundwasserschutzzone in eine Wanne zu legen. Das ganze Gebiet Löli, Im Oos, Wirtslöli, das im Kantonalen Richtplan als Vorranggebiet Natur bezeichnet wird, sollte mit einer kommunalen Naturschutzzone überlagert werden. So wird unser wichtiges Grundwasserschutzgebiet noch besser geschützt.</p>	<p>Die Verlegung der Rheinstrasse erfolgt unter der Führung des kantonalen Tiefbauamtes. Die Konstruktion der Strasse im Bereich des Grundwasserschutzgebietes wird so gewählt, dass eine Kontamination des Grundwassers mit baulichen Massnahmen verhindert wird.</p> <p>Das Naturinventar Siedlung hebt insbesondere die Magerwiese als besonders schützenswert hervor. Deshalb möchte der Gemeinderat das Gebiet mit einer überlagerten Naturschutzzone auch speziell schützen. Das restliche Gebiet im Löli und Im Oos erachtet der Gemeinderat durch die bestehende Grundwasserschutzzone als ausreichend geschützt.</p>
48.	K		Tramverlängerung		<p>Die Tramverlängerung der Linie 14 muss gleich zu Beginn in einem Stück geplant und realisiert werden, so, dass alle Neuansiedler mit der Tramlinie rechnen können.</p> <p>Auf die geplante Wendeschleife Grüssenhölzli muss verzichtet werden, Das Tram kehrt an der Frenkendörferstrasse. Alle Tram fahren von Beginn weg in einem kurzen Intervall bis zum Ende der Linie 14.</p>	<p>Kantonale Infrastrukturprojekte werden durch das kantonale Tiefbauamt der Baudirektion geplant und ausgeführt. Die Tramverlängerung wird in einem Stück geplant. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass keine Etappierung des Projekts erfolgt.</p> <p>Auf die Wendeschleife Grüssenhölzli kann aus betrieblichen Gründen nicht verzichtet werden. Das Betriebskonzept ist damit flexibel und verschiedene Intervalle der Tramfahrten sind möglich. Mit der Auf-</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						hebung der heutigen Tramschlaufe ist auch aus Sicherheitsgründen eine Schlaufe in diesem Bereich notwendig.
49.	K		Robinson-spielplatz		<p>Prioritär am jetzigen Standort belassen. So bleibt der Spielplatz auch für Kinder aus dem Dorf attraktiv. Der Weg ist nicht viel weiter als zum Schwimmbad. Der Robi wirkt als ökol. Vernetzungsachse. Wir haben einen Robi für beide Quartierteile „Salina Raurica“ und „Längi“. Der Robi ist für das etwa 7'000 Menschen fassende Gebiet von grosser Bedeutung.</p> <p>Für den Robi müsste, falls dieser wirklich nicht an der heutigen Stelle belassen werden kann, ein Alternativstandort unmittelbar westlich der Hardwasser AG neben dem neuen Velo-/Fussweg in Betracht gezogen werden. Dieser Alternativstandort sollte aber entsprechend Grösse und Qualität haben (und keine Alibi-Übung sein).</p>	Der Robi-Spielplatz muss aufgrund der Verlegung der Rheinstrasse verschoben werden. Zurzeit wird für den Robinson-Spielplatz ein neuer Standort gesucht.
50.	✓		Ökol. Vernetzungsachse		Die ökol. Vernetzungsachse zwischen Raststätte, Robi Spielplatz, Hardwasser AG wird in sinnvoller Breite bis zum Rhein geführt. Der heutige Plan ist überholt und entspricht nicht mehr den Gegebenheiten und muss unbedingt aktualisiert werden und für die nicht realisierbaren bzw. wegfalenden Vernetzungsachsen und Hecken sind alternative Standorte festzulegen.	Das Grün- und Freiraumkonzept sieht für die fragile Vernetzungsachse eine sekundäre ökologische Verbindung vor. Zur Stärkung dieser Verbindung wird neu eine Vernetzungsachse nördlich der Netzi-bodenstrasse eingeführt. Diese Massnahme ist aus Sicht des Gemeinderates richtig und vollständig. Im Bereich der Coop Neubaute ist der Plan an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Der Gemeinderat erachtet die Nord-Süd Vernetzung durch den

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						Längi-Park und die oben beschriebene Vernetzungssachse als ausreichend. Zudem wird die Vernetzung der diversen pocket parks eine weiterführende Vernetzung bilden.
51.	---		OeWA-Zone		Die OeWA-Zone mit dem Längi-Park und den Schulanlagen müssen zu Beginn der Planung ausgeschieden sein. Die geplanten Schulanlagen sollen mit einem Begegnungszentrum und Quartiertreffpunkt zur Aufwertung für hohe Wohnqualität angereichert werden.	Ein städtebauliches Gesamtkonzept wird die genaue Lage des Längi-Parks und der Schulanlage beschreiben. Ebenso ist in diese Gesamtplanung ein Quartierlokal einzugliedern.
52.	K		Schulhaus		Die Sportflächen um das Schulhaus müssen öffentlich und ganzjährig nutzbar sein (inkl. Garderoben).	Dies betrifft nicht die anstehende Nutzungsplanung. Das Bedürfnis ist jedoch notiert.
53.	K		ARA-Rhein		Die ARA-Rhein muss dringend saniert werden, sonst macht der ganze Aufwand für hochwertige Arbeitsplätze und Wohnungen keinen Sinn. Unter Sanierung der Abwasserreinigungsanlage verstehen wir, dass ein Vorzeigeobjekt entstehen soll. In Zukunft dürfen Störfälle gar nicht mehr vorkommen. Als Sicherung sind hohe Strafgebühren einzuführen.	Die ARA ist von übergeordnetem Interesse und somit im Kompetenzbereich des Kantons. Der Gemeinderat vertritt jedoch dieselbe Haltung.
54.	---		Familien-garten-areal		Jede zweite Familie wünscht sich einen Familiengarten. Das zeigte sich zumindest bei der eingangs zitierten Umfrage aus dem Jahre 1974/75. Resultat aus dieser Umfrage: im Gebiet „Husmatt“ konnten einige Jahre später Familiengärten eingeweiht werden! Heute hat es keine freien Gartenparzellen. Die Gemeinde sollte aber damit rechnen, dass vor allem von Blockbewohnern ein intensiver Bodenkontakt	Das Bundesgesetz über die Raumplanung beauftragt die Kantone und Gemeinde mit dem Bodenhaushälterisch zu planen. Zudem verlangt es die Trennung in Bauzone und Landwirtschaftszone. Der Gemeinderat anerkennt das Bedürfnis nach Familiengärten. Allerdings kann es nicht Ziel der Gemeinde sein die beschränkte Ressource Boden in

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					gewünscht wird. Das fördert ein „Heimatgefühl“ und die Integration.	viele kleine private „Parzellen“ aufzuteilen und so dem Grossteil der Bevölkerung zu entziehen. Es ist zudem fraglich inwieweit eine 40 Jahre alte Umfrage heute noch den Zeitgeist trifft. Sowohl die Spezialzone "Hinter Erli" als auch "Husmatt" ist noch nicht völlig ausgeschöpft. Aus diesen Gründen verzichtet der Gemeinderat darauf weitere Familiengärten raumplanerisch festzulegen.
55.	K	VCS beider Basel	Rheinstrasse		Wir befürworten die Verlegung der Rheinstr. und erwarten einen unmittelbaren Rückbau der alten Linienführung in eine attraktive und sichere Fuss- und Velowegverbindung, auch da, wo die Strasse noch Erschliessungsfunktion hat. Die Sammelfunktion des östlichsten Strassenabschnittes erscheint uns nicht plausibel und wird auch nicht dargelegt.	Sobald die verkehrliche Erschliessung des Gebiets gesichert ist, kann mit dem Rückbau der Rheinstrasse begonnen werden. Eine sichere Fuss- und Velowegverbindung ist selbst verständlicherweise auch im Interesse der Gemeinde. Der östliche Abschnitt sammelt den Verkehr aus den neuen Augster Quartieren und z.T. aus dem Längi-Quartier. Dies wird auch so im Planungsbericht dargelegt.
57.	✓		Rheinstrasse		Die Fuss-/Veloverkehrachse soll als zusätzliche kant. Radroute aufgenommen werden.	Dies ist so im SNP gekennzeichnet.
58.	✓		Rheinstrasse		Ein zeitlicher Aufschub des Rückbaus nach der Strassenverlegung kommt nicht in Frage (wie nach Eröffnung A22)	Ein zeitlicher Aufschub ist nicht geplant. Allerdings müssen an die verlegte Hauptverkehrsstrasse 3/7 noch zuerst kommunale Strassen angeschlossen

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						werden, bevor die Rheinstrasse zurückgebaut werden kann. Dies wird jedoch möglichst Zeitnahe erfolgen.
59.	(✓)		Tramverlängerung		Wir befürworten die Tramverlängerung der Linie 14 nach Augst. Die Realisierung soll intensiv vorangetrieben werden, so dass kein Bus-Vorlauf nötig wird.	Aufgrund des Planungshorizontes der Tramverlängerung wird es zu einer provisorischen Zwischenlösung kommen. Allerdings wird diese wahrscheinlich nicht exakt die Tramverlängerung widerspiegeln. Wir weisen darauf hin, dass sowohl Tram als auch Busbetrieb jedoch kantonale Aufgaben sind.
60.	---		Tramverlängerung		<p>Das Tram soll die Hohenrainstrasse vortrittsberechtigt à Niveau queren. Eine Tieflegung des Trams widerspricht (ausser am Bahnhof) einem modernen, attraktiven ÖV. Nur mit dem oberirdischen Tram entsteht ein Siedlungsverträglicher Verkehr. Die maximale Entflechtung durch eine Unterführung schafft eine unwirtliche Situation, die nicht in eine Innerortslage passt und keine Aufwertung bringt.</p> <p>Die unterirdische Linienführung kann ausserdem nicht auf eine zukünftige Nachfrage nach zusätzlichen Haltestellen reagieren. Die Tieflegung verursacht Mehrkosten und hat je nach Ausführung wiederum eine zerschneidende Wirkung im Siedlungsgebiet.</p>	<p>Der Gemeinderat ist dezidiert anderer Ansicht. Der Mischverkehr im Bereich des Gallenwegs und beim Kreisel bei der Hohenrainstrasse führt zu starkem Regulierungsaufwand (LSA) und Leistungsbegrenzung der genannten Strassen. Die klare Strukturierung mittels Eigenstrasse fördert die Verkehrssicherheit ungemein. Insbesondere für den Langsamverkehr.</p> <p>Städtebaulich ist die unterirdische Tramführung auf kurzer Distanz durchwegs attraktiv, sofern der gewonnene oberirdische Platz auch sinnvoll gestaltet wird. Sie hat eben gerade keine zerschneidende Wirkung, da das Tramtrasse und die Fahrleitungen alle unterirdisch verlaufen. Aus all diesen Gründen erachtet der Gemeinderat die Mehrkosten im Verhältnis zum Gesamtprojekt als gerechtfertigt.</p>

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						Mit den beiden Tramhaltestellen Bahnhof und Grüssenhölzli, sowie der bereits vorhandenen Bushaltestellen ist der Bereich nördlich des Bahnhofs sehr gut erschlossen.
61.	---		Strassennetzplan		Wir sehen die Öffnung der Kraftwerkbrücke für den MIV sehr kritisch. Die neu als Sammelstrasse klassierte Strasse über die Brücke wird als „Überlaufventil“ für den Verkehr aus dem verkehrsintensiven Gebiet Grüssen dienen. In dortigen Quartierplanungen ist denn die Öffnung der Kraftwerkbrücke denn auch als unverzichtbare Bedingung genannt, damit der massive Autoverkehr ins und aus dem Gebiet Grüssen überhaupt noch abgewickelt werden kann.	Die Kraftwerkbrücke ist bereits rechtsgültig als Sammelstrasse ausgeschieden. Der Anschluss der Kraftwerkbrücke an das kommunale Strassennetz ist mit den kantonalen Fachstellen abgesprochen. Die Öffnung der Brücke ist kein integraler Bestandteil bestehender Quartierplanungen. Es wird in den erwähnten Planungen bzw. den dazu erstellten Verkehrsgutachten die Vorteile der Aktivierung dieser Verbindung klar aufgezeigt.
62.	---		Strassennetzplan		Wie sich dieser Einkaufsverkehr in das Gebiet Salina Raurica verteilen wird und was dies für den dort geforderten Modalsplit von 35% bedeutet, ist nicht dargelegt.	Aufgrund der verkehrlichen Wasserscheide wird sich der Verkehr auf der Hauptverkehrsachse 3/7 sammeln. Der Einkaufsverkehr wird sich nicht in Salina Raurica verteilen bzw. darin verlaufen. Um den im KRIP geforderten Modalsplit zu erreichen werden verschiedene planerische und bauliche Massnahmen geprüft.
63.	(✓)		Strassennetzplan		Insbesondere, da die „verkehrliche Wasserscheide“ zwischen Längi und neuem Wohngebiet Salina Raurica nicht mit baulichen Massnahmen erfolgen wird (Tram und Bus müssen passieren können), besteht ein erhebliches Risiko,	Es ist im Interesse der Gemeinde, dass es nicht zu einem Schleichverkehr nach Augst kommt. Die Ausgestaltung der verkehrlichen Wasserscheide ist noch nicht definitiv festgelegt, sondern wird im Rahmen des Strassenbauprojekts im Detail projektiert.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					dass die Gemeindestrasse mit Öffnung der Kraftwerkbrücke zum Schleichweg wird.	Neu wird die verkehrliche Wasserscheide im SNP durch eine Signatur dargestellt. Es ist nicht angebracht, aufgrund möglicher zukünftiger Rechtsverletzungen das Verkehrskonzept in Frage zu stellen.
64.	---		RRB Nr. 1109 vom 3. Juli 2012		Es ist uns nicht ersichtlich, welche Massnahmen dem Regierungsratsbeschluss Nr. 1109 vom 3. Juli 2012 Rechnung tragen, der in den Erwägungen festhält, dass <i>„einer Teilöffnung der Strassenverbindung [Kraftwerkstrasse] unter Bedingungen zugestimmt werden kann. Dazu sind jedoch mögliche Massnahmen aufzuzeigen, um allfällige negative Auswirkungen auf die Kantonsstrassen eindämmen zu können [...] Diese Massnahmen sind in Abstimmung zwischen dem Kanton und der Gemeinde vor der Öffnung [des Strassenabschnitts] umzusetzen bzw. im Rahmen der Ausarbeitung der Bau- und Strassenlinienpläne festzulegen.“</i>	„Diese Massnahmen sind in Abstimmung zwischen dem Kanton und der Gemeinde vor der Öffnung [des Strassenabschnitts] umzusetzen bzw. <u>im Rahmen der Ausarbeitung der Bau- und Strassenlinienpläne festzulegen.</u> “ Dies erfolgt zur gegebenen Zeit. Zurzeit befinden wir uns an der Nutzungsplanung.
65.	---		Strassen- netzplan		Wir erkennen im SNP keine Teil-Öffnung, sondern eine uneingeschränkte Öffnung.	Die Kraftwerkbrücke ist bereits rechtsgültig als Sammelstrasse ausgeschieden. Der Anschluss der Kraftwerkbrücke an das kommunale Strassennetz ist mit den kantonalen Fachstellen abgesprochen. Die Kraftwerkbrücke ist eine wichtige Verbindung des Dorfes mit Salina Raurica und der Längi. Es ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen Salina Raurica von Anfang an gut mit dem Dorf zu verbinden

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						und keine abgehängte Satellitenstadt zu bauen (Stadt der kurzen Wege anstreben).
66.	✓		Langsamverkehr		Die Öffnung der Kraftwerkbrücke für den MIV macht die Kraftwerkbrücke wiederum unsicherer und unattraktiv für den Fuss- und Veloverkehr. Gerade der Veloverkehr hätte aber ein grosses Potential als Einkaufsverkehrsmittel aus der Längi und dem neuen Wohngebiet Salina Raurica nach Grüssen, wenn die Strassen hier für RadfahrerInnen tatsächlich flächendeckend sicher und attraktiv gestaltet werden.	Die Verbindung über die Kraftwerkbrücke soll in Zukunft für den Fuss- und Radverkehr attraktiver werden. Neben der geplanten Trambrücke über die A2 ist dies die wichtigste Nord-Süd Verbindung für den Radverkehr. Der Gemeinderat wird alles Nötige unternehmen um eine attraktive Verbindung zwischen Salina Raurica und dem Dorf zu gestalten.
67.	(✓)		Verkehrliche Wasserscheide		Wir befürworten die Unterbindung von MIV-Durchgangsverkehr und damit die sog. verkehrliche Wasserscheide beim Längi-Park. Wir zweifeln aber an den Möglichkeiten, welche diese MIV-Unterbindung sicherstellen würde. Für den Tram- und Busverkehr muss die Achse durchlässig bleiben, was bauliche Massnahmen verhindert. Eine bloss signalisierte Durchfahrtssperre erachten wir als ungenügend. Mindestens müsste die MIV-Durchfahrt mit Poller (für den ÖV ferngesteuert versenkbar) unterbunden werden. Gleiches gilt für die nötigen Massnahmen bei der S-Bahn-Haltestelle.	Es ist im Interesse der Gemeinde, dass es nicht zu einem Schleichverkehr nach Augst kommt. Die Wasserscheide für den MIV ist klar Grundlage für die verkehrliche Planung. Die Ausgestaltung der verkehrlichen Trennung wird im Rahmen des Strassenbauprojekts im Detail geprüft. Der Strassennetzplan ist behördenverbindlich. Neu wird die Wasserscheide im Strassennetzplan ausgeschieden.
68.	---		Kraftwerkbrücke, SNP		Ohne zuverlässige Durchfahrtssperre würde sich die Öffnung der Kraftwerkbrücke für den Schleichverkehr nach und von Augst geradezu anbieten.	Es ist im Interesse der Gemeinde, dass es nicht zu einem Schleichverkehr nach Augst kommt. Deshalb wird im Strassennetzplan auch eine verkehrliche Wasserscheide ausgeschieden. Wieso jedoch explizit nur die Öffnung der Kraftwerkbrücke, und nicht

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
						die bereits bestehende Salinenstrasse, für möglichen Schleichverkehr verantwortlich sein soll, verschliesst sich dem Gemeinderat. (siehe auch Antwort zum Punkt 67)
69.	---		SNP		Wir befürworten den Schutz der Tramachse vor zu viel Verkehr und damit die Einrichtung der Längstrasse als Stichstrasse (ohne Durchbindung). Gleiches soll für die Wyhlenstrasse gelten, um keine ÖV-Behinderung aufkommen zu lassen.	Ein Quartier von der Grösse der Längi darf nicht nur über eine Zufahrt zugänglich sein. Es bedarf aus sicherheitstechnischen Gründen einer zweiten Zufahrtsstrasse. Als hauptsächliche Verbindung wird jedoch der Anschluss im Westen betrachtet. Die Kombination ÖV und MIV findet schon auf der ganzen Länge der Netzbodenstrasse statt und auch in anderen Kantonen funktioniert dies bestens.
70.	✓		SNP		Wir befürworten die zusätzlichen Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr über die Autobahn mit ihrer enorm trennenden Wirkung. Die Bezeichnung im SNP „Fusswegverbindung teilweise mit Radverkehr“ genügt jedoch nicht. Es braucht verlässliche Angaben, welche Verbindungen auch Veloverbindungen sind. Deshalb soll die Bezeichnung Langsamverkehr (LV) vermieden werden, sie schafft keine Klarheit.	Neu werden im Strassennetzplan die kommunal wichtigen Radwege bezeichnet.
71.	✓		SNP, Strassenbau		Um velotauglich zu sein, sollen die Strassen in Salina Raurica nur eine Fahrspur pro Richtung aufweisen.	Es sind auf kommunalen Strassen keine mehrspurigen Abschnitte geplant.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
72.	(✓)		SNP, Langsam- verkehr, Tempo 30		Damit die zusätzlichen Autobahnübergänge (entlang Trambrücke und über die Autobahn Raststätte) überhaupt eine Netzwirkung haben, müssen die Wegverbindungen beidseits der Autobahn ebenfalls fussgänger- und velosicher gestaltet werden. Das ist beispielsweise im Gebiet Grüssen nicht gewährleistet. Es ist nicht ersichtlich, wie dieser Vorgabe Rechnung getragen wird. Für die Netzbodenstrasse ist dazu Mischverkehr vorgesehen. Dieser kann aber nur als fussgänger- und velotauglich betrachtet werden, wenn die Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 SSV auf 30km/h beschränkt wird oder aber eine Tempo 30-Zone gemäss der entsprechenden UVEK-Verordnung eingerichtet wird. Hingegen sollen die Gemeindestrassen im Gebiet Salina Raurica grundsätzlich als Tempo 30-Zonen vorgesehen werden.	Der vorliegende Strassennetzplan Pratteln Nord befasst sich mit dem Gebiet nördlich der Autobahn. Die Anschlüsse an den Siedlungsraum nördlich der Autobahn werden durch den bestehenden Strassennetzplan Pratteln Mitte dargestellt. Für das Gebiet Grüssen wurde ein separates Langsamverkehrskonzept ausgearbeitet an dessen Umsetzung sich die Gemeinde befindet. Entlang der Tramverlängerung plant die Gemeinde zusammen mit dem Kanton einen Fuss- und Radweg getrennt von der Strasse.  Im ganzen Gebiet Pratteln mit Ausnahme einiger explizit genannter Strassen wurde Tempo 30 eingeführt. Dieser Beschluss gilt auch für das Gebiet Salina Raurica.
73.	✓		Velonetz		Zu einem attraktiven Velowegnetz gehören auch attraktive und sichere Veloabstellplätze. Für die kombinierte Mobilität müssen diese auch bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sichergestellt sein.	Dies sieht der Gemeinderat auch so. Darum hat sie sich beim Vorprojekt der Tramverlängerung dafür eingesetzt.
74.	K		Energie		Der Energieverbrauch des Verkehrs ist nicht berücksichtigt. Der Verkehr konsumiert aber einen Drittel des Gesamtenergieverbrauches und muss in ein 2000-Watt-Konzept integriert werden.	Der vorgegebene Modalsplit soll als Zielgrösse angestrebt werden. Ebenso wird die Stadt der kurzen Wege die Verkehrserzeugung reduzieren. Wichtig ist auch, dass lediglich Binnenverkehr erzeugt wird.

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
75.	K		Parkplätze		Wir unterstützen die Bestrebungen, die Verkehrserzeugung der zukünftigen Nutzung zu lenken, z.B. indem autofreies/-sparendes Wohnen ermöglicht wird. Nur erkennen wir keine entsprechenden wirksamen Regulierungen. Wir unterstützen, dass entlang der Netzbodenstrasse die grösste Nutzungsdichte angesiedelt werden soll, da hier die Erschliessung mit Bus und Tram gut ist. Entsprechend müsste bereits im ZRS die Parkplatzbeschränkung sichergestellt werden, nicht erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.	Der Gemeinderat ist der Ansicht alles im Rahmen des bestehenden kantonalen Gesetzes mögliches getan zu haben.
76.	K		Parkplätze	Art. 17 Abs. 4 lit. d)	Art. 17 Abs. 4 lit. e) ZRS: Die Bestimmung zur PP-Beschränkung unterstützen wir sehr. Sie soll aber auf das ganze Gebiet Salina Raurica angewandt werden, nicht nur auf die Zonen mit Quartierplanpflicht und bereits im ZR, nicht erst im Baubewilligungsverfahren.	Die Berechnung der Anzahl Parkplätze ist kantonal geregelt. Die genaue Anzahl der Parkplätze wird jeweils im Rahmen der Baugesuche gemäss Anhang 11 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetzes festgesetzt. Je nach Nutzung wird als Teil des Quartierplanverfahrens ein Verkehrsgutachten erstellt, welches als Grundlage für diese Festlegung dienen kann. Planungs- und Rechtsgrundlagen werden dabei im Quartierplanreglement festgelegt.
77.	K		Parkplätze		Auch müsste die Parkplatzbeschränkung nicht nur für die Stammplätze, sondern auch für die Kundenparkplätze gelten, welche ein bedeutend höheres spezifisches Verkehrserzeugungspotential (SVP) haben und damit fahrtenintensiver sind. Entsprechend können wir die Feststellung im Pla-	Es ergibt keinen Sinn, die westlich verbleibenden Gewerbeflächen neben dem im Bau befindlichen Coop Neubau mit einer PP Beschränkung zu belegen. Dies auch im Hinblick, da diese zeitlich lange vor der Realisierung der verkehrlichen Infrastruktur-

Nr.		Name	Thema	Artikel	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					nungsbericht S. 28 nicht nachvollziehen, wonach Dienstleistungen weniger Fahrten pro Arbeitsplatz generieren als das produzierende Gewerbe.	projekte (Tram) bebaut sein werden. Ohne Sondernutzungsvorschriften gelten zudem die Anforderungen für Parkplätze gemäss Baugesetz BL.
78.	---		Richtplan		Wir erkennen nicht, wie das im Richtplan gebotene Verkehrsmanagement konkret umgesetzt werden soll.	So ein ehrgeiziges Ziel, wie man mit dem Modalsplit in Salina Raurica verfolgt ist nur durch eine vielschichtige Strategie realisierbar. Mit der neuen Hauptverkehrsachse 3/7 soll der Verkehr entlang der Autobahn um Salina Raurica herum geführt werden. Der Verkehrsfluss von Ost nach West ist durch die verkehrliche Wasserscheide und den Längi-Park unterbrochen. Die Verlängerung der Tramlinie 14 bis nach Augst und ein dichtes LV-Netz innerhalb Salina Raurica sollen helfen den Modal Split zu erreichen. Zusätzlich wird die Anzahl der Parkfelder soweit als rechtlich zulässig gesenkt.