

Einwohnerrat Pratteln

Protokoll Nr. 312

Ausserordentliche Einwohnerratssitzung vom Montag, 2. September 2002, 19.00 Uhr in der Aula Fröschmatt II

Anwesend	28 Einwohnerrats-Mitglieder 6 Gemeinderats-Mitglieder
Abwesend entschuldigt	GR Felix Knöpfel, Olga Aeberhard, Rös Graf, Urs Hess, Heinz Mattmüller, Rudolf Meury, Tobias Reichmuth, Dora Ris, Erika Schaub, Heinz Schiltknecht, Urs Schneider, Christine von Arx, Samuel Wehrli
Vorsitz	Stefan Löw, Präsident / Willy Schneider, Gemeindepräsident
Protokoll	Bruno Helfenberger
Weibeldienst	Hansueli Schwob

Geschäftsverzeichnis

Orientierung und Diskussion mit den Herren Hansueli Remund, Planteam S AG Sempach, Markus Glaser, Büro Glaser Saxer Keller, Bottmingen und Hans-Ruedi Braun, Abteilungsleiter Bau Gemeinde Pratteln

- | | | |
|----|--|------------------|
| 1. | Entwicklungskonzept Pratteln Nord | Hansueli Remund |
| 2. | Verkehrsgutachten Gewerbegebiet Pratteln Mitte | Markus Glaser |
| 3. | Information Leitbildentwicklung Salina - Raurica | Hans-Ruedi Braun |

Begrüssung

ER-Präsident Stefan Löw begrüsst alle Anwesenden und im speziellen die drei Referenten, Herrn Hansueli Remund, Herrn Markus Glaser und Herrn Hans-Ruedi Braun

GP Willy Schneider: Die beiden Geschäfte werden für die zukünftige Entwicklung von Pratteln von grosser Bedeutung sein. Auch wenn die beiden Konzepte verschiedenen Themen behandeln, haben sie doch sehr vieles gemeinsam. Das Verkehrsgutachten wird zeigen, was für Massnahmen bei der Entwicklung von Pratteln ergriffen werden müssen.

Ich danke Ihnen für das Verständnis, dass wir für diese wichtigen Geschäfte eine ausserordentliche Sitzung einberufen haben. Bruno Helfenberger wird die Voten aus der Diskussion protokollieren. Es ist für den Gemeinderat und für die weitere Planung wichtig, die Anregungen und Meinungen des Einwohnerrates zu kennen. Selbstverständlich können sich alle im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens bis Ende September 2002 schriftlich dazu äussern. Die Informationen von heute und des Mitwirkungsverfahrens werden anschliessend in das Entwicklungskonzept einfliessen. Wir hoffen, dass wir Ihnen das Entwicklungskonzept Anfang 2003 zur Beschlussfassung unterbreiten können.

Entwicklungskonzept Pratteln Nord

Aktenhinweis

- Entwicklungskonzept Pratteln Nord vom 20. März 2001
- Entwicklungskonzept Pratteln Nord vom 04. Dezember 2001

Hansueli Remund erläutert dem Einwohnerrat das „Entwicklungskonzept Pratteln Nord“ anhand der allen Einwohnerrätinnen und Einwohnerräten im Juli 2002 zugestellten Unterlagen.

Verkehrsgutachten Gewerbegebiet Pratteln Mitte

Aktenhinweis

- Verkehrsgutachten Gewerbegebiet Pratteln Mitte vom 12. Juni 2002

GR Denise Stöckli: Bereits im Jahre 1995 haben wir ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, welches zwei Jahre später bereits wieder angepasst werden musste. Damals umfasste der Perimeter nur das Gebiet Grüssen. Aufgrund der Entwicklung im Gebiet Grüssen und der grossen Bauvorhaben (Raurica Nova und Moltiplex) hat sich eine Aktualisierung und Erweiterung des Gutachtens auf das Gebiet Pratteln Mitte aufgedrängt. Insbesondere mussten auch die Bereiche im Wasen, Gallenacker und Autobahnanschluss neu miteinbezogen werden. Auch der Kanton hat sich dafür interessiert. Mit dem vorliegenden Gutachten erhält Pratteln einen aktuellen und weitgehend vollständigen Überblick über die Verkehrssituation und eine wichtige Grundlage für Entscheide betreffend der baulichen Massnahmen in diesem Bereich. Der Gemeinderat ist an den Meinungen der Parlamentarier/innen interessiert. Der Gemeinderat wird das Verkehrsgutachten in Zusammenhang mit den zu fällenden Entscheiden für künftige Bauvorhaben und Quartierplanungen als wichtige Grundlage zu beachten haben. In diesem Sinn stellt das Verkehrsgutachten einen bedeutenden Schritt in die Verkehrszukunft der Gemeinde Pratteln dar und ich bitte Sie, das Gutachten zur Kenntnis zu nehmen und nicht „in der Schublade verschwinden“ zu lassen. Ich weise darauf hin, dass am 9. September 2002 auch die Grundeigentümer informiert werden. Im weiteren findet für die Bevölkerung am 16. September 2002 eine öffentliche Orientierungsveranstaltung im Kuspo statt.

Markus Glaser erläutert dem Einwohnerrat das „Verkehrsgutachten Gewerbegebiet Pratteln Mitte“ anhand des allen Einwohnerrätinnen und Einwohnerräten im Juli 2002 zugestellten Berichts.

Leitbildentwicklung Salina - Raurica

Hans-Ruedi Braun, AL Bau: Wir haben heute morgen den Schlussbericht der Leitbildentwicklung Salina – Raurica erhalten. Das Planungsgebiet Salina – Raurica erstreckt sich von der Schweizerhalle bis Augst und vom Rhein bis zur Autobahn A2. Aus der Gemeinde Pratteln haben 41 Personen aktiv am Leitbildprozess teilgenommen. Für Pratteln wurden folgende Leitbildsätze ausgearbeitet.

Unter den allgemeingültigen Aussagen wird folgendes aufgeführt:

- Die Funktionen Ökonomie, Ökologie und soziale Verantwortung fliessen gleichwertig in die Entwicklungsplanung ein.
- Bei der Umsetzung der Entwicklungsplanung Salina - Raurica sollen alle Schwerpunktbereiche gleichermaßen einbezogen werden (Freiraum/Ökologie, Arbeiten/Wohnen, Verkehr, Städtebau/Architektur).
- Es soll ein grosszügiger Erholungs-, Arbeits- und Lebensraum entstehen.
- Die zukünftige Veränderungen müssen zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität führen.
- Zukünftige Nutzungen beinhalten das Prinzip der Nachhaltigkeit in bezug auf Lebensräume für Mensch, Tier und Pflanzen.

Freiraum/Ökologie/Erholung:

- Ausgeschiedene Freiflächen dienen der Naherholung und sind durch entsprechende Massnahmen schonend zu nutzen.
- Das Angebot an Freizeit- und Erholungsanlagen ist im gesamten Gebiet zu sichern und auszubauen.
- Die ökologische Vernetzung muss grossräumig gewährleistet sein mit der Möglichkeit zur Bildung von Kern- und Pufferzonen.
- Lebensräume und potentielle ökologische Ausgleichsflächen sollen festgestellt, aufgewertet (vernetzt), langfristig gesichert und wo möglich erweitert werden.
- Grundsätzlich soll ein nachhaltiges Bauen mit Rücksicht auf bestehende Lebensräume von Flora und Fauna gefördert werden.
- Das Rheinufer soll renaturiert, vor baulichen Eingriffen geschützt und für die Naherholung nutzbar gemacht werden.
- Der Rheinuferbereich soll zugunsten einer Immissionsreduktion und einer Vergrösserung von Naherholungsgebieten verkehrsfrei werden (z.B. durch veränderte Linienführung der Rheinstrasse).
- Die Zurlindengrube soll im Verbund mit dem Rheinufer als Raum für naturverträgliche Erholungsformen genutzt werden.
- Die Funktionen und Qualitäten der Zurlindengrube als Lebensraum für seltene Tiere und Pflanzen sollen dauerhaft erhalten und langfristig gesichert werden. Dies kann durch Erhalt an Ort und Stelle oder durch gleichartigen Ersatz im Planungsraum erfolgen. Dem Aspekt der Vernetzung kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Arbeiten/Wohnen

- Die Ansiedlung von hochwertigen Arbeitsplätzen mit einer hohen Wertschöpfung hat Priorität (z.B. Technologieparks).
- Es sollen gute Voraussetzungen zur Ansiedelung von klein- und mittelständischen Unternehmen geschaffen werden.
- Es sind Konzepte zu fördern, die attraktive Arbeitsplätze (z.B. kombiniert mit Kinderhortplätzen und direktem Zugang zu Sport-, Erholungs- und Einkaufsmöglichkeiten) sowie Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz bieten.

- Auf eine weitere Ansiedlung von verkehrsintensiven und emissionsträchtigen Betrieben (z.B. Einkaufszentren, Logistikbetriebe mit Lager-, Handels- und Transportfunktionen) soll verzichtet werden.
- Die bestehenden Wohngebiete sollen durch Aufwertungsmassnahmen und ggf. durch Erweiterungen attraktiver werden, um eine bessere Durchmischung der Bevölkerungsstruktur zu erreichen (z.B. neue Wohnformen, Alterswohnungen).

Verkehr

- Dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes ist hohe Priorität einzuräumen. Das Angebot soll bezüglich Dichte und Preis attraktiv sein. Ein Ausbau soll sich auch in der Nord-Süd Achse entwickeln (Pratteln Dorf – Rheinebene).
- Im gesamten Gebiet sind durch entsprechende Massnahmen Immissionen durch den Verkehr zu minimieren (z.B. Reduktion motorisierter Individualverkehr, Lärmschutzmassnahmen).
- Wohngebiete sollen grundsätzlich von Durchgangsverkehr befreit werden.

Städtebau/Architektur

- Das Entwicklungskonzept soll unter Beachtung der morphologischen Strukturen der Landschaft eine hohe städtebauliche Qualität aufweisen und bestehende Baustrukturen integrieren.
- Zwischen Wohn- und Gewerbegebieten sind grosszügige Pufferzonen vorzusehen.

Sie sehen, dass ist eine grosse Anzahl von sehr hoch gesteckten Zielen. Das ist aber auch die Meinung eines Leitbildes. Die Resultate und Massnahmevorschläge dieses Leitbildes sollen in den Planungsprozess einfließen. Für diese Planung hat man eine ad-hoc-Organisation mit verschiedenen Gruppen gebildet. In der politischen Lenkungsgruppe wird der Gemeindepräsident Willy Schneider dabei sein. Wichtig ist der Begleirat, wo Vertreter/innen der Bevölkerung und der Grundeigentümer Einsitz nehmen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

GP Willy Schneider dankt den drei Referenten für ihre Ausführungen.

Diskussion

GP Willy Schneider: Sie können die Fragen direkt an den entsprechenden Experten richten. Zum Verkehrsgutachten möchte ich noch sagen, dass Sie selbstverständlich Verständnisfragen stellen können, ändern können Sie daran nichts.

Alexander Martin: Haben Sie ausgerechnet, was der optimale Ausbau der vorgeschlagenen Kreisel kostet und hat man eine Ahnung, was vom Kanton und vom Bund an finanzieller Beteiligung zu erwarten ist.

Markus Glaser: Nein. Das Gutachten hat den Auftrag gehabt aufzuzeigen, wo stehen wir, was kommt auf uns zu und was wollen wir. Wenn wir das haben, dann ist es relativ einfach, die Grössenordnung der Kosten zu benennen. Es geht sicher um mehrstellige Millionenbeträge.

Wolfgang Märki: Herr Remund hat als Fachmann sicher auch Kenntnis von anderen Gemeinden. Wie beurteilen Sie die Machbarkeit für Pratteln ? Haben wir danach eine befriedigende Situation oder ist das Konzept eher eine Minimalvariante.

Hansueli Remund: Bei längerfristiger Betrachtungsweise bewegen wir uns zwischen Minimum und Optimum. Es sind sicher nicht die maximalen Vorstellungen. Wir sind in der Schweiz immer noch etwas unsicher, was wir mit den Shopping-Centers machen sollen. Es gibt immer mehr Länder und Regionen, welche sehr rigoros und sehr konsequent die Zonenvorschriften anwenden. Ich kann Ihnen am Beispiel Kriens (27'000 Einwohner) aufzeigen, was in Bezug auf das Shopping-Center Waldstätter-Park passiert ist. Man weiss, dass bei der Eröffnung des Centers, der neue grosse Kreisel bereits wieder „am Anschlag“ angelangt ist. Der Gemeinderat hat heute folgende Einwohnerratsvorlage beschlossen, wonach sämtliche Nutzungen verboten sind, welche mehr als 300 Fahrten pro Hektare erzeugen. In Bezug auf Ihre Situation und unter Berücksichtigung vom Vorschlag ARP (Amt für Raumplanung) ist es ein Optimum und ein notwendiges Minimum. Was mir Sorgen macht ist, dass wir bereits ohne Salina – Raurica am Anschlag sind. Selbst wenn alles realisiert wird, ist das System an der oberen Grenze angelangt.

Ruedi Brassel: Es werden drei Entwicklungszonen definiert. Pratteln Nord (Rheinebene), Pratteln Mitte als Ganzes und der Kernbereich um den Bahnhof herum. Wenn wir diese drei Zonen nebeneinander stellen und auf das Verkehrsgutachten beziehen, dann sehen wir folgendes: Im Verkehrsgutachten konnte nur der Bereich Pratteln Mitte berücksichtigt werden. Wenn wir weiter in die Zukunft schauen und den Zustand Z2 definieren, muss man davon ausgehen, dass in das Z2 Elemente fliessen wie Pratteln Bahnhof und möglicherweise Pratteln Nord. Das verschärft ganz sicher die Problematik im Zustand Z2. Die Summierung der Entwicklungszonen führt uns zum notwendigen Schluss, dass wir Prioritäten setzen müssen. In einem Punkt stimmen ja alle drei Diagnosen überein. Der öffentliche Verkehr muss Priorität haben. Hier müssen wir ansetzen, das heisst im Entwicklungsbereich Bahnhofgebiet. Wenn man dort die Nutzungen intensiviert, schaffen wir am wenigsten zusätzlichen Verkehr von Aussen und hat die beste Erschliessung an das ÖV-Netz. Das hat zur Folge, dass die Politik für eine Reihe von Projekten, welche in der Planung stehen, Stoppsignale setzen muss. Es werden nur dort Projekte und Quartierpläne bewilligt, wo der ÖV-Anschluss funktioniert. Meine Frage: haben Sie solche Priorisierungen in der Planung von einzelnen Zonenentwicklungen thematisiert und diskutiert ?

Hansueli Remund: Wenn wir an gewissen Orten, wie zum Beispiel beim Bahnhof, die Nutzung intensivieren, dann kann man andererseits verlangen, dass auch die Parkplätze pro Arbeitsplatz reduziert werden können. In diesen Raum gelangen Sie direkt mit dem Bus, der Bahn, der S-Bahn und mit dem Tram. Das hat zur Folge, dass der Prozentsatz für den Nichtgebrauch des Autos grösser wird. Die Situation ist überall die gleiche. Sie können nicht zuerst eine Entwicklung machen und danach einen Bus einführen. Das ist ein Problem und man muss die Defizite tragen. Finanziell gesehen müsste man zuerst die Leute haben, bevor man den Bus erhält. In dieser Beziehung sind Sie auf den Kanton angewiesen. Deshalb ist Salina – Raurica interessant, weil der Kanton nicht nur eine Vision entwickeln kann. Er muss sich auch im klaren sein, dass es Vorleistungen braucht, um eine Stadt zu bauen. Von diesen Vorleistungen könnte Pratteln profitieren. Sowohl Pratteln als auch Salina – Raurica sind gleichermaßen von öffentlichen Verkehrskonzepten abhängig und darauf angewiesen, dass diese nicht erst zu einem späteren Zeitpunkt kommen. Ich glaube, das hat der Kanton erkannt. Deshalb ist es wichtig, dass man bei der Planung und in Zusammenhang mit einer Baubewilligung die vorgesehenen Verkehrsnetze und die Trasses mit einbezieht und freihält. Ein anfänglicher Busbetrieb kann dann zu gegebener Zeit in einen Trambetrieb umgesetzt werden. Ganz sicher wird es für Pratteln „heiss“, wenn das Areal Brodtbeck kommt. Das ist schlecht erschlossen. Es gibt gewisse Achsen, welche sich mit der Entwicklung vielleicht auch verändern. Dann müssen auch die Prioritäten geändert werden.

GP Willy Schneider: Wurde der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes mitberücksichtigt ? Oder basiert der Zustand Z2 auf dem heutigen Angebot des öffentlichen Verkehrs ?

Markus Glaser: Ja und Nein. Ich lege Ihnen den Plan auf, wo eingezeichnet ist, wie diese Linien liegen (Anhang 15). Wir haben durch Nachuntersuchungen festgestellt, dass gar nicht so viel Verkehr kommt, wie alle Verkehrsgutachten prophezeit haben. Im Z1 haben wir die Mengen der Gutachten genommen, damit wir einen Quervergleich haben und der Vorwurf der Manipulation wegfällt. Im Z2 haben wir aber ganz bewusst die Erzeugungen etwas tiefer gesetzt, in der Meinung, dass das Umfeld gar nicht vorhanden ist, das diesen Verkehr vertragen würde. Das Tiefersetzen heisst aber, dass wenn der Zuspruch genau gleich gross wäre, dann ist man auf den ÖV angewiesen, weil wir nicht genügend Parkplätze haben. Wir haben bewusst mit weniger Parkplätzen gerechnet. Indirekt ist erwähnt, dass es eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs braucht. Es gibt einen weiteren Punkt. Wir tun heute so, als kämen auch im Zustand Z2 noch so viele Leute, wie sie heute in den Grüssen kommen. Ich erläutere das an einem Beispiel: Die Migros MuttENZ ist in der Region der erste Markt gewesen. Die ersten Verkehrsuntersuchungen in den 70er-Jahren haben gezeigt, dass die Leute von Langenbruck und Waldenburg nach MuttENZ gefahren sind. Dann hat man diese Richtwerte abgeleitet und bei anderen Gutachten angewendet. Seither ist eine Vielzahl von Märkten in der ganzen Region entstanden, so dass heute sicher keine Personen von Waldenburg nach MuttENZ in den Migros fahren werden. Es entstehen zwar viele neue Läden, die Bevölkerungszahl aber bleibt praktisch stabil und auch die Kaufkraft, auf die Bevölkerung bezogen, ist praktisch gleich. Heute war in der Zeitung zu lesen, dass die Firmen im Grüssen mit dem ersten Geschäftsjahr sehr zufrieden seien. Da habe ich andere Meinungen gehört. Es gibt gleich viele einkaufende Leute und es gibt immer mehr Läden. In Sachen Verkehrssituation befinden wir uns aus den verschiedensten Gründen in einem ständigen Wandel.

Philipp Schoch: Ich möchte mich für die, von uns schon lange verlangten, und jetzt vorliegenden Arbeiten bedanken. Diese ermöglichen uns nun eine Gesamtschau auf alle Gebiete. Es sind Papiere, welche nicht in der Schublade verschwinden dürfen und hier auch in den nächsten Jahren als Unterlage dienen müssen. Für mich ist das Verkehrsgutachten ein Horrorszenario, wenn hier im Saal über amerikanische Verhältnisse geredet wird. Es geht um 7 Kreisel an einer 2,5 km langen Strasse, um doppelstöckige Kreuzungen und Unterführungen. Im Verkehrsgutachten fehlt der Einbezug des öffentlichen Verkehrs absolut. Die Industrialisierung in unserem Dorf haben wir nicht erst seit Gestern. Was hat uns das bis heute gebracht ? Ist es uns trotz der grossen Industrie je einmal finanziell gut gegangen ? Wahrscheinlich nicht. Wir reden immer von den Möglichkeiten. Aber ich frage mich, was bringt uns das und was haben die Leute für einen Nutzen, die hier wohnen ?

Hans-Ruedi Braun: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist für Pratteln von existentieller Bedeutung. Hier sind noch einige Hürden zu überspringen. Erstens geht es um die planerische Sicherstellung. Das ist primär eine kantonale Aufgabe, weil es sich hauptsächlich um regionale Linien handelt. Es ist dringendst notwendig, dass wir beim Kanton entsprechend vorgehen. Das heisst, der Landrat muss einen Plan festlegen, welche diese Konzeption beinhaltet. Ohne das schwimmen wir im „luftleeren Raum“ und sind darauf angewiesen, dass die privaten Grundeigentümer quasi freiwillig bereit sind, im Untergeschoss eine Lücke offen zu lassen, damit später ein Bus oder Tram durchgeführt werden kann. Wir können nicht einfach alleine entscheiden. Der Kanton spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Stefan Löw: Auch ich bedanke mich für die erhaltenen Grundlagen. Geht man bei den Überlegungen von einem dauernd flüssigen Verkehr aus, welcher nie ins Stocken gerät ? Wird bei einem neuen Projekt in etwa 3 Jahren und einer allfälligen veränderten Verkehrsintensität beim Interio (zum Beispiel Abnahme des Verkehrs infolge

Unattraktivität) die Verkehrssituation wieder neu geprüft, oder halten wir uns an das vorliegende Verkehrsgutachten ? Hat man sich auch Gedanken über Verkehrsleitmassnahmen gemacht (Zum Beispiel Regelung des Verkehrs aus einem Parkhaus heraus und Beeinflussung der „Abflussgeschwindigkeit“) ?

Markus Glaser: Wir sind nie davon ausgegangen, dass wir je wieder einmal „flüssige Verhältnisse herstellen“ können. Das muss man ab sofort aus dem Gehirn verbannen. Wir werden immer in etwa die Zustände haben, die wir heute haben. Wir haben gar keine Mittel, den Verkehr flüssig zu machen. Das bleibt eine Illusion. Wir leben nach dem Prinzip des „schwächsten Glieds in einer Kette“. Wenn wir den Autobahnknoten flüssig machen, dann stehen wir an der Kunimatt. Wenn in der Kunimatt eine Unterführung besteht, dann stehen wir an den Nachbarsknoten. Wir werden in Pratteln immer ein „schwächstes Glied in der Kette“ haben. Es ist letztlich ein politischer Entscheid bezüglich „was wollen wir überhaupt ?“. Das System Mensch – Verkehr – Umfeld können wir gar nicht mehr genau berechnen. Leben Sie nicht mit der Illusion, dass die Autobahn alles schlucken wird. Es kommt der Moment, wo die 6 Spuren nicht mehr ausreichen. Denken Sie an den Raum Chiasso mit dem Zoll. Auch Basel hat einen Zoll und die Überraschungen sind vorprogrammiert.

GR Rolf Wehrli: Wir haben ein Instrument erhalten, welches politische Bedeutung für unsere Zukunftsentscheide hat. Entscheide, welche wir alle gemeinsam tragen müssen. Es ist uns auch bewusst, dass wir mit diesem Instrument Pratteln nicht zu einem „Luftkurort“ machen können. Aber es gibt uns die Möglichkeit, die Richtung zu bestimmen. Eine Verständnisfrage an Ruedi Brassel: Betrifft das erwähnte Stoppsignal bestehende und bewilligte Projekte (Multiplex oder Raurica Nova) oder zukünftige Projekte ?

Ruedi Brassel: Ich gehe nicht davon aus, dass wir getroffene Entscheide revidieren, ich gehe aber davon aus, dass alle künftigen Entscheide sehr sorgfältig überlegt sein müssen.

Hansueli Remund: Falls der Einwohnerrat aufgrund des Konzepts eine Revision des Zonenplans anstrebt, dann ist zu beachten, dass nicht nur der Zonenplan mit den Vorschriften, sondern gleichzeitig auch der Strassennetz- und der Baulinienplan zu ändern sind. Der Kanton hat die ÖV-Planung mit einer eigenen Kommission an die Hand genommen. Ich gehe davon aus, dass der Kanton seine Planung mit einem öffentlichen Auflageverfahren auch seitens der Gemeinde gesichert haben will. Nach Raumplanungsgesetz sollte der Zonenplan eine Gültigkeit von 10 – 15 Jahren haben. Das heisst, der Grundeigentümer muss sich darauf verlassen können, dass die Freigabe gemäss Zonenplan auch tatsächlich realisiert werden kann. Im konkreten Projektfall kann die Gemeinde nicht plötzlich auf etwas zurückkommen. Dann werden die Gerichte eingeschaltet und werden der Gemeinde eine Revision oder Teilrevision der Zonenvorschriften verweigern. Es braucht höhere, neue öffentliche Interessen oder Erkenntnisse, um eine Planung früher als nach 10 Jahren zu ändern. Was immer möglich ist, ist die Abweichung von der Zonenbestimmung im Rahmen eines Sondernutzungsplanes. Der politische Einfluss auf das System ist möglich, wenn Sie mit der Sondernutzungsplanung von Fall zu Fall schauen, wo Spielräume möglich sind. Alles andere ist rechtlich gesehen schwierig.

Ruedi Brassel: Ist es im Rahmen dieser Planung möglich, eine Quartierplanpflicht auf die Zone zu legen ?

Hansueli Remund: In der Nutzungsplanung können Sie sagen, dass für das Areal X ein Quartierplan notwendig ist. Der Kanton sieht für den Zonenplan drei Erleichterungsstufen vor. Die einfache, im Rahmen der Baubewilligung erteilte Erleichterung. Das einfache Quartierplanverfahren, welches nur zum Gemeinderat gelangt und das normale Quartierplanverfahren, welches vor den Einwohnerrat kommt. In den Zonen

vorschriften müssen Sie die Abweichungsmöglichkeiten der drei Verfahren fixieren. Beispiel: In diesem Areal braucht es einen Quartierplan. Wenn er nicht mehr als fünf Prozent von den Zonenvorschriften abweicht ist es ein einfacher Quartierplan, welcher vom Gemeinderat behandelt werden kann. Wenn er mehr als fünf Prozent Bonus will oder höher bauen will, dann ist es ein öffentlicher Quartierplan, welcher vor den Einwohnerrat gelangt. Sie können die Abweichungen der Zonenbestimmungen im Mass an das Instrument binden, welches er politisch durchlaufen muss. Sie können die Zonenbestimmungen tief ansetzen und für die Abweichungen sukzessiv, je nachdem wie viel Abweichungen jemand verlangt und beansprucht, die entsprechenden Wege festlegen.

Walter Biegger: Die Planer haben betont, dass jetzt die Politik gefordert sei. Bestehen Vorstellungen über den Zeithorizont betreffend der Umsetzung der erwähnten Massnahmen ?

Markus Glaser: Die Vorstellungen hängen von der Praxis ab. Im Frühjahr wurde der Quartierplan Raurica Nova bewilligt. Bis heute ist nichts geschehen. Multiplex ist auch in den Startlöchern. Wenn man einen Zeithorizont festlegt, muss man gewisse Annahmen treffen. In der heutigen Zeit Annahmen über einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren hinaus zu treffen, das ist meines Erachtens schon fast fahrlässig. Wir haben keine „jahreszeitmässigen“ Aussagen gemacht. Wenn das so kommt, wie wir in der Planung angenommen haben, dann haben Sie tatsächlich ein Horrorszenario. Wir zeigen die Palette auf, wie man das Horrorszenario ein bisschen in den Griff bekommen könnte. Sie tun dem Gutachten unrecht, wenn Sie sagen, dass der öffentliche Verkehr nicht erwähnt wird. Auf Seite 33 des Gutachtens sehen Sie, dass dem öffentlichen Verkehr die höchste Priorität zu geben ist. Das Projekt ÖV und zum Beispiel das Projekt IKEA 2 haben völlig unterschiedliche Niveaus. Der Quartierplan könnte theoretisch im Herbst kommen und im ÖV geht es vielleicht zehn Jahre, bis das erste Tram oder der erste Bus fahren kann. Beachten Sie also diese verschiedenen Ebenen und die verschiedenen Zeithorizonte. Ich kann Ihnen aber versichern, dass die IKEA im Untergeschoss ein Lager vorsieht, das genau die Dimensionen hat (Breite für 2 Busse und die Höhe für ein Tram), welche der ÖV braucht. Sie sehen, wir kämpfen auf jedem Stück, das für den öffentlichen Verkehr in Frage kommt.

Hans-Ruedi Braun: Es gilt dabei auch die Kosten und die Realisierungsfristen zu beachten. Sie müssen sich das Verkehrsgutachten vorstellen als Auslegeordnung von allen Massnahmen, welche notwendig wären, wenn alle die heute noch freien Flächen tatsächlich realisiert werden. Unser Zonenplan Siedlung zeigt noch erhebliche Reserven, aber es ist niemals die Meinung, dass das alles in den nächsten fünf Jahren realisiert werden soll. Dabei möchte ich den Autobahnanschluss speziell erwähnen. Auch der Kantonstiefplaner kennt das Verkehrsgutachten und auch der Kanton weiss, was es in Pratteln „geschellt“ hat.

Markus Glaser: Wir dürfen nicht in ein falsches Denkmuster verfallen. Wenn wir die gelben und roten Flächen realisiert haben, dann gibt es eine gewisse Menge Verkehr (Anhang 1). Raurica Nova und das Multiplex bringen das System dermassen in Unordnung, dass wenn nichts von den Massnahmen gebaut wird, der nächste Interessent mit Sicherheit nicht kommen wird. Oder diejenigen, welche wie Geisseler 2 noch Quartierplanungen machen wollen, werden keine Mieter finden. Pratteln hat es in der Hand und denken Sie an die beiden Wirkungskreise (Abbildung 8).

Hansueli Remund: Wir dürfen heute nicht mehr davon ausgehen, dass in einer rechtsgültigen Ortsplanung nichts kommen wird. In dem Moment, wo Sie den neuen Zonenplan mit den Nutzungsdifferenzierungen verabschieden, müssen Sie davon ausgehen, dass die Grundeigentümer unverzüglich auf die Suche nach Investoren gehen. Es gibt zwei Stufen: die planungsrechtliche und die projektbezogene Stufe. Die projektbezogene heisst dann: bereit sein.

Ruedi Handschin: Das ganze ist stark fokussiert auf Pratteln Nord und auf die Ost-West-Achse. Was passiert, wenn die Einwohnerzahl von Pratteln stark zunimmt? Verträgt es überhaupt neue Siedlungen? Gehen wir einmal von einer Zunahme von zirka 5'000 aus. Ist eine solche Entwicklung mitberücksichtigt worden?

Hansueli Remund: Es gibt in Pratteln noch einen Bericht, der diese Frage beantwortet. Blözen. Pratteln hat nicht viele Möglichkeiten, Wohnbaugebiete zu erschliessen. Möglich sind noch gewisse Konzentrationen im Zentrum. Wir haben diese Frage sehr ernst genommen. Die Einwohnerzahl von Pratteln ist rückläufig. Das ist das Los einer Vorortsgemeinde. Die Wohnbautätigkeit von Pratteln wird sich aufgrund des heute gültigen Zonenplanes nicht erholen. Auch Blözen wird daran nicht viel ändern. Bei einem allfälligen Ausbau wird vorübergehend ein gewisser Ausgleich während den nächsten 10 – 20 Jahre geschaffen. Was dort oben dazukommt, geht unten weg und es wird keinen Schub geben. Beim Blözen ist es eine Interessenabwägung, welche noch nicht ausgefochten ist. Wir haben eine machbare Grenze vorgeschlagen. Verkehrsmässig schlägt das in diesem Quartier zu Buche. Gesamthaft gesehen hat das aber nicht die grosse Bedeutung.

Alexander Martin: In den Nachkriegsjahren, um das Jahr 1950 herum, wurden noch 49 Prozent aller Wegstrecken mit dem Velo zurückgelegt. Müssen wir im Binnenverkehr nicht mehr Leute, auch aus gesundheitlichen Überlegungen, auf das Velo bringen? Somit hätten wir zwei Fliegen auf einen Schlag. Weniger Verkehr und wir unternehmen etwas gegen die Bewegungsarmut. Ich sehe in der Verkehrsplanung keine Velowege. Als Velofahrer wähle ich die Wege so aus, dass ich dem Privatverkehr ausweichen kann. Hat man die Velowege bewusst ausgeklammert, hat man es vergessen oder ist das nicht relevant?

Markus Glaser: Weder noch. Die Situation ist hier bereits derart „verkachelt“, dass wir in dieser Beziehung „die Waffen strecken“ müssen. Viele Strassen sind zu schmal und viele Gebiete sind so stark verbaut, dass es für den Bau von Velowegen nicht mehr reicht. Wir haben versucht, den Velofahrer mit einzubeziehen. Ohne viel Erfolg und ich sehe auch keinen Ansatz. Leider. Der Velofahrer meidet a) den Rummel im Grüssen und b) kann er die meisten Waren mit dem Velo gar nicht transportieren. Also gehen sie mit dem Auto.

Hansueli Remund: Wir haben zwei Brücken im Konzept vorgesehen, welche wir für den Privatverkehr erschliessen wollen. Diese Achsen sollen für die örtliche Erschliessung benutzt werden, respektive müssen später für den Bus, das Tram und für den Velofahrer ausgebaut werden. Eine klare Vernetzung zwischen Wohnen und Arbeiten ist schwierig geworden. Der Kanton hat die Idee, nach der Verlegung der Rheinstrasse, eine Radstrecke entlang dem Rhein zu eröffnen. Das Problem heute ist noch ein anderes. Es wird eine Mobilität erwartet, welche unbegrenzt ist. Von einem Arbeitslosen erwarten wir das in Kauf nehmen eines zweistündigen Arbeitsweges. Selbst wo wir Arbeiten und Wohnen nebeneinander gelegt haben, sind es keine zwei Prozent, die dann dort Arbeiten und Wohnen. Unser Wohlstand ermöglicht es, diese Mobilität zu finanzieren, verhindert aber wiederum, dass wir Wohnen und Arbeiten näher zusammenbringen. Es gibt ehrenvolle Ausnahmen, die Realität sind anders aus. Schade.

Ruedi Brassel: Wie kann der Velofahrer die Achse Hohenrainstrasse mit den vielen Kreiseln passieren? Kreisel sind für Velofahrer ein riesiges Hindernis. Gibt es hier Lösungen?

Markus Glaser: Man muss unterscheiden. Das BfU hat festgestellt, dass grössere Kreisel tatsächlich schwierig sind für Velofahrer. Kleinere Kreisel sind wesentlich besser, als gewöhnliche Einmündungen. Beim Gallenweg ist eine Einmündung mit dem Velo recht schwierig. Das BfU vertritt klar die Meinung, dass Kreisel „verkehrsverbes

sernd“, „umweltverbessernd“ und „unfallverbessernd“ wirken. Inzwischen ist auch die IG –Velo überzeugt, dass der Kreisel besser ist, als jede andere Kreuzung. Warum die Kreisel-Perlenkette in Pratteln ? Der Kreisel ist die bessere Lösung als eine Lichtsignalanlage, es wird flüssiger und es ist sicherer.

Stephan Ackermann: Das wichtigste am Verkehrsgutachten ist die Seite 38, wo es um den Wirkungsbereich im Verkehr geht. Irgendwann werden wir an den Punkt kommen, wo wir sagen müssen, dass wir uns nicht mehr steigern können. Die entscheidende Frage ist, wann ist dieser Punkt erreicht ? Was bringt es, wenn wir weiter in die Verkehrsinfrastruktur investieren ? Lohnt sich das und was muss man unter dem Begriff „Lohnen“ verstehen ? Die Gesamtbevölkerung von Pratteln muss davon profitieren können. Finanziell muss die Gemeinde gut dastehen, damit wir Investitionen in den unterschiedlichsten Bereichen tätigen können. Investitionen im Sozialbereich, im kulturellen Bereich und in die Wohnqualität. Wenn die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur etwas bringen und wir dadurch Geld für andere Sachen haben, dann finde ich das sinnvoll. Kann mir jemand sagen, ob diese Investitionen Geld bringen oder nicht ?

Markus Glaser: Ich wende mich an die Politiker. Der Planer hat dazu nichts zu sagen.

GP Willy Schneider: Wenn der Gemeinderat solchen Vorhaben zustimmt geht er davon aus, dass wir in Zukunft Steuereinnahmen generieren können, um auch die von Stephan Ackermann erwähnten Anliegen zu finanzieren. Das ist auch unser Anliegen. Ich kann mir schlichtweg nicht vorstellen, dass wir andere Interessen haben sollten. Nur Spass an mehr Verkehr und mehr Kreisel kann es wohl nicht sein.

Alexander Martin: Wir sehen heute viele Industrieruinen und brachliegende Gebäude, welche abbruchreif sind. Es ist durchaus möglich, dass heutige Bauten in absehbarer Zeit ebenfalls zu solchen Ruinen verkommen, weil wir die Entwicklung nicht voraussehen können. Gibt es Modelle, welche solche Überlegungen antizipieren ?

Hansueli Remund: Es gibt Industriebrachen in der ganzen Schweiz, wo man weiss, was im Boden ist, oder noch nicht weiss, was zum Vorschein kommen wird. In der Klus bei Olten weiss man, dass die Entsorgung von Altlasten zirka CHF 300.— pro Quadratmeter kosten wird. Wenn ein Investor auftritt, müsste das Land verschenkt werden. Das will man nicht, also passiert nichts. Mit den neuen Anlagen, welche heute gebaut werden, sieht das anders aus. Hier greift die neue Gesetzgebung. Heute wird auch sehr viel gemacht in Bezug auf eine Art freiwillige finanzielle Beteiligung am übergeordneten Verkehrsnetz. Ich erwähne folgendes Beispiel: In Olten-Südwest, ein Areal von 300'000 Quadratmeter, hat ein grosser städtebaulicher Wettbewerb begonnen. Dort hat man mit den Grundeigentümern einen Vertrag abgeschlossen. Für jeden verkauften Quadratmeter Land fliessen CHF 50.— in die Stadtkasse. Die Stadt verpflichtet sich, mit diesem Geld gewisse Aufgaben bezüglich Infrastruktur, ökologischer Ausgleich, Grünflächen und anderen Sachen zu lösen. Der Stimmbürger ist immer weniger bereit, mit Steuergeldern Infrastrukturaufgaben zu finanzieren und der Grundeigentümer nicht. Vor Jahren wurde beim Raumplanungsgesetz der Mehrwertabschöpfung nicht zugestimmt. Heute ist das erwähnte Vorgehen in vielen Vorortsgemeinden üblich, weil sonst die Gemeinden ihre Infrastrukturaufgaben schlicht weg nicht mehr lösen könnten. Das nächste Konzept für Pratteln muss eine Gesamtkostenberechnung des ÖV und IV (Individualverkehr) beinhalten. Nebst der Kostenbeteiligung des Kantons muss der Fehlbetrag von den Interessenten bezahlt werden, die diese Entwicklung wollen. Für Pratteln muss es mindestens kostenneutral sein. Für Pratteln muss auch klar werden, welche Art von Nutzungen es sein sollen. Nutzungen, welche nicht nur Verkehr bringen, sondern auch Arbeitsplätze schaffen. Dann hat Pratteln für die Region eine wichtige Funktion zu erfüllen. Dazu kann man ja sagen. Wenn es aber nur um eine Umlagerung von Verkehr und Umla

gerungen von Nutzungen geht, die andernorts bereits bestehen, dann sollte man das bleiben lassen. Für solche „Spiele“ muss man sich tatsächlich mit Lego zufrieden geben.

Markus Glaser: Sie haben das ganze Bild vor sich. Ich selber bin der Meinung, dass Sie dem Verkehr gar nicht zu viel zur Verfügung stellen dürfen. Ein neuralgischer Punkt ist mit Sicherheit die Kunimatt. Ich empfehle Ihnen, diesen zu einem normalen Kreislauf auszubauen und einen „Deckel“ vorzusehen, damit zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise eine Unterführung gebaut werden kann. Danach müssen Sie warten und die Entwicklung beobachten. Wir reden im Moment nur von Pratteln. In allen umliegenden Gemeinden wird ebenfalls über Zonenplanänderungen diskutiert. Diese Situation ist völlig absurd. Man muss die Zusammenhänge auf dem ganzen Kantonsgebiet betrachten.

ER-Präsident Stefan Löw schliesst die Sitzung und bedankt sich bei den drei Referenten für das Kommen und die interessanten Vorträge.

Schluss der Sitzung: 21.45 Uhr

Pratteln, 6. September 2002

Für die Richtigkeit:

EINWOHNERRAT PRATTELN

Der Präsident Der Sekretär

Stefan Löw Bruno Helfenberger