



QUARTIERPLANUNG BREDELLA-AREAL WEST

PLANUNGS- UND BEGLEITBERICHT
GEMÄSS ART. 47 RPV (BUND) UND § 39 RBG (BL)

Beschlussfassung Gemeinderat / Einwohnerrat, 21. Juni 2023



Abbildung: Visualisierung Umsetzung Masterplanung, Quelle: bredella.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Standort und Arealgeschichte	2
3. Masterplanung.....	4
3.1. Planungsleitsätze	5
3.2. Beschreibung Masterplan	6
3.3. Beschreibung der städtebaulichen Elemente des Masterplans	8
3.4. Etappierung und Realisierung	15
3.5. Beurteilung Masterplan durch kantonale Arealbaukommission	17
3.6. Planungsrechtliche Sicherstellung	17
4. Freiraumkonzept	18
4.1. Freiraumtypologien	18
4.2. Qualitätssicherung Umsetzung Freiraum	27
5. Beteiligte und Ablauf der Quartierplanung.....	27
5.1. Planungsbeteiligte	27
5.2. Planungsablauf Quartierplanung	28
6. Bestandteile der Quartierplanung.....	28
7. Erläuterungen zur Quartierplanung	30
7.1. Perimeter	30
7.2. Studienauftrag und Ideenwettbewerb "Bredella-Areal Pratteln"(Baubereiche A1 / A2 bzw. B1 / B2)	31
7.3. Bereinigung Parzellenstruktur	31
7.4. Nutzung	33
7.5. Gestaltungsanforderungen und Qualitätssicherung	34
7.6. Bebauung	36
7.7. Besondere Bauweise	37
7.8. Nachhaltigkeit	38
7.9. Freiraum	39
7.10. Erschliessung und Parkierung	42
7.11. Störfallvorsorge	46
7.12. Lärmschutz	47
7.13. Privat-rechtlicher Regelungsbedarf	48
8. Grundlagen und übergeordnete Rahmenbedingungen	49
8.1. Planungsvorgaben Bund und Kanton	49
8.2. Planungsvorgaben Gemeinde	54
8.3. Verkehr	57
8.4. Vernetzung und ökologischer Ausgleich	61
8.5. Freiraumversorgung	62
8.6. Grundwasserschutz	64
8.7. Naturgefahren	64
8.8. Gewässerschutz / Gewässerraum-Sicherung	65
8.9. Generelle Entwässerungsplanung / Versickerung	66
8.10. Kulturgüter und Naturwerte	66
8.11. Umweltverträglichkeit	68
8.12. Abstände	70
8.13. Schattenwurf	71
9. Auswirkungen der Quartierplanung	72
9.1. Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen	72
9.2. Folgekosten zu Lasten der Gemeinde	74
9.3. Auswirkungen auf Schulraumplanung der Gemeinde	74
9.4. Berührungspunkte zu Drittprojekten	74

10. Quartierplanverfahren	75
10.1. Kantonale Vorprüfung	75
10.2. Öffentliche Mitwirkungsverfahren	76
10.3. Beschlussfassung	76
10.4. Auflageverfahren	76
11. Genehmigungsantrag	77

Anhang

Anhang 1	Masterplan, Bredella-Areal, 20. Januar 2020 (Stand Studienauftrag, Bredella-Areal Pratteln, Baubereiche A1 / A2 / B1), Burckhardt+Partner AG
----------	--

Beilagen

Beilage 1	Mobilitätsgutachten, Pratteln, Quartierplanung Bredella-Areal West, 31. Oktober 2022, Kontextplan AG
Beilage 2	Verkehrsgutachten, QP Bredella-Areal West, 31. Oktober 2022, Glaser Saxer Keller AG
Beilage 3	Umweltverträglichkeitsbericht, Quartierplan Bredella-Areal West Pratteln, 31. Oktober 2022, EBP Schweiz AG
Beilage 4	Stellungnahme zur raumplanerischen Interessensabwägung QP «Zentrale und QP «Bredella», Bundesamt für Verkehr (BAV), 10. Februar 2020
Beilage 5	Zusammenstellung und Berücksichtigung der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung, 31. Oktober 2022
Beilage 6	Mitwirkungsbericht, 21. Juni 2023

1. Einleitung

Die Quartierplanung "Bredella-Areal West" ist Bestandteil der städtebaulichen Masterplanung für das Gebiet zwischen der Hohenrainstrasse, der Salinenstrasse, dem Gallenweg und der Bahnlinie in Pratteln. Die Masterplanung umfasst somit das gesamte heutige Buss- und WASA-Areal. Mit der Masterplanung wird die Transformation des heutigen Gewerbeareals zu einem künftigen Stadtquartier mit Mischnutzungen auf der nördlichen Seite des Bahnhofs Pratteln städtebaulich beschrieben (siehe Kapitel 3).

Es besteht die Absicht, das ganze Gebiet der Masterplanung nach dem Zielbild des Masterplans als gemischtes Stadtquartier neu zu transformieren und zu gestalten. Die Gebietsentwicklung ist in zwei Etappen unterteilt. Die erste Etappe umfasst das Areal der vorliegenden Quartierplanung "Bredella-Areal West". Ebenso soll dann für die spätere Realisierung der zweiten Etappe auch eine Quartierplanung erarbeitet und erlassen werden.

Das Areal der Quartierplanung "Bredella-Areal West" umfasst den westlichen Teil und damit die erste Realisierungsetappe des Masterplans. Die Arealfläche umfasst eine Fläche von rund 3.5 ha und beinhaltet die Parzellen Nrn. 824, 994, 997, 1410, 1502, 1552, 6049 sowie Teile der Parzellen Nrn. 792 und 5099. Die östliche Abgrenzung zum übrigen Areal der Masterplanung wird durch die westliche der beiden historischen Industriehallen gebildet.

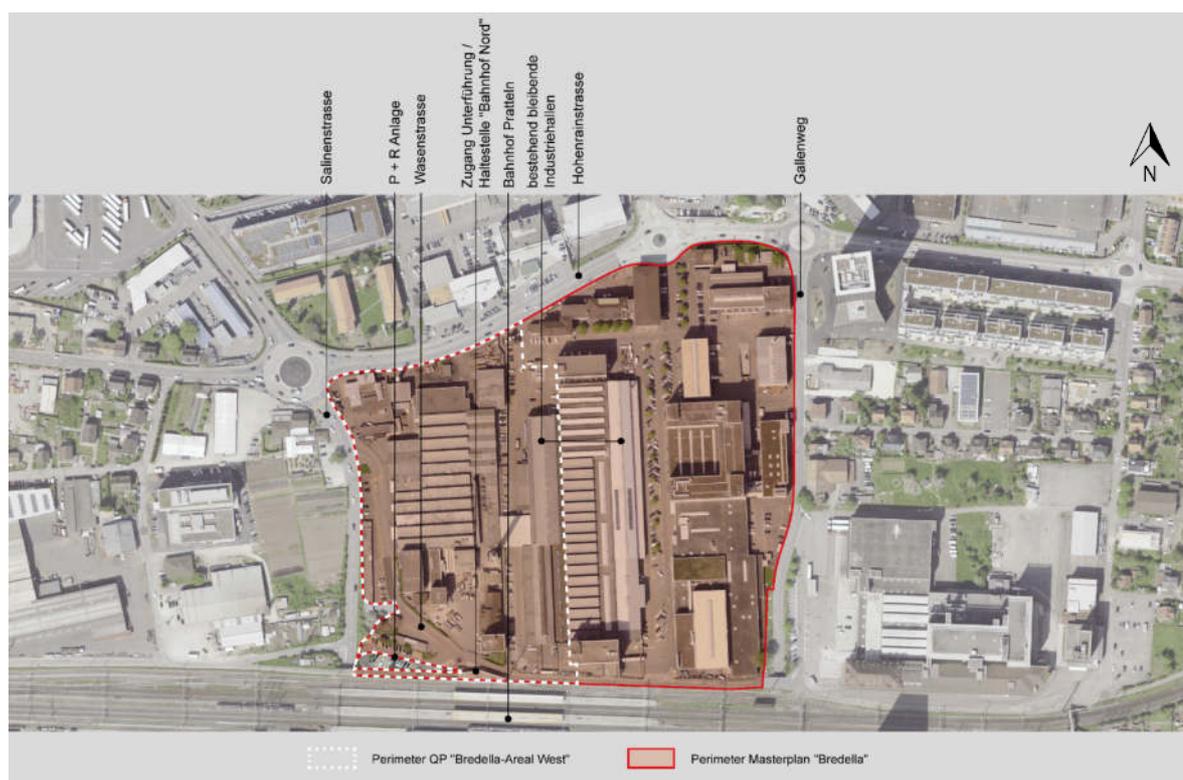


Abbildung 1 Verortung und Planungsperimeter, Quelle Luftbild: geoview BL

Gemäss den Zonenvorschriften Siedlung der Gemeinde Pratteln dient die Zone mit Quartierplanpflicht "Zentrum" der Entwicklung des Ortszentrums in Bahnhofsnahe. Im Rahmen der vorliegenden Quartierplanung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um die in den Zonenvorschriften festgelegten Nutzungsziele zu erreichen und damit verbunden den städtebaulichen Masterplan planungsrechtlich umzusetzen, damit eine Überbauung mit einer Mischung von Wohnen und Arbeiten auf diesem Areal entstehen kann.

2. Standort und Arealgeschichte

Das "Bredella-Areal" umfasst das zusammenhängende Areal der ehemaligen Buss AG und der Rohrbogen AG. Dieses wird im Norden von der Hohenrainstrasse, im Osten vom Gallenweg, im Süden von der Bahnlinie und im Westen von der Wasen- und der Salinenstrasse begrenzt.

1884 gründete Albert Buss in Basel seine Firma Albert Buss & Cie als Werkstatt für eine Bau- und Kunstschlosserei, anschliessend spezialisiert sich das Unternehmen auf Stahlwasserbau. Ab 1893 wurde der Grossteil der Produktion nach Pratteln verlegt und prägte die Industrielandschaft Prattelns massgeblich.

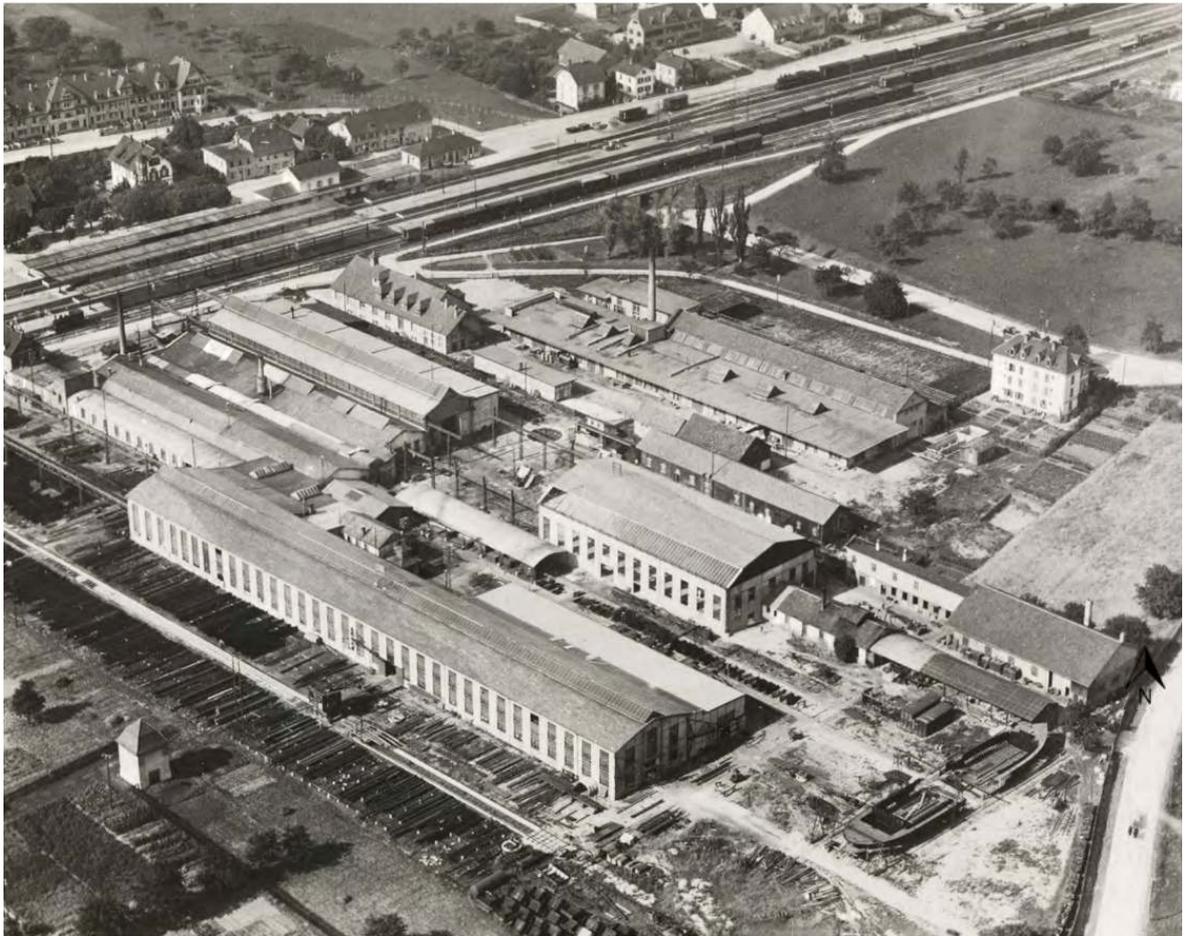


Abbildung 2 Luftaufnahme aus dem Zeitraum zwischen 1918 und 1937, Quelle Bildarchiv ETH-Z

Rund 1100 Personen arbeiteten bei Buss in Pratteln, darunter viele von der Lehre bis zur Pensionierung, als die Ölkrise anfangs der 70er-Jahre den Niedergang auslöste. 1979 übernahm die Georg Fischer AG aus Schaffhausen den Hauptanteil der Buss-Aktien. In der Folge wurde das Unternehmen in seine Sparten aufgeteilt und einzeln verkauft.

Das Areal wurde per Anfangs 2022 von der Firma Ina Invest von Hermann Alexander Beyeler, als dessen Vorbesitzer seit 2001, übernommen. Die Buss Immobilien und Service AG bewirtschaftet das Gelände, auf dem auch heute noch der geschichtsträchtige Name "Buss" anzutreffen ist: Die Buss ChemTech AG ist im Industrieanlagenbau tätig und die Buss AG stellt spezialisierte Anlagen zur Kunststoffaufbereitung (Ko-Kneter) her. Beide Betriebe sind heute Mieter bei der Buss Immobilien und Service AG. Daneben sind viele weitere Firmen auf dem Gelände angesiedelt.

An zentralster Lage in Pratteln entsteht ein Ort zum Wohnen, Arbeiten und für die Freizeit. Schrittweise soll Bredella, das heutige noch Industrieareal, zu einem attraktiven multifunktionalen Stadtteil transformiert werden. Um der Zersiedelung entgegenzuwirken, soll eine Verdichtung an einem dafür richtigen Ort erfolgen. Das Areal der Rohrbogen AG und der ehemaligen BUSS AG, direkt am Bahnhof Pratteln, ist ein idealer Ort, um neuen, zeitgemässen und attraktiven Lebensraum zu schaffen. An zentralster Lage, direkt am Bahnhof Pratteln, werden mit der Transformation neue Verbindungen mit hochwertigen Aussenräumen hergestellt und mit Wohnen, Arbeiten und Freizeit auf einem Areal werden damit die Voraussetzungen für das Entstehen eines Quartiers mit kurzen Wegen geschaffen. Mit dieser Entwicklung durch Bredella wird der bereits vorgenommene Schritt über die Gleise nach Norden fortgesetzt und sorgt für eine Vernetzung zwischen den bestehenden Quartieren nördlich der Bahngeleise. Gleichzeitig bindet Bredella mit kurzen, abwechslungsreichen Fuss- und Velowegen in Zukunft das Gebiet Grüssen bequemer an den Bahnhof und an den Prattler Dorfkern an. Mit dieser Entwicklung wächst Pratteln ein Stück näher zusammen und Bredella verbindet beide Seiten der Bahn zu einem Ganzen.

Für die heutigen Mieter werden daher Standorte, welche sich für ihre Tätigkeit besser eignen und somit individuelle Lösungen als Ersatz für die bestehenden Mietverhältnisse gesucht. Und die Vision, die dem Stadtquartier "Bredella" zugrunde liegt, soll deshalb auch nicht in einem Zug, sondern schrittweise und in einem Zeitraum von fünf bis fünfzehn Jahren Wirklichkeit werden.

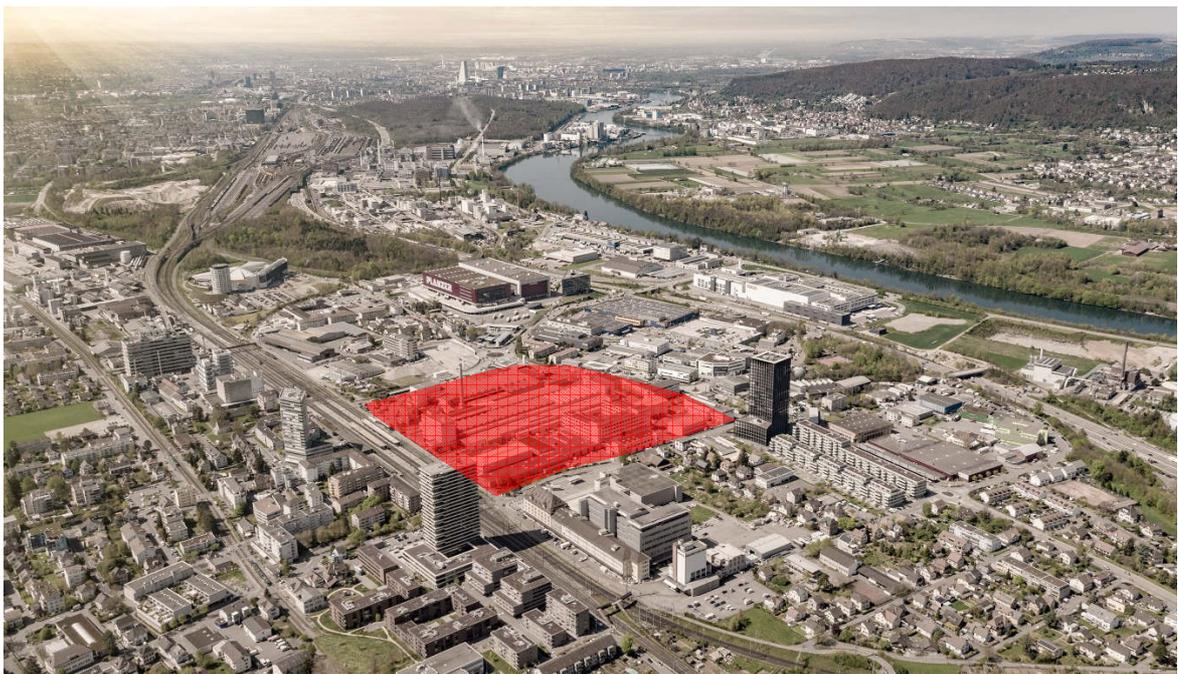


Abbildung 3 Areal im grossräumlichen Kontext, Blick Richtung Basel, Quelle: bredella.ch
(rot = Areal Masterplan)

3. Masterplanung

Das Bredella-Areal befindet sich unmittelbar nördlich des Bahnhofs Pratteln und wird allein durch diese Lage zum Scharnier im Ort.

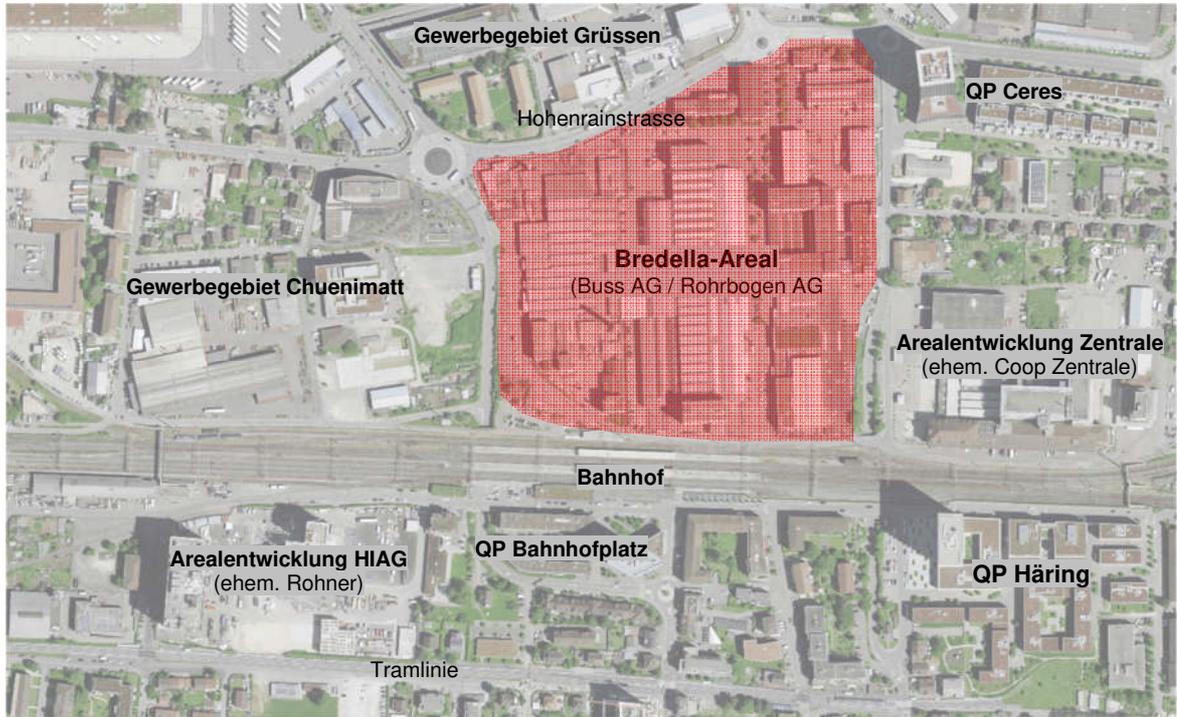


Abbildung 4 Bredella-Areal im Kontext zu anderen Arealen und Arealentwicklungen (rot = Bredella-Areal)

Das Bahnhofsumfeld erfährt bereits im kantonalen Richtplan eine grosse Bedeutung - es ist einer der Entwicklungsschwerpunkte, an dem sich die Siedlungsentwicklung im Kanton nachhaltig fokussieren soll. Dies liegt vor allem an der herausragenden ÖV-Erschliessung. Ab 2025 ist der Bahnhof Pratteln im 10-Minuten-Takt erreichbar und nur 8 Minuten vom Bahnhof Basel SBB entfernt. Unter dem Titel "Pratteln Mitte" wurden die kommunalen Planungen im Bahnhofsumfeld 2012 mit der Einrichtung der Zone mit Quartierplanpflicht "Zentrum" in die Wege geleitet.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd begann die Herausbildung eines neuen Zentrums rund um den Bahnhof. Hier finden sich bereits heute diverse Einrichtungen für Besorgungen für den täglichen Bedarf. Südlich der Gleise fanden in den letzten 15 Jahren bauliche Verdichtungen statt. Mit der neu sanierten Bahnhofstrasse entsteht schrittweise eine übergeordnete Verbindung vom Ortskern über den Bahnhof bis ins Gebiet Grüssen.

Mit den Arealentwicklungen "Zentrale" (ehemals Coop Zentrale), "HIAG" (ehemals Rohner) und "Bredella" auf den Arealen der beiden Firmen BUSS AG und Rohrbogen AG wird Pratteln Mitte, also der Bereich zwischen der Tramlinie und der Hohenrainstrasse, eine weitere starke Aufwertung erfahren. Die beiden Seiten der Bahn werden in Zukunft als ein neues Ganzes wahrgenommen, womit das städtische Pratteln erkenn- und erlebbar wird, eine neue Identität erhält.

Bredella verbindet. Als zentraler Baustein von Pratteln Mitte schafft es nicht nur ein neues Stadtquartier nördlich der Bahn, sondern trägt durch vernetzende Infrastruktur und öffentliche Räume zur Verbindung der Quartiere bei. Die Bahnlinie tritt heute noch als harte Trennung zwischen den beiden Ortsteilen in Erscheinung. Nördlich der Bahnlinie prägt vereinzelt noch ein industrielles Erscheinungsbild den Charakter von Pratteln. Mit

Bredella wird die Verbindung vor allem für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Die Trennung zwischen Nord und Süd löst sich durch gezielte Investitionen in die Infrastruktur mehr und mehr auf. Bredella schafft eine attraktive Fuss- und Veloanbindung vom historischen Dorfkern bis hinunter ins Gebiet Grüssen.

3.1. Planungsleitsätze

Für die Arealentwicklung im Sinne der geplanten Transformation des Areals zu einem neuen Stadtquartier mit Mischnutzungen und Wohnen bilden die nachfolgenden sechs Planungsleitsätze den roten Faden für die langfristige Entwicklung von Pratteln Mitte und die Erarbeitung des städtebaulichen Richtprojektes.



Neuer Entwicklungsschwerpunkt

Die verdichtete Bauweise rund um den Bahnhof setzt neue Akzente. Der direkte Bahnhofanschluss ist die ideale Voraussetzung für ein durchmischtes Stadtquartier. Hier kann und sollte gemäss Kanton ein neuer Entwicklungsschwerpunkt für Pratteln und den Grossraum Basel entstehen.



Schritt über die Geleise

Der Schritt über die Geleise eröffnet neuen Raum für die weitere Entwicklung und Transformation der Stadt. Rund um den Bahnhof gibt es mehrere Areale, die für eine Innenentwicklung prädestiniert sind. Bredella, direkt am Bahnhof gelegen und den neuen Busbahnhof beherbergend, übernimmt die Schlüsselrolle für die Vernetzung der verschiedenen Entwicklungsgebiete. Chuenimatt, Grüssen, Ceres, Zentrale und Bredella verwachsen zu einem neuen Siedlungskörper.



Stadterneuerung und Vernetzung

Durch die Transformation vom Industrieareal zum Wohn- und Arbeitsort entsteht die Chance einer übergreifenden Stadterneuerung. Die einzelnen Siedlungsgebiete werden miteinander verwoben. Durchlässige Strukturen, öffentliche Räume und neue Verbindungen begünstigen starke Beziehungen zwischen den einzelnen Quartieren. Pratteln Mitte bildet zusammen mit der Bebauung um den Bahnhofplatz das neue städtische Pratteln.



Imagewandel räumlich vollziehen

Die Entwicklung macht das Bahnhofsgebiet Pratteln zu einem vielfältigen und attraktiven Wohn- und Arbeitsort. Neue Freiräume bilden die Grundlage für ein Quartier mit hoher Lebensqualität. Das Stadtquartier am Bahnhof ist eine nachhaltige Ergänzung zu den kleinteiligen Wohnquartieren, zum historischen Ortskern und zu den grossflächigen Industriearealen von Pratteln sowie zum neu geplanten Stadtteil Salina Raurica unten am Rhein bei Augst.



Entwicklung aus dem Kontext und Bestand

Der zukünftige Stadtteil Bredella wird aus dem stadträumlichen Kontext und den bestehenden Strukturen im Areal konzipiert. Zwei historische Industriebauten erhalten als identitätsstiftende Baukörper im Quartier eine neue Bedeutung. Die etappierte Entwicklung stärkt die Akzeptanz und Identität des neuen Quartiers. Damit vollzieht sich der Wandel lokal verankert und selbstverständlich.



Zukunftsorientiertes Stadtquartier

Bredella wird nachhaltig und zukunftsfähig konzipiert, geplant, gebaut und betrieben. Städtebau und Architektur richten sich nach den neusten Standards, mit dem Ziel der 2000-Watt-Kompatibilität. Einheimische Pflanzen fördern die Biodiversität in den begrünten Freiräumen. Ein Mobilitätskonzept optimiert das Miteinander von Fuss- und Veloverkehr, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr. Die Mobilität wird als Bestandteil des städtebaulichen Konzepts verstanden.

3.2. Beschreibung Masterplan

Die bestehenden Strukturen im und um das Areal wie der Bahnhof, erhaltenwerte Industriebauten, benachbarte Entwicklungsareale und umliegende Strassen bilden die Ausgangs- und Ankerpunkte der Masterplanung.



Abbildung 5 Visualisierung Umsetzung Masterplanung, Quelle: bredella.ch

Die städtebauliche Struktur des neuen Stadtteils orientiert sich an den Idealen der europäischen Stadt. Verträgliche Dichte (aber nicht Enge), Vielfalt, Mischnutzung und eine einfache Orientierung sowie Strassen, Wege und Plätze, spannende Sichtbeziehungen und abwechslungsreiche öffentliche Freiräume sind einige dieser städtischen Ideale.

Das heute graue und praktisch vollständig versiegelte Industrieareal wandelt sich zu einem attraktiven Stadtteil mit hochwertigen Freiräumen. Die Freiräume bilden die tragende Struktur, an welcher sich Verkehrsflüsse, Bebauung und Infrastruktur orientieren. Bei allen Freiräumen wird ein Hauptaugenmerk auf die Nutzungsqualität und auf eine hochwertige Durchgrünung gelegt und damit auf den ökologischen Ausgleich geachtet. Die unterschiedlichen und abwechslungsreich gestalteten Freiräume ermöglichen interessante Raumabfolgen. Auf den grossen Bahnhofplatz folgt die langgezogene neue Bahnhofstrasse. Enge Gassen wechseln sich mit offenen Quartierplätzen ab. Hinter den Gebäuden verbergen sich grosszügige, begrünte Wohnhöfe. Die Gebäude bilden den Rahmen um diese Aussenräume und stehen zu ihnen in Bezug.



Abbildung 6 Situation Masterplanung, Quelle: bredella.ch (grössere Plandarstellung ist im Anhang 1 enthalten)

Die Masterplanung kann folgendermassen charakterisiert werden:

- Der neue Bahnhofplatz Nord ist die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und der Ankunftspunkt in Bredella. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und repräsentative Eingänge in die angrenzenden Gebäude beleben den Platz.

- Die neue Bahnhofstrasse bildet als Boulevard die zentrale Haupterschliessung des neuen Stadtteils.
- Zwei breite Nord-Süd-Promenaden erschliessen den neuen Stadtteil in der Tiefe. Beide Promenaden werden als grüne Fussgänger- und Veloachsen gestaltet. Die östlich gelegene Promenade übernimmt zudem die Funktion der ergänzenden Erschliessung zwischen der neuen Bahnhofstrasse und der Hohenrainstrasse.
- Die vier Quartierplätze sind Aufenthaltsflächen für die Öffentlichkeit. Sie bieten Raum für Aktivitäten oder Events und haben einen direkten Bezug zu den ehrwürdigen Industriehallen, welche teilweise erhalten werden und ein vielfältiges Nutzungspotential aufweisen (Kultur- und Sportnutzungen, Markanlässe etc.). Dabei wird auf eine sorgfältige Integration der bestehenden Strukturen in den neuen Stadtteil geachtet.
- Das Areal wird durch ein feinmaschiges Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr gegliedert. Die Gassen werden dabei als öffentliche Durchgänge verstanden. Ihre Gestaltung zeichnet sie als ruhiger Begegnungsraum für die angrenzenden Gebäude aus.
- Die privaten Wohnhöfe dienen als ruhige Rückzugsorte für die Bewohnerinnen und Bewohner.
- Die Gebäude bilden den Rahmen um die zuvor beschriebenen Freiräume des neuen Stadtteils. An stadträumlich bedeutungsvollen Punkten bilden prägnante Baukörper neue Adressen und Orientierungspunkte.

3.3. Beschreibung der städtebaulichen Elemente des Masterplans

Hinweis: Alle nachfolgenden Visualisierungen (Abbildungen 7 bis 13) zeigen eine mögliche Umsetzung basierend auf dem Masterplan auf. Materialisierung und Gestaltung von Bauten, Strassen und Plätzen sind Gegenstand der weiteren Planung.

3.3.1. Bahnhofplatz Nord als Pendant zum südlichen Platz



Der neue Bahnhofplatz Nord ist die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und der Ankunftspunkt in Bredella. Alle wichtigen Wege und Verkehrsmittel knüpfen hier an. Er ist das stadträumliche Pendant zum bestehenden, südlichen Platz. Für den Busverkehr entsteht ein Knotenpunkt mit vier Halte-

kanten. Im Untergeschoss bieten ein öffentliches Veloparking sowie eine Tiefgarage mit direkter Verbindung zur Unterführung ausreichend Abstellfläche. Für den Zugang zum Stadtquartier wird die heutige Bahnstufunterführung aufgewertet.

Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und repräsentative Eingänge in die angrenzenden Gebäude beleben den Platz. Die Arkade fungiert als Übergang zwischen Platz und Gebäude und erweitert den Bewegungsbereich für die Fussgänger. Die hohen Dächer des Busbahnhofes vermitteln zwischen dem offenen Platz und den grossen Bauten darum herum. Für die Architektur des Hochhauses und die Gestaltung des Bahnhofplatzes wird ein Wettbewerb durchgeführt.

3.3.2. Neue Bahnhofstrasse als Hauptachse und Boulevard



Die neue Bahnhofstrasse bildet die zentrale Haupterschliessung des neuen Stadtteils. Sie koppelt den Bahnhofplatz an das übergeordnete Strassennetz an. Auf der Höhe des Bahnhofplatzes und hin zum Hallenplatz weitet sich die Strasse zum öffentlichsten Platz von Bredella. Auch die wichtigen Fussgängerquerungen sowie die Zufahrten und Anlieferungen biegen von der neuen Bahnhofstrasse ab.

Das Strassenprofil dieser Hauptachse ist differenziert strukturiert. Der Strassenraum wird von einer Allee gefasst und bekommt damit den Charakter eines Boulevards. Unter den Bäumen gibt es Kurzzeit- Parkplätze und Veloabstellplätze. Auf einer Seite wird die Strasse von einer Arkade in den Erdgeschossen begleitet. Sie bildet einen Übergang zu den Gebäuden und schützt die Fussgänger vor Sonne, Wind und Regen. In den Erdgeschossen entlang der neuen Bahnhofstrasse konzentrieren sich Läden, Gastronomie und andere publikumsorientierte Nutzungen. Die Geschäftshäuser haben hier ihre repräsentative Adresse. Die Strasse ist für Fussgänger barrierefrei überquerbar und weist ein dem Charakter der Strasse entsprechendes Temporegime auf (max. Tempo 30).

Die neue Bahnhofstrasse geht nach ihrer Erstellung in das Eigentum der Gemeinde über, die definitive Ausgestaltung der Strasse wird gemeinsam mit der Gemeinde ausgearbeitet.



Abbildung 7 Neue Bahnhofstrasse als Hauptachse, Quelle: bredella.ch
(Abbildung: mögliche Umsetzung der Absichten des Masterplans)

3.3.3. Promenaden für den Fuss- und Veloverkehr sowie Zubringerverkehr



Zwei breite Nord-Süd-Promenaden erschliessen den neuen Stadtteil in der Tiefe. Vor allem aber bieten sie den Anwohnern und dem Fuss- und Veloverkehr eine angenehme Verbindung mit Aufenthaltsqualität zwischen dem Bahnhof und dem Gewerbegebiet "Grüssen". Beide Promenaden werden als grüne Fussgänger- und Veloachsen gestaltet. Hartbeläge und aufgelockerte, doppelte Baumreihen definieren die Bewegungs- und Aufenthaltszonen. Die Baumreihen dienen einerseits der Entwässerung. Andererseits stärken sie neben einer einheitlichen, sorgsam platzierten Möblierung mit Sitzbänken, Abfalleimern und einer guten Beleuchtung die gestalterische und räumliche Qualität.

Aus den unterschiedlichen Funktionen der beiden Promenaden ergeben sich aber auch Unterschiede im Erscheinungsbild:

- Die westliche Promenade ist der Fuss- und Veloweg zum Gewerbegebiet "Grüssen" und ersetzt das heutige "Grüssenweglein"; das Wasserspiel schafft einen Aufenthaltsort mit Bezug zum hier unterirdisch fliessenden Talbach.
- Die östliche Promenade weist eine Fahrspur aus, denn sie bleibt als Feinerschliessung und Zufahrt zu den Tiefgaragen zwischen Hohenrainstrasse und neuer Bahnhofstrasse durchgängig. Die beiden Promenaden werden als übergeordnete, die Orientierung erleichternde Freiräume verstanden und sollen deshalb auch einheitlich gestaltet werden.
- Die Ost-West-Promenade erschliesst den Stadtteil für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Bahnlinie.

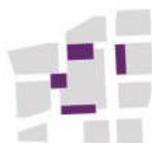


Abbildung 8 Talbachpromenade als öffentliche Fuss- und Veloverbindung, Quelle: bredella.ch (Abbildung: mögliche Umsetzung der Absichten des Masterplans)



Abbildung 9 Gleispromenade als öffentliche Fuss- und Veloverbindung, Quelle: bredella.ch (Abbildung: mögliche Umsetzung der Absichten des Masterplans)

3.3.4. Aufenthaltsräume



Quartierplätze
als öffentliche
Aufenthaltsräume

Sei es mit Wasserelement, mit Kiesbelag oder mit grosszügiger Rasenfläche – die vier Quartierplätze sind Aufenthaltsflächen für die Öffentlichkeit. Sie bieten Raum für Aktivitäten oder Events und haben einen direkten Bezug zu den ehrwürdigen Industriehallen. Der "Eichenplatz" mit Kiesbelag ist der Quartierplatz für Boulespiel oder einen möglichen Flohmarkt. Das Kronendach bietet Schatten und schafft ein angenehmes Klima. Der "Platanenplatz" mit seiner baumgerahmten grossen Wiese ist Treffpunkt des Quartiers für Spiel und Sport. Der "Talbachplatz" mit seinem Wasserbecken lädt zum Sitzen oder Spielen ein. Der ebenfalls baumbestandene "Hallenplatz" ist ein grosszügiger städtischer Vorplatz zu Hotel und Halle. Auf den Quartierplätzen versickert das Regenwasser, ohne die Kanalisation zu belasten. In ihrer betont individuellen Gestaltung unterscheiden sich die vier Plätze voneinander und bieten somit ein vielfältiges Aufenthaltsangebot.



Abbildung 10 Quartierplätze als öffentliche Aufenthaltsräume, Quelle: bredella.ch
(Abbildung: mögliche Umsetzung der Absichten des Masterplans für die Pflanzenwiese)



Abbildung 11 Quartierplätze als öffentliche Aufenthaltsräume, Quelle: bredella.ch
(Abbildung: mögliche Umsetzung der Absichten des Masterplans für den Hallenplatz)

3.3.5. Gassen als kleinste Einheit im Wegnetz



Das Areal wird durch ein feinmaschiges Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr gegliedert. Die Gassen werden dabei als öffentliche Durchgänge verstanden. Ihre Gestaltung zeichnet sie als ruhiger Begegnungsraum für die angrenzenden Gebäude aus. Das Grundprinzip ist einfach: Ein grüner Mittelstreifen mit Rasen und Bäumen, Pflanzflächen vor den Fassaden, dazwischen die Erschliessungswege für die Gebäude. Der Mittelstreifen ist vielfältig nutzbar – sei es als Spielfläche, Aufenthalts-, Bewegungs- oder Begegnungsort – und für die Feuerwehr befahrbar. Die Flächen mit heimischen Stauden und Gräsern vor den Fassaden wirken atmosphärisch. Sie dienen einerseits als Sichtschutz für die Erdgeschosse und andererseits der Regenwasserretention und der Verbesserung des städtischen Mikroklimas. Die definitive Gestaltung der Aussenräume wird auf die jeweils angrenzenden Bauprojekte der einzelnen Baubereiche und deren Nutzungen im Erdgeschoss abgestimmt.



Abbildung 12 Gassen als kleinste Einheit im Wegnetz, Quelle: bredella.ch
(Abbildung: mögliche Umsetzung der Absichten des Masterplans für die Grünasse)

3.3.6. Wohnhöfe als Rückzugsorte



Die halbprivaten Wohnhöfe dienen als ruhige Rückzugsorte für die Bewohnerinnen und Bewohner. Hier können Kinder spielen und Nachbarn sich austauschen. Die grünen Oasen im städtischen Raum erzeugen auch an heissen Sommertagen ein angenehmes Klima. Lücken zwischen den Häusern erlauben Einblicke und sorgen für eine gute Durchlüftung. In den Höfen gibt es Raum für grosszügige Terrassen, Gärten und Spielplätze. Die Gestaltung der Innenhöfe wird im Rahmen der einzelnen Bauprojekte entworfen, konkretisiert und umgesetzt.



Abbildung 13 Wohnhöfe als Rückzugsorte, Quelle: bredella.ch
(Abbildung: mögliche Umsetzung der Absichten des Masterplans für einen der beiden Wohnhöfe)

3.3.7. Baubereiche

Die Gebäude bilden den Rahmen um die zuvor beschriebenen Freiräume des neuen Stadtteils. An stadträumlich bedeutungsvollen Punkten bilden prägnante Baukörper neue Adressen und Orientierungspunkte. Am Kreis Salinenstrasse/Hohenrainstrasse kommt ein ausdrucksstarkes Bauwerk zu stehen und markiert so einen eigentlichen Eingang zu Pratteln. Entlang der Gleise wird mit drei Bauten eine abwechslungsreiche Silhouette entstehen. Ein neues Hochhaus am Bahnhofplatz spannt zusammen mit dem Aquila- und Helvetia-turm den Raum um den Bahnhof auf, komplettiert das Ensemble von Hochhäusern und markiert so auch das neue städtische Zentrum.

3.3.8. Nutzungen und Nutzer

Das Projekt "Bredella" strebt nicht ein weiteres, rein funktional durchoptimiertes Wohnquartier an, sondern versteht sich als neuer Stadtteil in Pratteln Mitte mit gemischter Nutzung und unterschiedlicher, vielfältiger Bebauung. Das Wohnen soll hier ebenso Platz haben wie kommerzielle Nutzungen, das Alte ebenso wie das Neue. Entstehen soll so eine dem Zeitgeist entsprechende neue Art des Umgangs mit Raum an gut erschlossener Lage in städtischen Ballungsräumen.

3.3.9. Wohnen

Mit der Transformation des Industriegebiets hin zu einem modernen Stadtteil Prattelns wird der Ort neu definiert. Er soll Wohnen mit Arbeiten vereinen und das heute privatisierte Industrieareal für breite Bevölkerungsgruppen und moderne Dienstleister öffnen.

Für Menschen in den verschiedensten Lebenslagen soll der passende Wohnraum in einem multifunktionalen Stadtteil, an zentraler Ausgangslage direkt beim Bahnhof und in der Nähe der Autobahn entstehen. Es soll nicht einfach eine weiter monotone Grossüberbauung, sondern ein Lebens- und Arbeitsraum mit guter Quartierinfrastruktur, funktionalen Freiräumen und einer hohen Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Ein Raum für Menschen, die in der Nähe von Basel an zentraler Lage in einem attraktiven Wohnumfeld leben möchten.

3.3.10. Kommerzielle Nutzungen

Im Fokus bei den kommerziell nutzbaren Flächen stehen kleinere und mittelgrosse Dienstleistungsunternehmen und Gewerbebetriebe. Ihnen wird hier die Möglichkeit geboten, sich in einem Quartier mit attraktivem Arbeitsumfeld an gut erschlossener Lage direkt beim Bahnhof und nahe der Autobahn optimal in Szene zu setzen. Bredella ist sowohl aus der Stadt als auch aus dem Oberbaselbiet und dem Aargau bequem und stressfrei erreichbar. Dabei sollen grundsätzlich Betriebe aller Branchen und Sparten sowie privater und öffentlicher Natur angesprochen werden. Ausgeschlossen sind lediglich Unternehmungen, die das Wohnen störende Emissionen produzieren (Lärm, Gerüche, Licht, visuell unpassende Einrücke), übermässigen motorisierten Verkehr erzeugen (Lärm, Sicherheit, Unbehagen) oder nicht zum Wohnen passende Aktivitäten ausüben.

3.3.11. Flexibilität

Bis auf wenige spezifische Nutzungen, welche aus städtebaulichen Überlegungen in der Anordnung vorgegeben oder ausgeschlossen sind, werden die verschiedenen Nutzungen nicht starr festgelegt. Vieles ist offen, vieles soll offen bleiben und sich mit der Zeit auch verändern können. Auch wenn es aktuell klare Vorstellungen zur Nutzungsverteilung gibt, soll es möglich bleiben, Nutzungen anders zu gestalten oder zu platzieren. Der neue Stadtteil soll auch künftigen Anforderungen genügen können und so lebendig und wandlungsfähig bleiben.

3.4. Etappierung und Realisierung

Das heute industriell genutzte Areal wird schrittweise, in mehreren Etappen in ein zentrales, grünes Stadtquartier von Pratteln transformiert. Einerseits wird damit der Marktsituation Rechnung getragen, andererseits soll die Zeit genutzt werden, um im östlichen Teil zu optimieren. Die heute bestehenden Gewerbe- und Dienstleistungsflächen von rund 50'000 m² bleiben in ihrem Umfang auch in Zukunft über das gesamte Areal erhalten. Die Flächen werden in einer der zentralen Lage angemessenen Form wieder angeboten. Die Etappierung erfolgt über einen langen Zeitraum (Ca.-Angaben: Westen 5 Jahre, Mitte 8 Jahre, Osten 15 Jahre).

Als erstes wird das Areal der Rohrbogen AG im Westen umgenutzt. Damit entsteht bereits im ersten Schritt ein voll funktionsfähiges Quartier mit drei Baubereichen und einem Hochhaus vorne am Gleis. Die identitätsstiftende Industriehalle bleibt erhalten und bildet gemeinsam mit einem kleinen Hochhaus einen Übergang zum bestehenden Industrie- und Gewerbeareal des Buss Industriepark im Osten. Ein neuer Kreiselschliesst das Areal und den neuen Bahnhofplatz an die Salinenstrasse an.

In der zweiten Phase wird der Bahnhofplatz räumlich vollendet sowie der Anschluss an die Hohenrainstrasse und den Gallenweg erstellt. Über diese zwei Anschlüsse ist dann die grundlegende Vernetzung mit der Nachbarschaft hergestellt. Zwei weitere Baubereiche komplettieren die Bebauung entlang der Geleise. Das Herz-

stück in der Mitte des Quartiers wird mit der Umnutzung der zweiten erhaltenswerten Industriehalle vervollständigt.

In der dritten Phase werden die drei letzten Baubereiche im heutigen Buss-Areal neuen Nutzungen zugeführt, ein weiterer Quartierplatz erstellt und damit die Transformation abgeschlossen. Der neue Stadtteil ist dann vollständig realisiert und vernetzt die umliegenden Areale und Quartiere mit dem Bahnhof.



1. Phase



2. Phase



3. Phase

Abbildung 14 Realisierung in drei Phasen, Quelle: bredella.ch

Im Vollausbau bzw. nach erfolgter Umsetzung der 3 Realisierungsphasen bietet das Areal gesamthaft Platz für rund 2'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie ebenfalls 1'100 Beschäftigte. In der ersten Phase bzw. mit dem Quartierplan Bredella-Areal West wird von einer Grössenordnung von 800 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie rund 350 Beschäftigten ausgegangen.

3.5. Beurteilung Masterplan durch kantonale Arealbaukommission

Der Masterplan wurde vor der Ausarbeitung von Quartierplanvorschriften und vor der Erstellung von Fachgutachten (Verkehr, Mobilitätskonzept usw.) der kantonalen Arealbaukommission zur Beurteilung unterbreitet. Diese Beurteilung erfolgte am 31. August 2017 und am 16. Mai 2019. Die Erwägungen wurden im Rahmen der Ausarbeitung der Quartierplanung und in den relevanten Punkten bei der Erstellung der Gutachten sowie mit dem im Sommer/Herbst 2020 durchgeführten Studienauftrag und Ideenwettbewerb berücksichtigt bzw. die entsprechende Überprüfung vorgenommen.

3.6. Planungsrechtliche Sicherstellung

Die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Masterplans erfolgt auf Basis einer Sondernutzungsplanung (= Quartierplanungen nach Planungsrecht BL). Mit der Quartierplanung werden die städtebaulichen Elemente des Masterplans betreffend Bebauung, Nutzung, Erschliessung sowie Freiraumnutzung und -gestaltung, wie diese Elemente in den Kapiteln 3.2 und 3.3 beschrieben sind, in Quartierplanvorschriften überführt und damit planungsrechtlich festgelegt. Mit den dazugehörigen Bestimmungen werden damit Qualitätsmerkmale bzw. auch die entsprechenden Gestaltungsanforderungen und die erforderliche Qualitätssicherung des geplanten neuen Stadtquartiers gemäss Masterplan in der Quartierplanung verankert. Die Quartierplanvorschriften (Plan und Reglement) bilden die planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung des neuen Stadtquartiers.

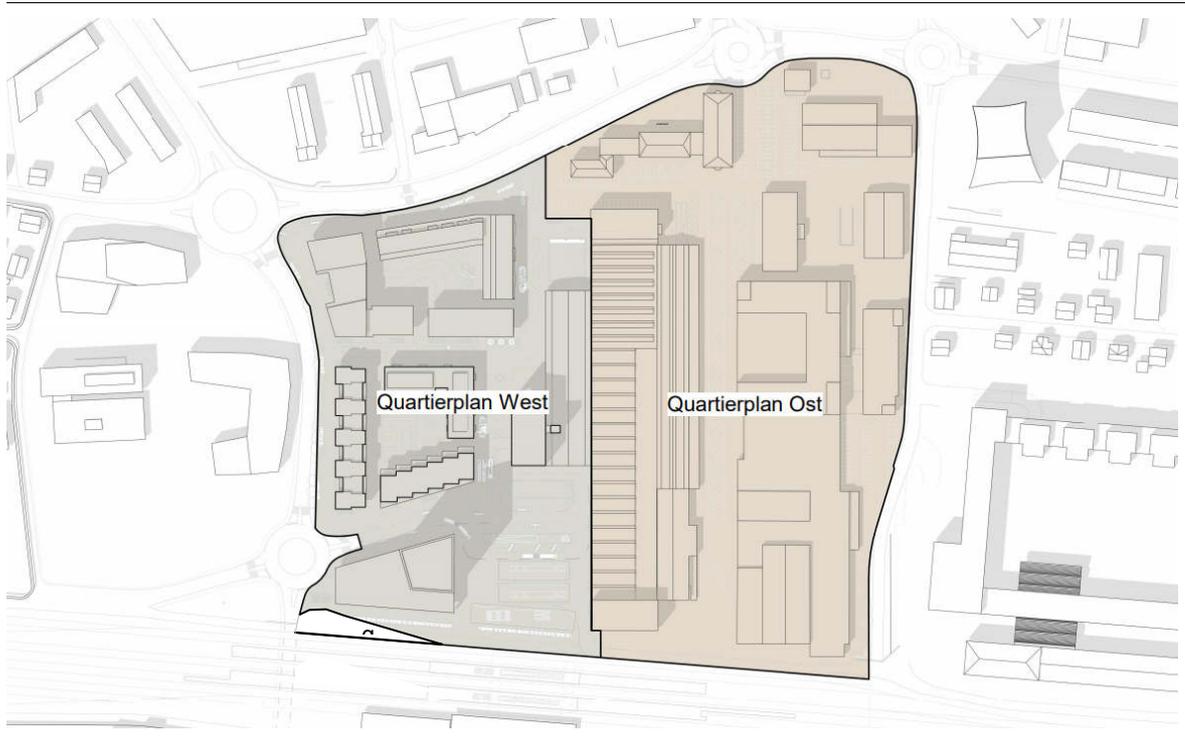


Abbildung 15 Areal der beiden Quartierplanungen

In Bezug auf die Realisierungsetappen wird die Sondernutzungsplanung bzw. Quartierplanung in zwei Areale aufgeteilt. Die erste Realisierungsetappe bzw. 1. Phase (siehe Abbildung 14) umfasst das Areal der Quartierplanung West bzw. die vorliegende Quartierplanung "Bredella-Areal West". Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die beiden anderen Realisierungsphasen bzw. 2. und 3. Phase werden zusammen in der zweiten Quartierplanung definiert.

4. Freiraumkonzept

4.1. Freiraumtypologien

Wo künftig eine grosse Anzahl Menschen leben, arbeiten und sich bewegen werden, sind robuste, flexible Freiräume wichtig. Sie bilden einerseits das funktionale Grundgerüst des künftigen Quartiers. Und sie sind andererseits sehr individuell gestaltete Orte des Lebens. Um der unterschiedlichen Ausgestaltung und der Erfüllung der spezifischen Funktion gerecht zu werden, wurde der Freiraum in acht verschiedene Typologien unterteilt.



Abbildung 16 Freiraumtypologien, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur, rot = Quartierplanaerial

Der Mantel ist der Baum-Saum des gesamten Quartiers: Weithin sichtbare Adresse, Zugangsbereich mit Aufenthaltsqualität und Orientierungshilfe. Die Gleispromenade ist Teil der übergreifenden Langsamverkehrsachse an den Geleisen und somit ein wichtiger Teil der Anbindung an das Umfeld. Der Bahnhofsboulevard ist die innere Hauptschliessung für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr. Er ist Mittler zwischen dem Bahnhof, dem gewerblich geprägten Süden und dem vom Wohnen geprägten Norden. Die baumbestandene Talbachpromenade erschliesst das Quartierinnere. Als wichtige Nord-Süd-Achse mit Aufenthaltsqualität verbindet sie zudem das Quartier Grüssen mit dem Bahnhof und belebt so das neue Quartier. Verschiedene Plätze vom Bahnhofplatz bis zum Quartierplatz und vom städtischen, harten Platz bis zur Grünfläche bieten einer Vielzahl von Nutzungen und Nutzenden fein auf den Bedarf abgestimmte Räume. Die Gasse ist offen zugänglicher, ruhiger Begegnungsraum und die Innenhöfe bieten geschützteren, privateren Rückzugsraum für die Bewohner.

4.1.1. Mantel

Der Mantel ist der Baum-Saum, der das Bredella-Quartier entlang der angrenzenden Strassenräume umfasst. Er bildet den Auftakt zu einem städtischen und doch grünen Quartier und ist ein attraktiver Langsamverkehrsbereich. Strassenbäume in kleinen Gruppen stehen in hügelig modellierten Grünflächen, die den Fussgängerraum definieren und zudem den Bewegungsraum, Begegnungsraum und Quartierzugang akzentuieren.

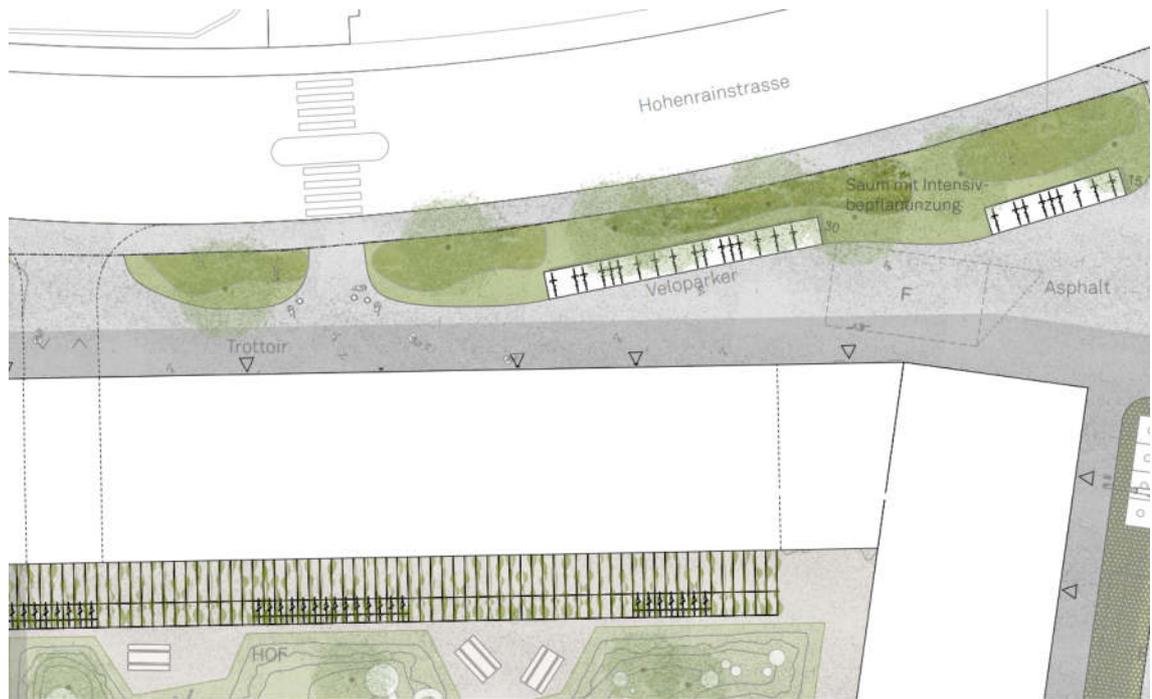


Abbildung 17 Ausschnitt Mantel, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

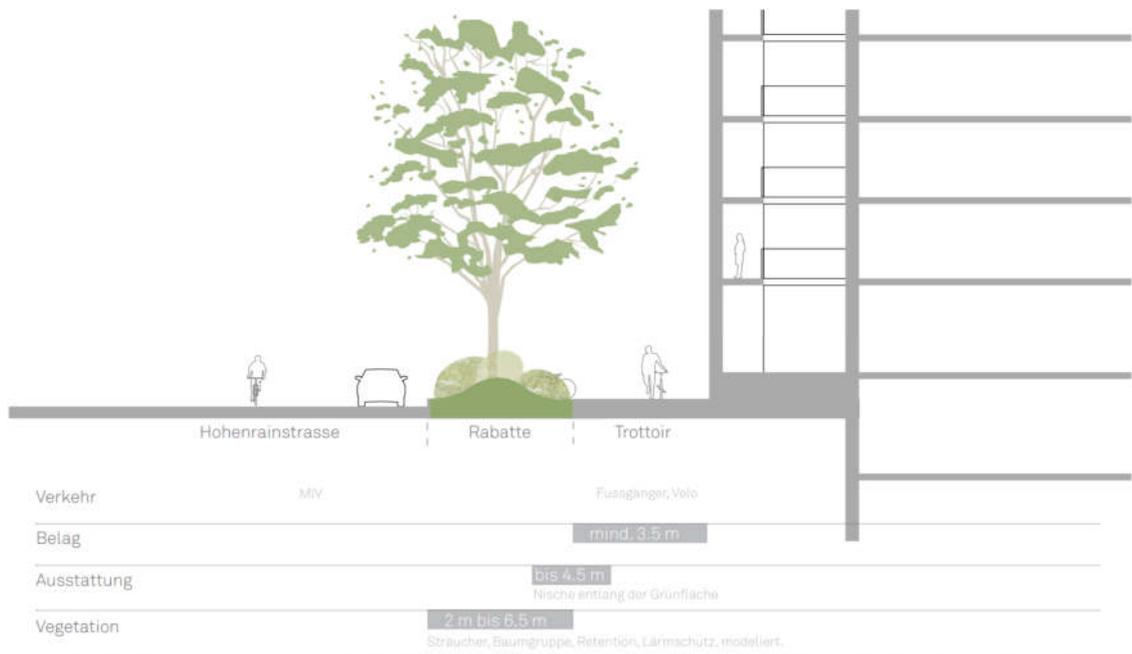
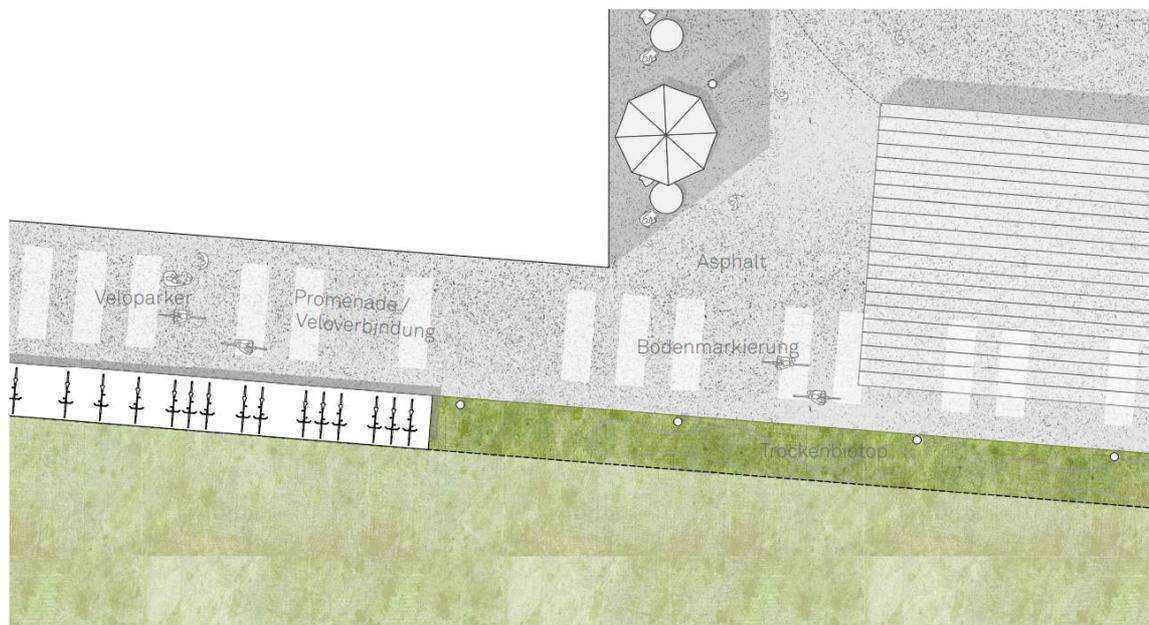


Abbildung 18 Schnitt Mantel, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

4.1.2. Gleispromenade

Die Gleispromenade ist Teil der übergreifenden Langsamverkehrsachse entlang den Gleisen und somit ein wichtiger Anknüpfungspunkt des neuen Quartiers an Pratteln und das weitere Umfeld. Für den Langsamverkehr ist sie die Adresse des neuen Quartiers: Ein urbaner Bewegungsraum mit guter Anbindung an den Bahnhof und mit Durchgängen in das Bredella- und Grüssen-Quartier.



Gleisfeld SBB

Abbildung 19 Ausschnitt Gleispromenade, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur



Abbildung 20 Schnitt Gleispromenade, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

4.1.3. Boulevard

Der Bahnhofsboulevard bzw. die neue Bahnhofstrasse ist die innere Haupteerschliessung und Adresse des Areals für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. In diesem belebtesten Teil des Quartiers konzentrieren sich Läden und publikumsorientierte Nutzungen. Der Boulevard ist eine fussgänger-

freundliche „Bahnhofstrasse“. In seiner Ausstrahlung ist er ein befahrbarer Raum für Fussgänger: Barrierefrei querbar, doch mit einem differenzierten Strassenprofil, das durch die Alleebäume in begrünten Baumscheiben unterstützt und sichtbar gemacht wird. Auch die wichtige Fussgängerquerung Talbachpromenade und die Zufahrten und Anlieferungen setzen am Bahnhofsboulevard an.



Abbildung 21 Ausschnitt Boulevard, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

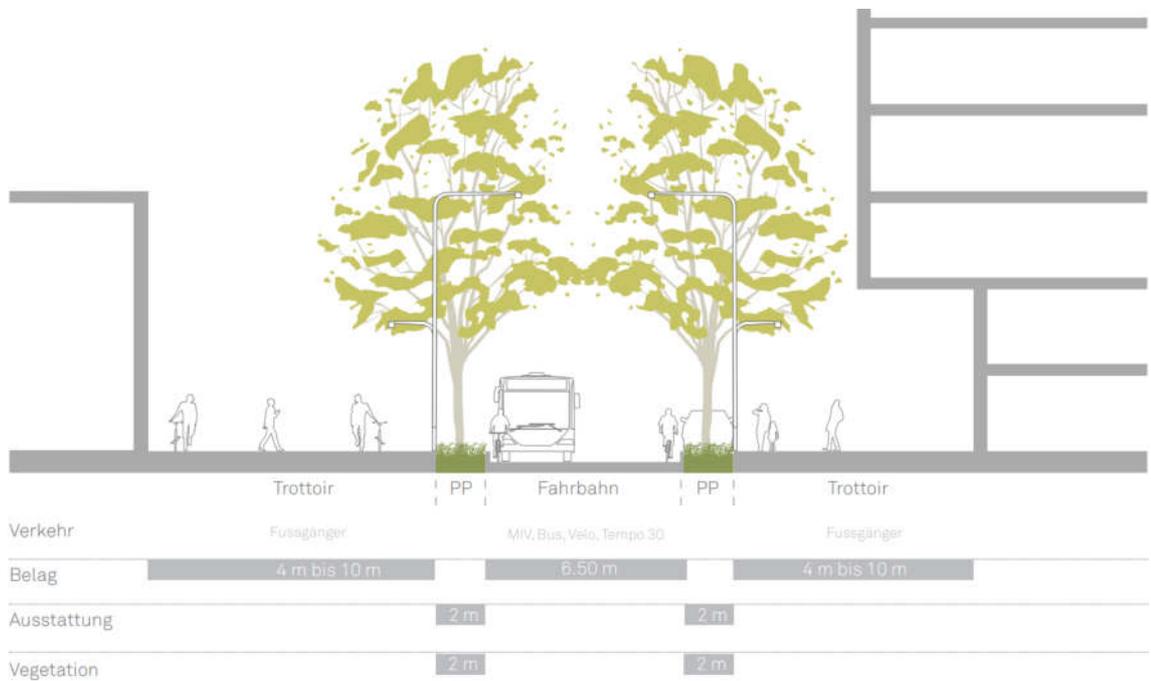


Abbildung 22 Schnitt Boulevard, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

4.1.4. Talbachpromenade

Die breite, baumbestandene Talbachpromenade erschlies das Quartier in seiner Tiefe. Sie bietet den Anwohnern und dem Langsamverkehr eine angenehme Verbindung mit Aufenthaltsqualität. Die Promenade hat die Ausstrahlung einer urbanen, grünen Fussgänger- und Veloachse. Hartbelag und aufgelockerte, doppelte Baumreihen definieren die Bewegungs- und Aufenthaltszonen. Die Talbachpromenade ist die Haupt-Fussgänger-Querung zum Gewerbegebiet Grüssen.

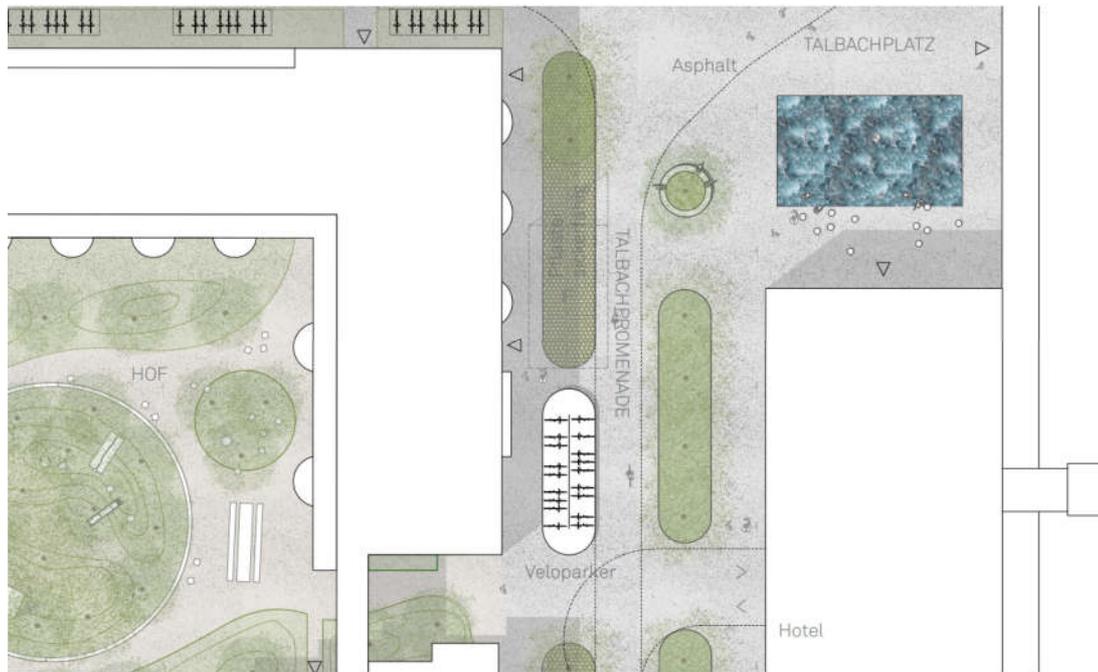


Abbildung 23 Ausschnitt Talbachpromenade, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

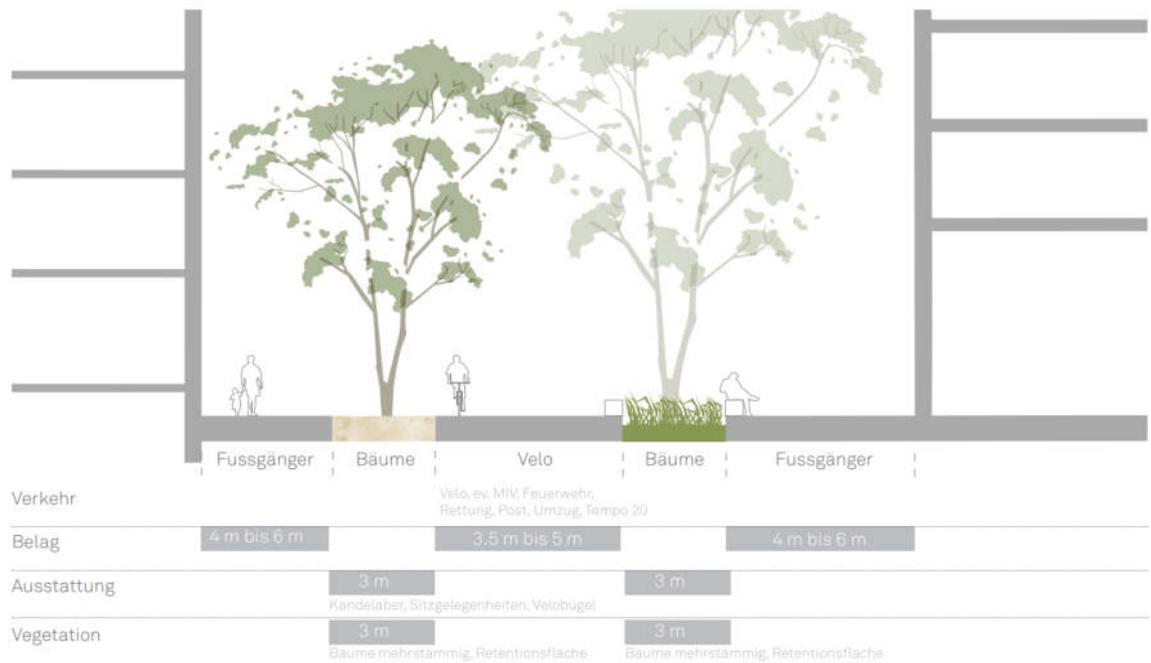


Abbildung 24 Schnitt Talbachpromenade, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

4.1.5. Plätze

Verschiedene Plätze vom Bahnhofplatz bis zum Quartierplatz und von Hartbelag bis zur Grünfläche bieten einer Vielzahl von Nutzungen und Nutzern Raum.

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz ist die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und der Ankunftspunkt im Quartier. Hier knüpfen alle wichtigen Wege an, hier liegen der Busbahnhof, die Bahnstufung und die unterirdische Velogarage. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen in den angrenzenden Gebäuden beleben den Platz.

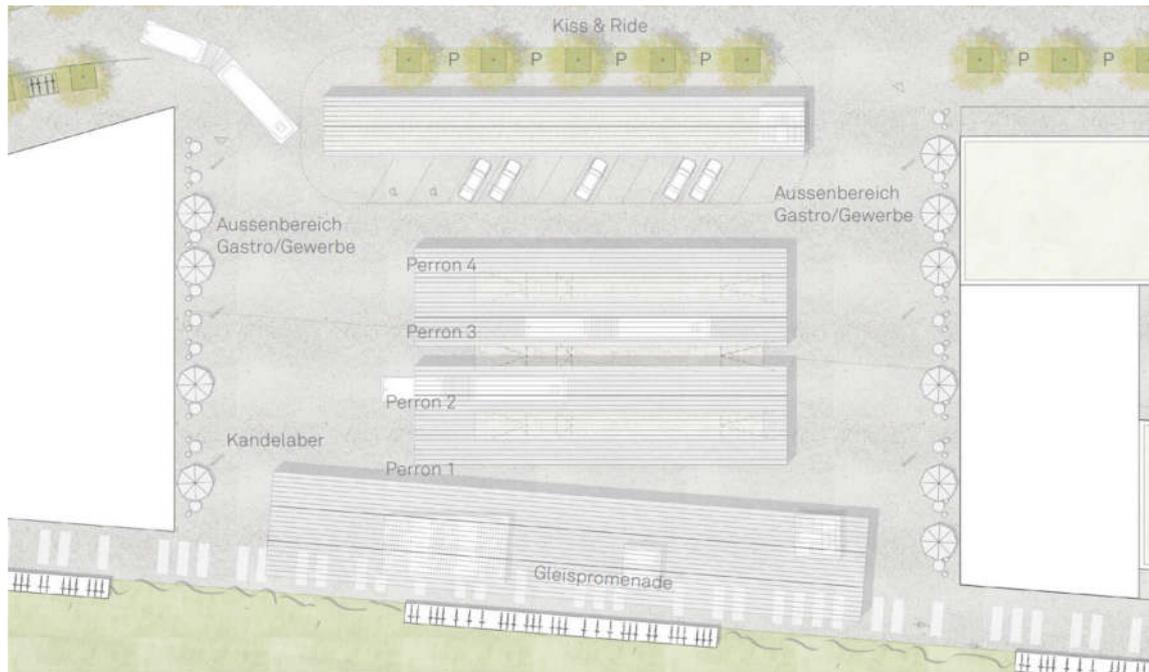


Abbildung 25 Ausschnitt Bahnhofplatz, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur



Abbildung 26 Schnitt Bahnhofplatz, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

Plantanenwiese

Die Platanenwiese mit ihrem Baumrahmen und der offenen Mitte ist die Grünfläche und der Treffpunkt des Quartiers für Spiel und Sport.

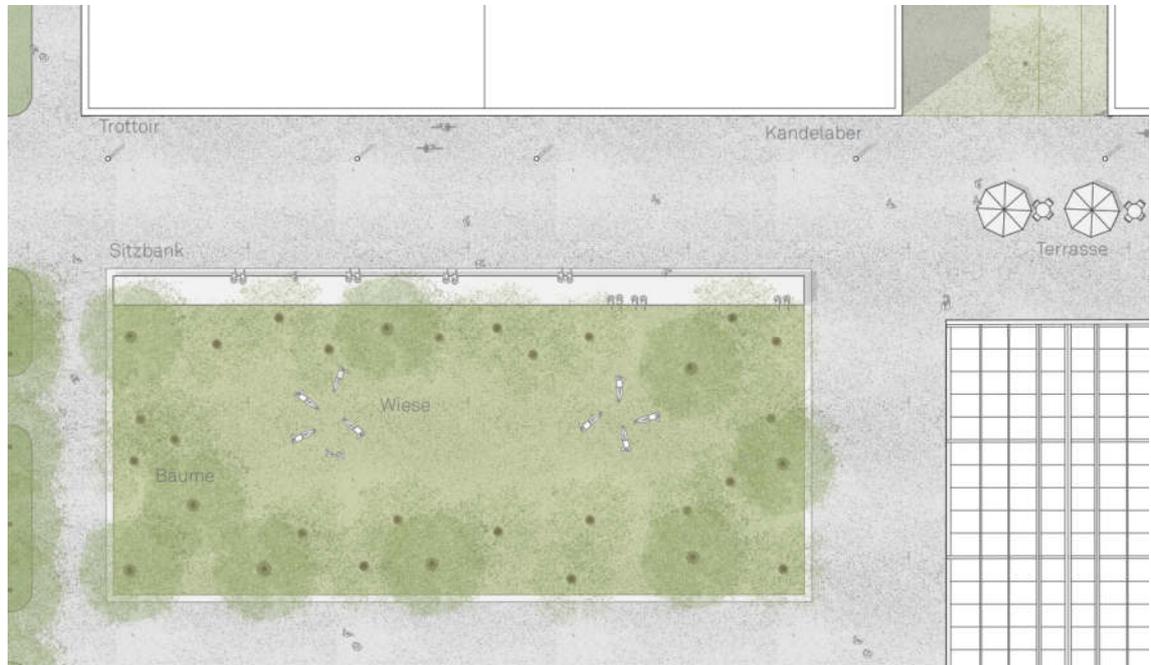


Abbildung 27 Ausschnitt Platanenwiese, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur



Abbildung 28 Schnitt Platanenwiese, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

Hallenplatz

Der Hallenplatz vor den industriellen Altbauten ist der öffentlichste Platz. Er ist als Aussenraum für Veranstaltungen in den Hallen oder andere Anlässe frei bespielbar und zugleich Vorplatz der angrenzenden Nutzung. Die offene Mitte bietet fast unbeschränkte Nutzungsmöglichkeiten, der Baumrahmen ist zugleich schattige Wandelhalle.

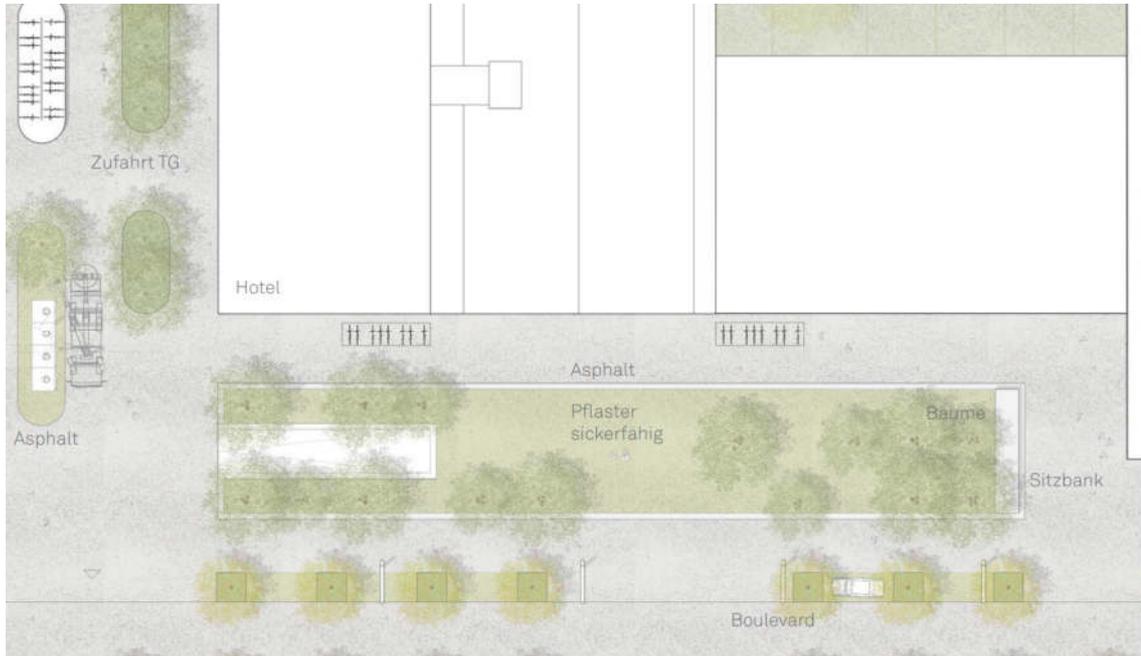


Abbildung 29 Ausschnitt Hallenplatz, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

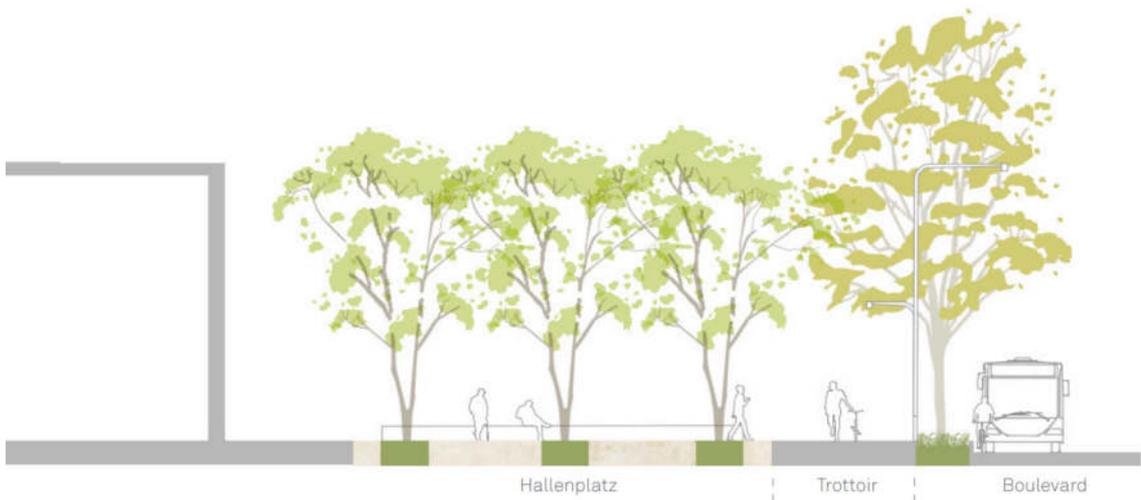


Abbildung 30 Schnitt Hallenplatz, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

4.1.6. Gasse

Die Gasse ist zwar ein öffentlicher Durchgang, doch ihre Gestaltung zeichnet sie deutlich als ruhigen Begegnungsraum für die Nutzer der angrenzenden Gebäude aus. Die Gasse besteht aus einem grünen Mittelstreifen mit Rasen und Bäumen, Pflanzflächen vor den Fassaden und einem dazwischen verlaufenden Erschliessungsweg für die Gebäude. Der Mittelstreifen ist vielfältig nutzbar und für die Feuerwehr befahrbar. Die Flächen mit heimischen Stauden und Gräsern dienen zugleich der Regenwasserretention und der Verbesserung des städtischen Mikroklimas.

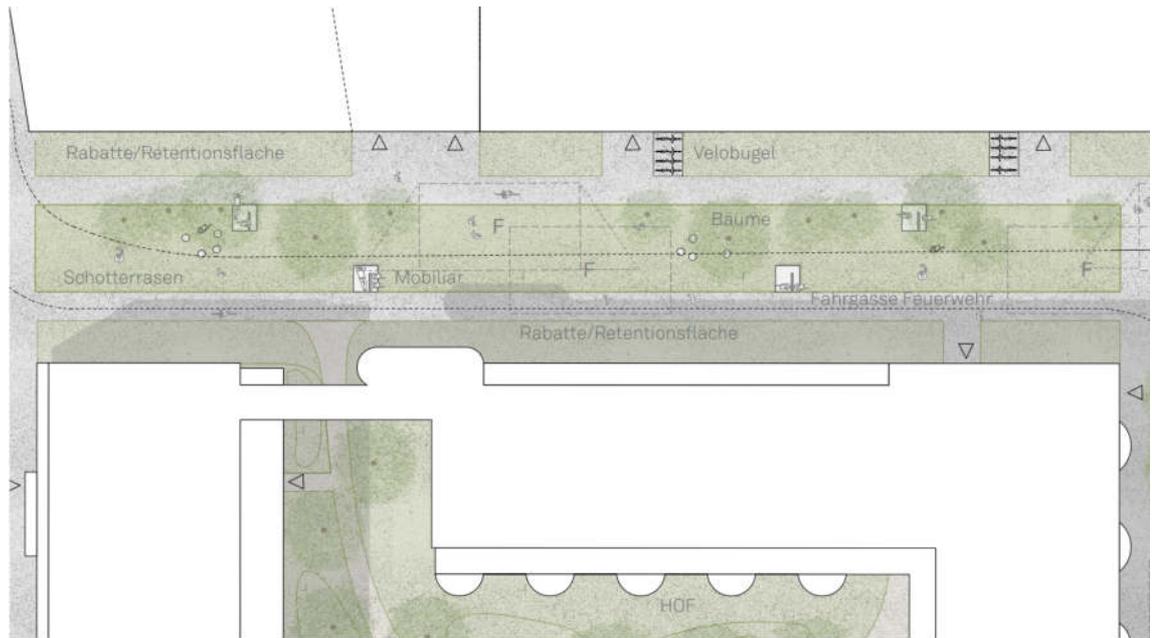


Abbildung 31 Ausschnitt Wohngasse, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

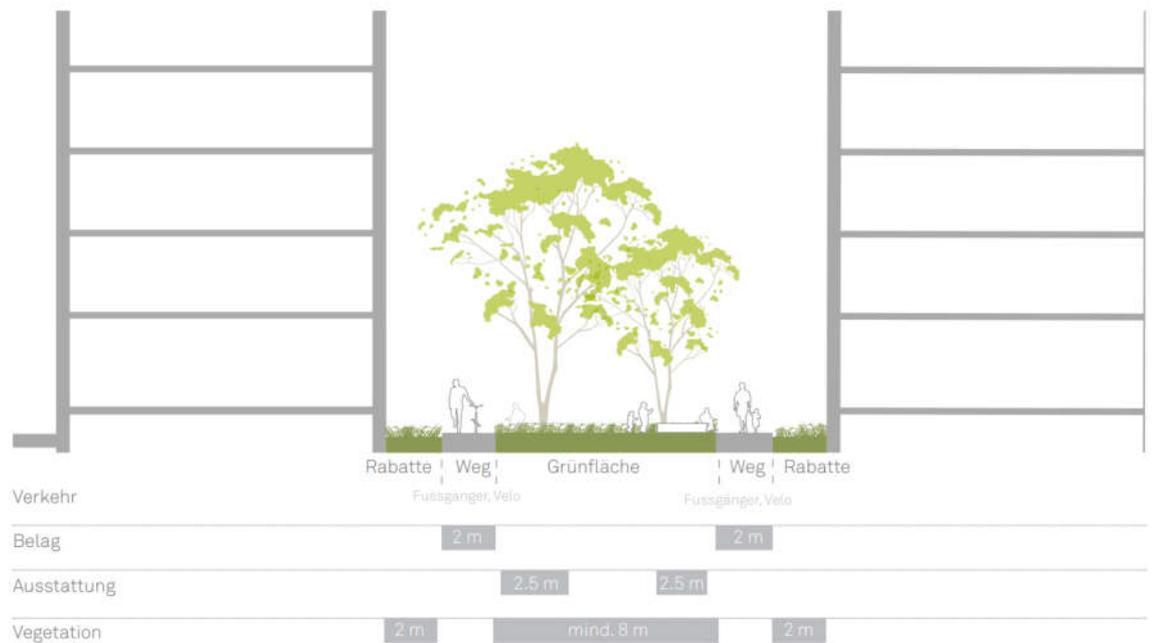


Abbildung 32 Schnitt Wohngasse, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

4.1.7. Höfe

Als Rückzugsbereiche für die Anwohner sind die Innenhöfe zu verstehen. Sie sind grundsätzlich als grüne Wohnhöfe gestaltet, mindestens 80 Prozent ihrer Fläche ist begrünt und/oder als Ruderalfläche angelegt. Auch sie sind daher wichtig für das Quartierklima und die Wasserversickerung. Als halbprivater Raum angelegt, können sie nach Situation und Bedarf grüne Oase, Garten, Spielwiese oder Kindergartenfreiraum sein, auch private Freiflächen für die Erdgeschossnutzer sind vorstellbar. Die Innenhöfe sind im Rahmen und Kontext der Bauprojekte zu entwickeln. Auch ihre Durchwegung und Zugänglichkeit von aussen wird sich aus der Nutzung heraus ergeben.

4.2. Qualitätssicherung Umsetzung Freiraum

Um die qualitätsvolle Umsetzung des Freiraums zu gewährleisten ist im QP-Reglement das Kapitel F Freiraum mit den entsprechenden Vorgaben aufgeführt. Es setzt sich aus den Paragraphen § 12 Freiraumkonzept und Nachweis Umgebungsgestaltung, § 13 Grundsätze und § 14 Freiraumtypologien zusammen. Für die Typologie der Gestaltung des Freiraums ist zudem im Anhang 1 des QP-Reglements der Gesamtplan des Freiraumkonzept als richtungsweisend aufgeführt. Die Planung und Umsetzung des Freiraums soll, wo zielführend und zweckmässig, zu gegebener Zeit in einem partizipativen Prozess erfolgen. Damit sollen Nutzungsbedürfnisse der künftigen Bewohner abgeholt werden. Im Quartierplanvertrag wird diesbezüglich das Vorgehen beschrieben.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist jeweils der Nachweis zu erbringen, dass die Vorgaben der Quartierplanvorschriften zur Freiraumgestaltung eingehalten werden. Die Umgebungsgestaltung der jeweiligen Etappe muss in Übereinstimmung mit dem Freiraumkonzept stehen.

5. Beteiligte und Ablauf der Quartierplanung

5.1. Planungsbeteiligte

Bauherr	INA Invest AG, 8152 Glattpark (Opfikon)
Projektentwicklung	Implenia Schweiz AG, 4055 Basel
Masterplanung	Burckhardt+Partner AG, 4002 Basel
Freiraumplanung	Fontana Landschaftsarchitektur GmbH, 4056 Basel
Umweltverträglichkeitsbericht	EBP Schweiz AG, 8702 Zollikon
Nachhaltigkeit	Durable Planung und Beratung GmbH, 8045 Zürich
Lärmbeurteilung	Kopitsis Bauphysik AG, 5610 Wohlen
Verkehrsgutachten	Glaser Saxer Keller AG, 4103 Bottmingen
Mobilitätsgutachten	Kontextplan AG, 8002 Zürich
Nutzungskonzept	Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, 8001 Zürich
Quartierplanung	Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, 4415 Lausen
Gemeinde Pratteln	Abteilung Bau Gemeinderat Einwohnerrat
Kanton Basel-Landschaft	Kantonale Arealbaukommission (im Rahmen der Beurteilung des Masterplans) Fachämter (im Rahmen der kantonalen Vorprüfung und Prüfverfahren zum UVB) Regierungsrat (Genehmigungsbehörde)

5.2. Planungsablauf Quartierplanung

Entwicklung Masterplan, Vorabklärungen mit Fachstellen Kanton und Bauabteilung Pratteln	seit 2016
Beurteilung Masterplan durch kantonale Arealbaukommission	31. August 2017 16. Mai 2019
Durchführung Studienaufträge für Baubereiche A1 und A2 sowie Durchführung Ideenwettbewerb für die Baubereiche B1 und B2	Mai – Dez. 2020
Prüfverfahren Gemeinde (kommunale Vorprüfung), inkl. Überarbeitung	Nov. 2020 – Mai 2021
Freigabe durch Gemeinderat für Prüfverfahren Kanton (kantonale Vorprüfung)	8. Juni 2021
Mitteilung der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung	5. Oktober 2021
Freigabe durch Gemeinderat für Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens	8. November 2022
Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens	- Auftaktforum 15. Dezember 2022 - Mitwirkungsfrist 16. Jan. bis 27. Feb. 2023 - Ergebnisforum 15. März 2023
Beschlussfassung Gemeinderat	
Beschlussfassung Einwohnerrat	
Referendumsfrist	
Auflageverfahren	

6. Bestandteile der Quartierplanung

Quartierplan (Situation und Schnitte, 1:1'000) und Quartierplanreglement

Quartierplan und Quartierplanreglement bilden zusammen den öffentlich-rechtlichen Planungserlass der Quartierplanvorschriften und sind inhaltlicher Gegenstand im Rahmen der Beschlussfassung, des Auflageverfahrens und des regierungsrätlichen Genehmigungsentscheides. Plan und Reglement bilden die verbindlichen Planungsdokumente. Mit der Inkraftsetzung der Quartierplanung durch die regierungsrätliche Genehmigung werden die bisherigen Zonenvorschriften Siedlung vollständig abgelöst.

Quartierplanvertrag

Zur Sicherstellung der Bebauung sowie der Funktionalität der Quartierplanung können ergänzende privatrechtliche Regelungen erforderlich sein. Die Regelung dieser allfällig erforderlichen privatrechtlichen Belange erfolgt mittels Quartierplanvertrag gemäss § 46 RBG (BL), mit welchem die Grundlagen für die entsprechenden Eintragungen ins Grundbuch hergestellt werden. Bis zum Vorliegen des Quartierplanvertrags gilt eine Vereinbarung betreffend Beiträge an Infrastrukturanlagen.

Planungs- und Begleitbericht

(= vorliegender Bericht)

Der Planungs- und Begleitbericht umfasst die nach Art. 47 RPV (Bund) und § 39 RBG (BL) geforderte Berichterstattung für die Quartierplanung. Im Planungsbericht werden die inhaltlichen Schwerpunkte der Planung, die Durchführung und die Ergebnisse des Planungsverfahrens sowie die Berücksichtigung der planerischen Vorgaben dargelegt. Die Berücksichtigung der umweltrechtlichen Themen erfolgt im Umweltverträglichkeitsbericht.

Mobilitätsgutachten

Das Mobilitätsgutachten macht konkrete Angaben zur Anzahl der Parkplätze und Mobilitätsmassnahmen in Bezug zur Quartierplannutzung.

Verkehrsgutachten

Im Verkehrsgutachten werden die Auswirkungen der Quartierplannutzung auf das umliegende lokale und übergeordnete Verkehrsnetz beurteilt. Zudem wird eine Beurteilung vom Verkehrsgutachten "Entwicklung Gebiet Bahnhof Nord, 2018" vorgenommen, ob dessen Aussagen für diese Quartierplanung noch zutreffen, oder sich neue Erkenntnisse ergeben haben.

Umweltverträglichkeitsbericht und kantonaler Prüfbericht

Der Umweltverträglichkeitsbericht behandelt alle umweltrechtlichen Belange zur Quartierplanung. Aufgrund des Parkplatzbedarfs muss für die Quartierplanung, gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden (vgl. Kapitel 8.11). Der dazugehörige kantonale Prüfbericht (pendent) beinhaltet die Stellungnahmen der kantonalen Umweltschutzfachstelle und spezifiziert allfällige Vorgaben zur Gewährleistung der Umweltverträglichkeit.

Mitwirkungsbericht

Im Mitwirkungsbericht werden, gestützt auf § 2 RBV (BL), die Eingaben aus der Bevölkerung und diesbezügliche Stellungnahmen des Gemeinderates dokumentiert.

Die am südwestlichen Rand der Zone mit Quartierplanpflicht liegende Parzelle Nr. 996, welche sich im Eigentum der SBB befindet, wurde hingegen von der Quartierplanung ausgenommen. Obwohl diese Parzelle im Zonenplan ebenfalls als Bestandteil der Zone mit Quartierplanpflicht festgelegt ist, hat sich die SBB aus ihren bahnbetrieblichen Überlegungen gegen eine Abtretung dieser Fläche für die Quartierplanung ausgesprochen. Somit wurde diese Parzelle vom Geltungsbereich der Quartierplanung ausgenommen. Das Areal der Quartierplanung umfasst somit eine Fläche von 34'963 m².

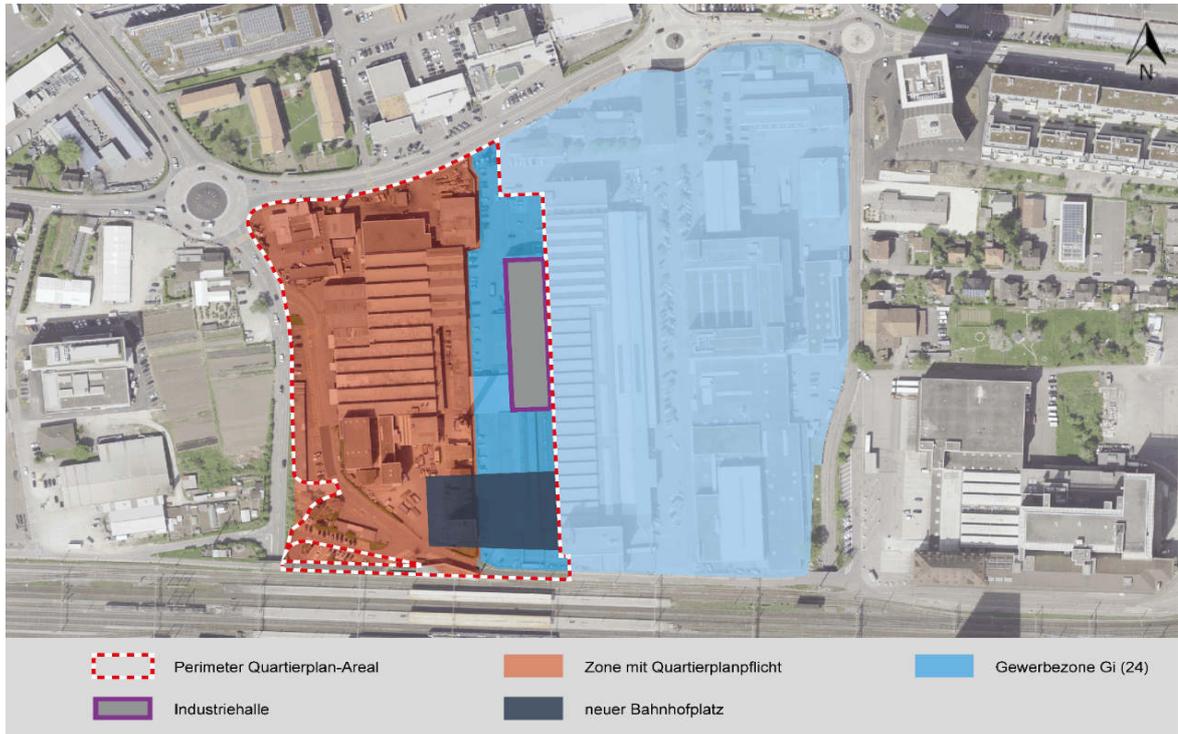


Abbildung 34 Perimeter Quartierplanareal, Quelle Luftbild: geoview BL

7.2. Studienauftrag und Ideenwettbewerb "Bredella-Areal Pratteln"(Baubereiche A1 / A2 bzw. B1 / B2)

Für die Baubereiche A1, A2, B1 und B2 wurde im Sommer/Herbst 2020 ein Studienauftrag bzw. ein Ideenwettbewerb durchgeführt (siehe dazu auch Erläuterung zur Qualitätssicherung unter Kapitel 7.5). Aufgrund des Ergebnisses wurde der Entwurf der Quartierplanung in einzelnen wenigen Punkten präzisiert. Bei der zur kommunalen Prüfung eingereichten Fassung von Plan und Reglement sind diese Präzisierungen bereits enthalten.

7.3. Bereinigung Parzellenstruktur

Damit die Realisierung und Funktion der Quartierplanung gewährleistet werden können, muss auch die heutige Parzellenstruktur an die Quartierplanung angepasst werden. Im Neuzustand sollen die neue Bahnhofstrasse, der Bahnhofplatz und die Promenade entlang der Bahnlinie zusammen mit dem Trockenbiotop dem Eigentum der Einwohnergemeinde Pratteln zugeteilt werden. Die Bredella AG wird Eigentümerin der übrigen Flächen und übernimmt damit auch den Anteil innerhalb des Quartierplanareals, welcher sich heute im Eigentum der Buss Immobilien und Service AG befindet. Die neue Bahnhofstrasse übernimmt dabei die Netzfunktion der heutigen Wasenstrasse (vgl. Kap. 8.3.2). Damit kann die Wasenstrasse im Zusammenhang mit Quartierplanung aufgehoben werden.

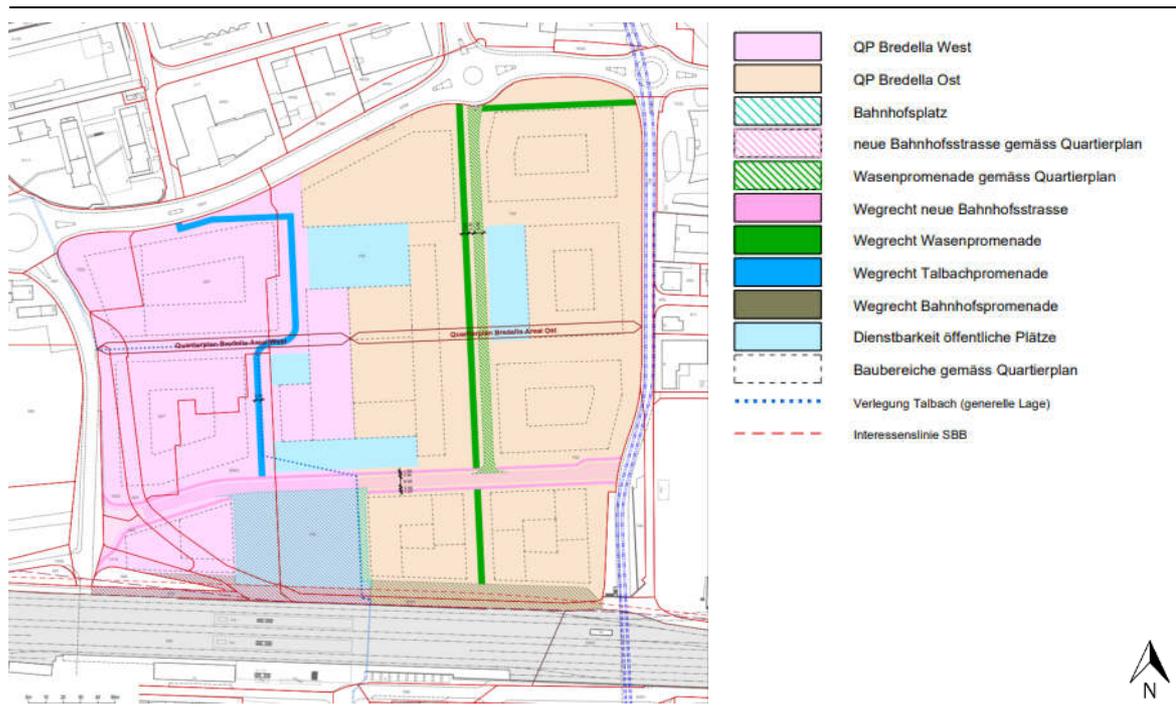


Abbildung 35 Abtretungsflächen unter Berücksichtigung der Etappierung nach Teilgebieten (ohne SBB-Parzelle Nr. 996)

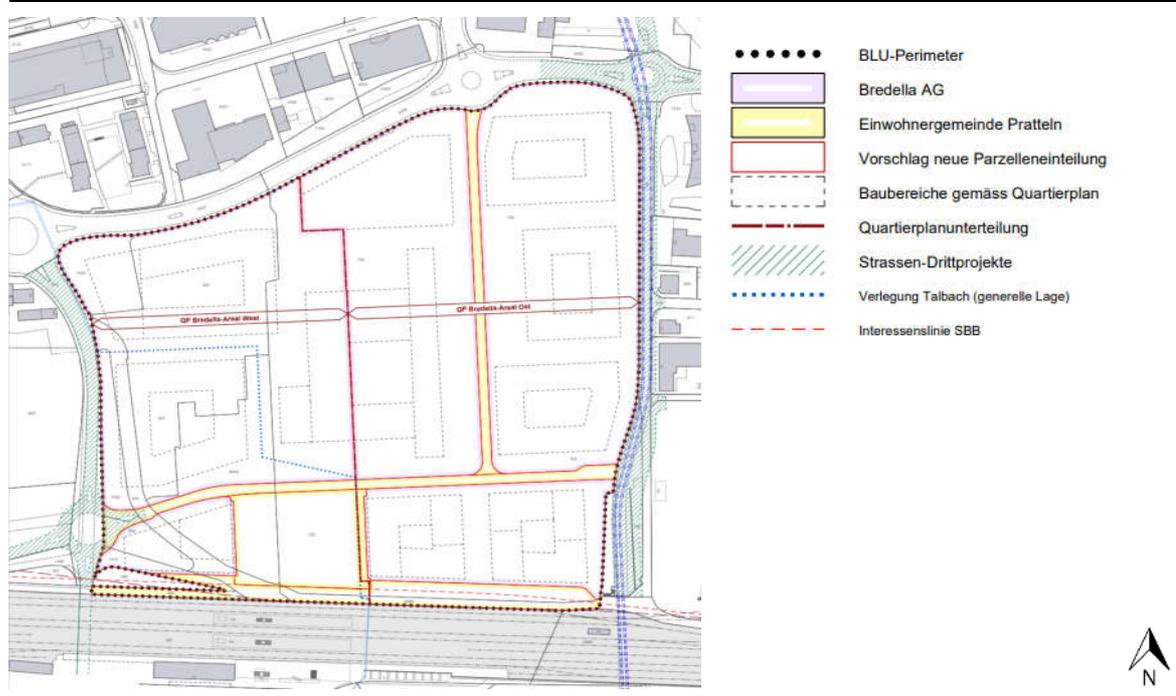


Abbildung 36 Geplante Neuparzellierung (ohne SBB-Parzelle Nr. 996)

7.4. Nutzung

7.4.1. Nutzungsart

Gestützt auf die Nutzungsüberlegungen im Masterplan, um den damit beabsichtigten Charakter eines Mischgebiets im urbanen Kontext herzustellen, wurde die Nutzungsart für die Quartierplanung wie folgt im Quartierreglement definiert.

- a. Wohnen;
- b. Dienstleistungsnutzungen; mit intensivem Kundenkontakt/Schalter bis max. 300 m² (*);
- c. Detailhandelsnutzungen mit Nettoladenflächen gemäss § 24 RBV bis in der Summe maximal 1'250 m²; davon maximal 1'000 m² für einen Nahversorger für Güter des täglichen Bedarfs im Baubereich C1a;
- d. Nicht publikumsintensive Verkaufsnutzung bis max. 2'000 m² (*);
- e. Gastronomie bis maximal 950 m² (*);
- f. Hotellerie bis maximal 9'320 m² (*);
- g. Schulen bis maximal 400 m² (*);
- h. Kindertagesstätten, Kindergarten
- i. Gesundheit, soziale und medizinische Einrichtungen

In Ergänzung dazu wurden spezifische Nutzungen definiert, welche auf einzelnen Baubereiche bezogen, zulässig sind und sich ebenfalls aus dem städtebaulichen Gesamtkonzept ableiten.

- Im Baubereich A sind zusätzlich folgende Nutzungen zulässig:
- Wenig störendes produzierendes Gewerbe in den Untergeschossen an der neuen Bahnhofstrasse und der Salinenstrasse sowie in den Untergeschossen, Erdgeschossen und in ersten Obergeschossen an der Salinenstrasse und entlang der Hohenrainstrasse;
- Areal-Werkhof für Unterhalt Bredella-Areal bis maximal 300 m² (*) im Baubereich A2;
- Tankstelle mit Waschstrasse im Baubereich A2;

Im Baubereich B sind zusätzlich folgende Nutzungen zulässig:

- Wenig störendes produzierendes Gewerbe;
- Kultur- und Spiel-/Sportnutzungen, Marktveranstaltungen, Seminare/Tagungen, Ausstellungen, Versammlungen und dgl. in der zu erhaltenden alten Industriehalle im Baubereich B1

* HNF nach SIA 416 (Ausgabe 2003)

Zudem wurden für die einzelnen Baubereiche Wohnanteile festgelegt oder anderweitig definiert, in welchen Baubereichen eine Wohnnutzung nicht zulässig ist:

- Baubereich A1: mindestens 60 %;
- Baubereich A2 (A2a und A2b): mindestens 60 %;
- Baubereich B1 (Hallenbau): 0 %;
- Baubereich B2: maximal 80 %;
- Baubereich C1a: 0 %;
- Baubereich C1b: maximal 60 %.

Erläuterungen zum Umgang mit der Vorgabe der Zone mit Quartierplanpflicht, welche einen maximalen Wohnanteil von 70 % vorsieht, sind im Kapitel 8.2 enthalten.

Der Hallenbau (B1) sowie der Flachbau (C1a) sollen aufgrund der Lage bzw. ihrer Eignung nicht für Wohnzwecke genutzt werden können. Im Weiteren wurde definiert, dass im Baubereich C1a ein Nahversorger für Güter des täglichen Bedarfs zulässig ist. Dabei wurde jedoch die zulässige Nettoladenfläche bewusst auf ma-

ximal 1'000 m² begrenzt. Damit soll erreicht werden, dass sich diese Verkaufsnutzung auf die Bewohnerschaft und Beschäftigten innerhalb des Quartierplans ausrichtet, kein Konkurrenzangebot zu anderen bestehenden Einkaufszentren in Pratteln hergestellt und die durch die Nutzungen auf dem Areal verursachte Verkehrsmenge begrenzt wird.

Auf weitere Beschränkungen zur Nutzung wurde bewusst verzichtet. Jedoch das flächenmässige Ausmass der potentiell verkehrsintensiven Nutzungen begrenzt. Auch wenn es aktuell klare Vorstellungen zur Nutzungsverteilung gibt, soll es möglich bleiben, Nutzungen anders zu gestalten oder zu platzieren. Der neue Stadtteil soll auch künftigen Anforderungen genügen können und so lebendig und wandlungsfähig bleiben.

7.4.2. Nutzungsmass

Das Mass der baulichen Nutzung wird mittels der maximal zulässigen anrechenbaren Bruttogeschossfläche (BGF) festgelegt. Die nutzungsfreien Bauteile sind im Quartierplanreglement spezifiziert.

Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche für das gesamte Quartierplanareal beträgt 69'600 m². Auf die einzelnen Baubereiche aufgeteilt ergeben sich folgende maximalen Flächenanteile:

- Baubereich A1: 15'400 m²
- Baubereich A2 (A2a und A2b): 21'300 m²
- Baubereich B1 (Hallenbau): 2'400 m²
- Baubereich B2: 8'600 m²
- Baubereich C1a: 7'215 m²
- Baubereich C1b: 800 m² pro Stockwerk, gesamthaft maximal 14'685 m²

Die zulässige Fläche des Baubereichs C1b richtet sich nach der effektiv projektierten Geschoszahl. Höhere Geschosse ergeben automatisch weniger Nutzung, da innerhalb der Gebäudehöhe eine geringere Anzahl Geschosse erstellt werden kann. Die angewendete Regelung bietet eine maximale Flexibilität hinsichtlich Geschossigkeit, Geschosshöhe und Nutzungsmix.

In Bezug zur Arealfläche des Quartierplanareals (ohne SBB-Parzelle Nr. 996) mit einer Fläche von 34'963 m² ergibt sich eine Ausnützungsziffer von 1.99.

Im Zusammenhang mit der Berechnung des baulichen Nutzungsmasses ergibt sich keine "Vermischung" von im Reglement enthaltenen Flächenangaben zur HNF nach SIA 416 gegenüber den Flächenangaben zur BGF. In der Bestimmung zu § 5 und damit zur Festlegung zum Nutzungsmass sind keine Aussagen mit Bezug zur HNF nach SIA 416 enthalten. Damit besteht auch kein rechtlicher Widerspruch gegenüber den Vorgaben zur Definition des baulichen Nutzungsmasses gemäss RBG/RBV.

Zur Präzisierung und Begrenzung von bestimmten Nutzungsarten (Gastronomie, Hotellerie, Schule etc.) wurde die HNF nach SIA 416 als zweckmässiger erachtet. Da bei der HNF die effektiv zur Verfügung stehende Fläche für die jeweilige Nutzung definiert wird (ohne Wände, ohne Erschliessung etc.). Dies kommt u.a. dann zum Tragen, wenn auf einem Geschoss unterschiedliche Nutzungen angeordnet werden.

7.5. Gestaltungsanforderungen und Qualitätssicherung

Die Quartierplanung definiert auf Basis des Masterplans eine Bebauung, Nutzung und Gestaltung des Areals, welche mit den dazugehörigen unterschiedlichen Freiräumen die Ausbildung eines attraktiven neuen Quartiers mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität ermöglichen.

Betreffend Gestaltungsanforderungen und Qualitätssicherung wurden in Ergänzung zu den Festlegungen im Quartierplan zur räumlichen Disposition der Bebauung, der Erschliessung und der Freiräume im Quartierplanreglement folgende spezifischen Festlegungen vorgenommen:

- Alle Bauten, Anlagen und deren Umgebung sind so zu gestalten, dass sich eine besonders gute Gesamtwirkung ergibt und hohe Aufenthaltsqualität in Beachtung der Funktion der jeweiligen Freiraumtypologien entsteht.

Damit wird der generelle Gestaltungsanspruch für den gesamten Quartierplan bzw. alle Elemente wie Bauten, Anlagen und deren Umgebung festgelegt. Im Weiteren wird eine hohe Aufenthaltsqualität in Beachtung der Funktion der unterschiedlichen Freiraumtypologien erwartet.

- Die Bauvorhaben in den einzelnen Baubereichen sind im Rahmen eines qualifizierten Konkurrenzverfahrens zu ermitteln. Für den Baubereich C1 umfasst das Konkurrenzverfahren auch den daran anschliessenden Bahnhofplatz sowie die dazugehörige Umgebung der neuen Bahnhofstrasse und der Gleispromenade. Die Gemeinde nimmt Einsitz in die jeweiligen Beurteilungsgremien. Die Ergebnisse aus den Konkurrenzverfahren bilden die Grundlage für die Bebauung und die Gestaltung, vorbehalten der technischen Machbarkeit.

Als qualifiziertes Konkurrenzverfahren wird ein Verfahren verstanden, an welchem verschiedene Architekturbüros zur Bearbeitung einer Aufgabenstellung eingeladen werden und die Beiträge durch ein eingesetztes Beurteilungsgremium unter Einsitz von Fachexperten beurteilt werden. Die Gemeinde hat dabei ebenfalls Einsitz in die jeweiligen Beurteilungsgremien. Dabei ist die Art des Verfahrens frei (Studienauftrag, Ideenwettbewerb usw.).

Mit dem bereits im Sommer/Herbst 2020 durchgeführten Studienauftrag für die Baubereiche A1 und A2 sowie dem Ideenwettbewerb für die Baubereiche B1 und B2 gilt diese Anforderungen bereits als erfüllt. Der Studienauftrag für die Baubereiche A1 und A2 wurde in einem zweistufigen Verfahren mit jeweils 4 bzw. 5 teilnehmenden Architekturbüros durchgeführt. Der Ideenwettbewerb für die Baubereiche B1 und B2 wurde mit 10 teilnehmenden Architekturbüros durchgeführt. Im Quartierplanvertrag wird dies entsprechend festgehalten. Somit muss nach Inkraftsetzung des Quartierplans nur für den Baubereich C1 mit dem dazugehörigen Ausenraum sowie dem angrenzenden Bahnhofplatz ein Konkurrenzverfahren durchgeführt werden.

Im Weiteren sind in den Bestimmungen zur Bebauung verschiedene Festlegungen enthalten, welche zur Ausbildung einer guten Gestaltung beitragen (z.B. Gliederung der Baukörper, Fassadenrücksprünge, Strukturierung der Fassaden bei den Baubereichen A).

- Die Qualitätssicherung zur Freiraumgestaltung erfolgt auf der Basis des unter § 12 definierten Nachweises zur Freiraumgestaltung und der Umsetzung der Grundsätze nach § 13 sowie den Bestimmungen zu den jeweiligen Freiraumtypologien nach § 14.

Im Quartierplanreglement werden unter § 14 die Funktion, Nutzung und Gestaltung sowie Bepflanzung/Begründung der unterschiedlichen Freiraumtypologien definiert. Diese Definitionen zur Freiraumgestaltung basieren auf dem Masterplan. Hinzukommen Bestimmungen in Form von Grundsätzen nach § 13. Diese Grundsätze machen freiraumrelevante Festlegungen zur Bepflanzung, Mindestwerte und Berechnungsdefinitionen zur Grünflächenziffer bzw. ökologischen Ausgleich usw.

Der Nachweis zur Qualitätssicherung für den Freiraum erfolgt dabei auf zwei Ebenen. Zum einen muss im Rahmen des ersten Baugesuchsverfahrens ein genereller Nachweis zur Freiraumgestaltung erbracht werden. Dieser zeigt die Umsetzung von Gestaltungsideen für die einzelnen Freiraumtypologien für das gesamte Areal der Quartierplanung auf. Damit wird eine Abstimmung der Gestaltung der Freiräume untereinander bzw. auf-

einander erwirkt und eine Gesamtgestaltungsabsicht definiert. Zum anderen ist mit den einzelnen Baugesuchen jeweils ein detaillierter bzw. konkreter Nachweis für die Umgebungsgestaltung für die das Baugesuch mitumfassenden Freiräume zu erbringen.

7.6. Bebauung

7.6.1. Baubereiche

Die Baubereiche legen Lage, Ausdehnung, Grundform sowie Höhe der künftigen Bebauung fest. Gestützt auf das Bebauungskonzept im Masterplan wurden im Quartierplan die Baubereiche definiert. In Ergänzung dazu wurden aufgrund der städtebaulichen und gestalterischen Überlegungen im Masterplan für die drei unterschiedlichen Baubereichsgruppe, spezifische Vorgaben zur Bauweise festgelegt (vgl. Kap. 7.7).

Bestimmte Bauten, Bauteile und bauliche Anlagen dürfen die Baubereiche überschreiten, diese sind im Reglement definiert.

7.6.2. An- und Nebenbauten

Als An- und Nebenbauten gelten Bauten, welche nicht direkt einer Wohn- oder Geschäftsnutzung dienen. An- und Nebenbauten können zum Beispiel für Erholungsnutzungen, Unterstände zur Unterbringung von Velos oder Entsorgungsanlagen erstellt werden.

Das Nutzungsmass für An- und Nebenbauten beträgt insgesamt maximal 440 m². Mit Ausnahme der überdachten Veloabstellplätze entlang der Talbach- und der Gleispromenade beträgt die zulässige Grundfläche einer einzelnen Nebenbaute maximal 50 m². Die zulässige Gebäudehöhe beträgt 3.5 m ab gestaltetem Terrain, Spiel- und Sportanlagen sind davon ausgenommen.

Die Beschränkungen für Nebenbauten gelten nicht für den Freiraum 6 (Bahnhofplatz). Die Nebenbauten im Zusammenhang mit den Nutzungen des Bahnhofplatzes werden im noch durchzuführenden Wettbewerb definiert und geplant.

7.6.3. Messweise der Gebäudehöhe

Die zulässigen Gebäudehöhen sind im Quartierplan in Meter über Meer (m ü. M.) verbindlich definiert. Der Messpunkt ist jeweils Oberkant der rohen Tragkonstruktion. Gewisse Bauten, Bauteile und bauliche Anlagen dürfen die maximal zulässige Gebäudehöhe überschreiten, diese sind im Reglement definiert.

7.6.4. Dachgestaltung

Die Dachform der einzelnen Hauptbauten sowie auch der An- und Nebenbauten wird bewusst nicht festgelegt. Die Dachflächen dürfen maximal zu 50 % zum Aufenthalt, als Dachgarten etc. genutzt werden. Alle nicht dafür zugänglichen Flächen müssen zur Energiegewinnung verwendet und extensiv begrünt werden. Dabei hat die Begrünung nach ökologischen Kriterien zu erfolgen. Im Weiteren wurde festgelegt, dass die Dachbegrünung vielfältig sowie mit vorwiegend einheimischen und standortgerechten Arten auszuführen ist.

7.6.5. Fassadenbegrünung und Solarnutzung von Fassaden

Auf bestimmte Gebäude und Fassaden wurden Vorgaben zur Fassadenbegrünung und zur Solarnutzung von Fassaden ins Reglement aufgenommen. Dabei handelt es sich um Mindestvorgaben, welche im Minimum umzusetzen sind. So sind mit Ausnahme des Baubereichs B2 für die Fassaden mit Bezug zur Talbachpromenade sowie die Fassade zum Bahnhofplatz gemäss den Vorgaben mit einer Fassadenbegrünung auszustatten. Bei der Energienutzung von Fassaden wird verlangt, dass die Fassaden bei den Baubereichen C1b und B2 im Umfang im Minimum von 20 % der Fassadenfläche für die Solarenergienutzung zu verwenden sind.

7.7. **Besondere Bauweise**

In Ergänzung zu den Baubereichsdefinitionen im Quartierplan (vgl. Kap. 7.6.1) wurden aufgrund der städtebaulichen und gestalterischen Überlegungen im Masterplan für die drei unterschiedlichen Baubereichsgruppe spezifische Vorgaben zur Bauweise festgelegt.

7.7.1. Baubereiche A

Die Baubereiche weisen im Quartierplan Abschnitte auf, in welchen Gebäudelücken anzuordnen sind. Diese durchschneiden mindestens vier der oberirdischen Geschosse und dürfen mit offenen Strukturen versehen werden. Die Gebäudelücken sind so angeordnet, dass eine Durchsicht durch das Areal verhindert wird, so ist es beispielsweise nicht möglich, von der neuen Bahnhofstrasse aus durch die Lücken auf die Hohenrainstrasse zu sehen. Dies schützt die künftigen Nutzer zusätzlich vor störenden Einwirkungen wie Lärm, öffnet aber das Quartier zu den Freiräumen hin und schafft damit einen räumlichen Bezug von den Innenhöfen nach ausen.

Die Bauten müssen so gestaltet werden, dass eine Gliederung, entweder in der Gestaltung der einzelnen getrennten Baukörper innerhalb desselben Baubereichs, ersichtlich ist oder die Hautordnung, sprich Sockel/Erdgeschoss, Obergeschosse und Dachgeschosse/oberste zwei Geschosse, ablesbar ist. Die obersten zwei Geschosse müssen zudem von der äusseren und der inneren Gebäudekante um mindestens 1.50 m zurückspringen oder als Schrägdach gestaltet werden. Der Rücksprung darf auf einer der beiden Seiten bis auf 80 cm reduziert werden, soweit die Differenz auf der jeweils gegenüberliegenden Seite kompensiert wird. Der Quartierplan definiert Bereiche, bei denen die Rücksprungregelung nicht zwingend umgesetzt werden muss, sondern die Dachgeschosse auch fassadenbündig ausgeführt werden dürfen.

Zur Belebung der Talbachpromenade (siehe auch Kapitel 7.9.6) und einer Schliessung der Fassaden entgegenzuwirken sind im Erdgeschoss entlang der Promenade keine Hochparterre-Typologien zulässig und die Erdgeschosse sind zu mindestens 50% mit auskragenden Verschattungselementen (Storen, Sonnensegel, Vordächern etc.) auszustatten.

Entlang der neuen Bahnhofstrasse (Boulevard) und entlang der Talbachpromenade sind Bereiche definiert, in welchen im Erdgeschoss keine Wohnnutzungen zur neuen Bahnhofstrasse bzw. zur Talbachpromenade hin erlaubt sind. Zu den Innenhöfen hin sind jedoch Wohnnutzungen möglich. Dadurch wird gewährleistet, dass der Boulevard bzw. die neue Bahnhofstrasse sowie auch die Talbachpromenade entsprechend ihrer Funktion auch genutzt werden können (siehe auch Kapitel 7.9.5 und 7.9.6).

7.7.2. Baubereiche B

Die Baubereiche B bestehen aus zwei zusammenhängenden Baukörpern, der bestehend bleibenden Halle (B1) und einem Hochhaus (B2). Der Hallenbau ist strukturell zu erhalten. Fassaden dürfen verändert werden, die Tragwerksstruktur muss jedoch soweit technisch machbar erhalten werden. Die Halle soll zu einem Drittel öffentliche Nutzungen, zu einem Drittel mit Eventnutzungen und zu einem Drittel mit kommerziellen Nutzungen bespielt werden. Die Halle grenzt an drei der vier Plätze innerhalb des Quartierplan-Perimeters und ihre Nutzung ist aufeinander abzustimmen. Die Nutzung des Hochhauses ist nach aktuellem Stand für eine Wohnnutzung vorgesehen, es wäre jedoch auch eine Hotelnutzung realisierbar. Die beiden Bauten weisen gemeinsame Schnittstellen auf, welche in der weiteren Planungs- und Bauphase aufeinander abgestimmt werden müssen.

7.7.3. Baubereiche C

Die Baubereiche C umfassen das Gebäude zwischen der Bahnlinie und der neuen Bahnhofstrasse. Es besteht aus einem Sockelbau (C1a) und dem darauf aufgesetzten Turm (C1b). Der Sockel weist zur Strasse und dem neuen Bahnhofplatz hin eine Arkade von mindestens 4.0 m Breite und 6.0 m Höhe auf. Die Erdgeschosshöhe wird auf mindestens 5.0 m vorgeschrieben, unter anderem um die vorgeschriebene publikumsorientierte Nutzung darin unterzubringen. Dabei wird die Ausbildung von Mezzaningeschossen zugelassen. Das Dach des Sockels soll als Dachterrasse gestaltet werden oder ist zu begrünen, eine Kombination ist auch möglich.

Im unteren Baubereich C1a stehen eine Büro- und/oder Gewerbenutzungen im Vordergrund. Insbesondere ist im Erdgeschoss mit Bezug zum Bahnhofplatz mindestens eine publikumsorientierte Nutzung anzuordnen. Zudem ist ausschliesslich im Baubereich C1a ein Nahversorger für den täglichen Bedarf mit einer maximalen Nettoladenfläche von 1'000 m² zulässig. Im Baubereich C1b (Hochhaus) soll neben Büronutzungen sowie einem Hotel auch eine Wohnnutzung möglich sein, sofern diese betreffend Lärm und Störfall mittels entsprechend erforderlichen Massnahmen sichergestellt werden kann.

7.8. Nachhaltigkeit

Der neue Stadtteil wird nach einem gesamthaften Nachhaltigkeitskonzept entwickelt. Grundlage dazu bildet die Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS), welche gleichwertig gesellschaftliche, wirtschaftlich und ökologische Themen berücksichtigt. Im Zentrum steht die Entwicklung eines nachhaltigen und 2000-Watt-kompatiblen Areals, welches durch bauliche, funktionale und soziale Verdichtung eine hohe Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit sicherstellt.

Die Hauptnutzungen Wohnen und Arbeiten werden ergänzt durch kommerzielle und nicht kommerzielle Angebote zu einer Infrastruktur der kurzen Wege und nachhaltigen Mobilität. Gebäude wie Aussenräume werden klimagerecht entwickelt und unterstützen Biodiversität und Artenvielfalt. Eine nachhaltige Mobilität basiert auf der guten Erreichbarkeit des ÖV-Netzes sowie Erreichbarkeit aller weiteren Einrichtungen mit Fuss- und Veloverkehr. Fahrten des MIV werden dank Standortvorteilen und Mobilitätsmassnahmen soweit verträglich reduziert.

Die 2000-Watt-Kompatibilität wird sichergestellt durch die Überprüfung der Zielwerte anhand des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS). Dabei wird der Zielerreichungsgrad mittels Zertifikats oder einem Fachbericht nachgewiesen. Aus Gründen der Zuständigkeiten bei der Prüfung von Energievorschriften kann gemäss Amt für Raumplanung der SNBS-Standard nicht im Quartierplanreglement verankert werden. Stattdessen erfolgt die Aufnahme dieser Vorgabe im Quartierplan-Vertrag.

Damit verbunden beschränken sich die Festlegungen im Quartierplanreglement darauf, dass die Bauten nach der zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Minergie-Kennzahl (MKZ) des Minergie-P-Standards zu realisieren sind. Zudem wird mit entsprechender Bestimmung im Reglement auch eine ökologisch nachhaltige Bauweise hinsichtlich Grauer Energie einverlangt, indem der obere Erstellungsgrenzwert des Minergie-Eco-Zusatzes eingefordert wird. Davon ausgenommen ist die Bestandshalle (Baubereich B1).

Zusätzlich wurde im Reglement definiert, dass die Verwendung von fossilen Energieträgern zur Energiegewinnung nicht zulässig ist.

Zudem wurden im Reglement auch verschiedene Vorgaben zur Entwässerung gemacht. So sind die Bauten im Trennsystem zu entwässern, die Dachflächen müssen auch der Retention dienen und das Niederschlagsabwasser bei den Aussenflächen, mit Ausnahme der Fahrbahn und des Bahnhofplatzes, ist zu versickern oder zur Bewässerung der Grünflächen zu sammeln. Im Zusammenhang mit den Aussenflächen wurde auch

im Reglement definiert, das eine Bodenversiegelung nur wenn unbedingt erforderlich zulässig ist. Damit verbunden wird verlangt, dass die Erforderlichkeit von Flächenversiegelungen im Baugesuch nachzuweisen ist.

7.9. Freiraum

7.9.1. Projekt Freiraum

Spätestens mit der Eingabe des ersten Baugesuches für die Bauten, muss das Baugesuch für den gesamten Aussenraum des Quartierplanareals eingereicht werden. Dieses muss sich auf die Masterplanung abstützen und definiert unter anderem die Anschlussbereiche des Freiraumes zu den Bauten.

7.9.2. Grundsätze

Für den Freiraum wurden verschiedene Grundsätze festgelegt, welche generell für die Freiräume gelten:

- Vorgaben zur Bepflanzung (vgl. Kap. 8.4)
- Vorgaben zur Bodenversiegelung (vgl. Kap.8.9)
- Vorgaben zur Grünflächenziffer (vgl. Kap. 8.4)
- Vorgaben zum ökologischen Ausgleich (vgl. Kap. 8.4)
- Vorgaben zur Aussenbeleuchtung

Zusammen mit den Baubereichen A1 und A2 ist der Freiraum 10 (Innenhöfe) zu planen und damit der Nachweis zur Einhaltung der diesbezüglichen Vorgaben zu erbringen. Die restlichen Freiräume sind zusammen mit dem Projekt Freiraum zu planen und mit dem ersten Baugesuch einzugeben. Damit eine auf die gesamte Quartierplanung abgestimmte Freiraumplanung umgesetzt werden kann, ist es daher von Bedeutung, dass das Projekt Freiraum am Anfang und über das gesamte Quartierplanareal ausgearbeitet wird.

7.9.3. Gliederung

Auf der Grundlage des Masterplans und den damit verbundenen Überlegungen zur Ausbildung und Gestaltung sowie den Funktionen der unterschiedlichen Freiräume wurden im Quartierplan die jeweiligen Freiraumtypologien festgelegt. In Ergänzung dazu wurden verschiedene Grundsätze zur Freiraumgestaltung definiert (vgl. Kap. 7.9.2). Im Weiteren erfolgt im Reglement auch eine Beschreibung von Funktion, Gestaltung, Mindestmassen und Nutzungen der unterschiedlichen Freiraumtypologien.

Der Freiraum wird im Quartierplan in folgende Typologien gegliedert:

- Freiraum 1 (Mantel)
- Freiraum 2 (Neue Bahnhofstrasse)
- Freiraum 3 (Talbachpromenade)
- Freiraum 4 (Gleispromenade)
- Freiraum 5 (Gasse)
- Freiraum 6 (Bahnhofplatz)
- Freiraum 7 (Hallenplatz)
- Freiraum 8 (Talbachplatz)
- Freiraum 9 (Platanenwiese)
- Freiraum 10 (Innenhöfe)

7.9.4. Freiraum 1 (Mantel)

Der Mantel stellt den begrünten, öffentlich genutzten Abschluss des Quartierplanareals und den attraktiv gestalteten Übergang zum umliegenden Strassenraum dar. Er soll von Fussgängern und Velofahrern genutzt und darf von Feuerwehr- Rettungs- und Umzugsfahrzeugen befahren werden. Für notwendige Erschliessun-

gen kann der Mantel weiter überfahren werden, beispielsweise wird die Ein-/Ausfahrt der Einstellhalle des Baubereichs A2 sowie die geplante neue Tankstelle (bestehende Tankstellenzufahrt nutzen) und der Werkhof direkt ab dem übergeordneten Strassennetz erschlossen. Zudem ist der Mantel teilweise Bestandteil der Veloverbindung, welche über die Talbachpromenade Richtung Norden ins Gebiet Grüssen führt. Kleine Baumgruppen stehen in hügelig modellierten Grünflächen, die den Fussgängerbereich gegenüber dem Strassenareal abgrenzen und definieren. Er dient den Bewohnern als Zugang-, Aufenthalts- und Begegnungsort. Der Mantel muss mindestens 900 m² Grünfläche, 10 grosskronige Bäume mit einer Mindeststammhöhe von 3.5 m und 15 weitere kronenbildende Bäume mit einer Mindeststammhöhe von 2.5 m aufweisen. Entlang der Salinenstrasse bildet die Bepflanzung auch den Ersatz für die durch das Infrastrukturprojekt wegfallende Hecke). Mit Ausnahme von erforderlichen Infrastrukturbauten darf der Freiraum nicht unterkellert werden.

7.9.5. Freiraum 2 (Boulevard mit neuer Bahnhofstrasse)

Die neue Bahnhofstrasse, ist Teil des Boulevards und bildet die zentrale Haupteinschliessung des neuen Stadtteils. Sie bindet den Bahnhofplatz an das übergeordnete Strassennetz an. Um den Charakter eines Boulevards zu erzeugen ist der Fussgängerbereich beidseitig der Strasse bis zu den jeweiligen Fassaden mit grosszügigen, durch das Gewerbe nutzbaren Aussenflächen zu gestalten. Auf der Höhe des Bahnhofplatzes und zum Hallenplatz hin weitet sich der Boulevard zum öffentlichsten Platz von Bredella. Der Strassenraum wird von einer Allee von mindestens 20 Bäumen mit einer Mindeststammhöhe von 3.5 m und je einer Baumscheibe von mindestens 4 m² gefasst. Unter den Bäumen gibt es Kurzzeit-Parkplätze und Veloabstellplätze. In den Erdgeschossen entlang der neuen Bahnhofstrasse konzentrieren sich Läden, Gastronomie und andere publikumsorientierte Nutzungen. Die Geschäftshäuser haben hier ihre repräsentative Adresse. Die Strasse ist für Fussgänger barrierefrei überquerbar.

Als Sammelstrasse soll die Strasse nebst dem MIV auch den ÖV und den Veloverkehr komfortabel in und aus dem Areal führen. Aufgrund des Begegnungsfalls Bus-Bus wird eine Mindestbreite von 6.0 m vorgeschrieben. Es ist angedacht, dass die neue Bahnhofstrasse als Tempo 30-Zone gestaltet wird.

Die neue Bahnhofstrasse geht zusammen mit dem Boulevard nach deren Erstellung in das Eigentum der Gemeinde über. Die definitive Ausgestaltung der Strasse sowie des Boulevards wird gemeinsam mit der Gemeinde ausgearbeitet.

7.9.6. Freiraumbereich 3 (Talbachpromenade)

Die baumbestandene Promenade erschliesst das Quartier in seiner Tiefe für den Fuss- und Veloverkehr und durchläuft die verschiedenen Quartierplätze. Sie dient Anwohnern und Besuchern als freundlich gestaltete Flanier- und Aufenthaltsachse und verbindet das Areal mit dem benachbarten Stadtraum. Rettungs- und Versorgungsfahrten sind als Ausnahmen zulässig, ebenso die Zu- und Wegfahrt in die Autoeinstellhalle von Bau- feld B2. Je nach Lage und entsprechender Erdgeschossnutzung darf ein Teil des Freiraumbereiches durch die Nutzung bespielt oder individualisiert werden. Die Talbachpromenade ist mit einer Baumreihe mit mindestens 20 Bäumen auszugestalten, welche lokal aber auch unterbrochen werden darf. Die Stammhöhe der Strassenbäume beträgt mindestens 3.5 m und die begrüneten Baumscheiben haben eine Fläche von mindestens 4 m² aufzuweisen. Im Zusammenhang mit der Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz ist der Freiraumbereich 3 als durchgehende Fuss- und Velowegverbindung auszubilden.

7.9.7. Freiraum 4 (Gleispromenade)

Die Gleispromenade führt die kommunale Fuss- und Veloverkehrsachse entlang der Bahngleise auf dem Quartierplanperimeter fort und gewährleistet somit eine übergeordnete stadträumliche Vernetzung, im Besonderen aber auch die direkte Anbindung der Nachbarareale an den Bahnhof. Mit Ausnahme von Rettungsfahr-

zeugen ist die Gleispromenade nicht befahrbar. Die Fläche ist befestigt und als kombinierter Fuss- und Veloweg ist sie mit einer durchgehend freigehaltenen Mindestbreite von 3.5 m auszuführen.

7.9.8. Freiraum 5 (Gasse)

Die Gasse stellt den privatesten unter den der Öffentlichkeit dienenden Freiraumtypen dar. Sie dient der Gebäudeerschliessung für den Fuss- und Veloverkehr sowie als nachbarschaftlicher Aufenthalts- und Begegnungsort. Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge sind als Ausnahmen zulässig. In der Mitte der Gasse ist eine baumbestandene, durch Rettungsfahrzeuge befahrbare Grünfläche und vor den Bauten sind mindestens 3.0 m breite bepflanzte Rabatten anzulegen. Beide dienen der Retention und Versickerung des Meteorwassers. Die Rabatten können für Gebäudezugänge, Veloabstellanlagen oder eine publikumsorientierte Nutzung überbrückt oder unterbrochen werden. Die Gasse darf mit Ausnahme von erforderlichen Infrastrukturbauten und -anlagen (max. 10 m Breite) nicht unterkellert werden. Die Gasse muss mindestens 800 m² Grünflächen und 10 kronenbildende Bäume umfassen.

7.9.9. Freiraum 6 (Bahnhofplatz)

Der Bahnhofplatz ist die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und der Ankunftspunkt im Quartier. Hier knüpfen alle wichtigen Wege an, hier liegen der Busbahnhof, die Bahnhofunterführung und das unterirdische Veloparking. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen in den angrenzenden Gebäuden beleben den Platz. Die hohen Dächer des Busbahnhofes dienen als räumlicher Vermittler zu den Dimensionen der Grossbauten rundum. Der Bahnhofplatz stellt einen bedeutsamen öffentlichen Freiraum im Quartier dar. Zudem ist er als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs auch an die über das Areal verlaufenden Fuss- und Velowegverbindungen anzubinden. Dementsprechend muss er eine hohe funktionale und gestalterische Qualität aufweisen. Die Gestaltung ist Gegenstand des im Reglement im Zusammenhang mit dem Baubereich verlangten Wettbewerbes.

7.9.10. Freiraum 7 (Hallenplatz)

Der Hallenplatz ist ein grosszügiger städtischer Vorplatz zu den Baubereichen B1 (Hallenbau) und B2 und dient als Vorfahrt für den Baubereich B2. Er ist als baumbestander Platz mit mindestens 5 grosskronigen Bäumen mit je einer Baumscheibe von mindestens 4 m² zu gestalten. Er ist im Zusammenhang mit den Nutzungen in den Baubereichen B1 und B2 zu bespielen. Bauten und Einrichtungen, welche der Aktivierung und Nutzung des Platzes dienen, sind zulässig. Zudem ist ein Anschluss an die unterirdische Velowegverbindung zulässig. Mit Ausnahme von erforderlichen Infrastrukturbauten und -anlagen (max. 10 m Breite) darf der Platz nicht unterkellert werden.

7.9.11. Freiraum 8 (Talbachplatz)

Der Platz dient als Begegnungs- und Aufenthaltsort. Er ist im Zusammenhang mit der Nutzung der Baubereiche B1 (Hallenbau) und B2 als multifunktionaler Platz mit einheitlicher Gestaltung anzulegen. Mobile Bauten und Einrichtungen, welche der Aktivierung und Nutzung des Platzes dienen, sind zulässig. Der Talbachplatz darf durch die umliegenden Baubereiche bespielt und genutzt werden. Mit Ausnahme von erforderlichen Infrastrukturbauten und -anlagen (max. 10 m Breite) darf der Platz nicht unterkellert werden.

7.9.12. Freiraum 9 (Platanenwiese)

Die Platanenwiese dient als Begegnungs- und Aufenthaltsort und ist als baumbestandene Rasenfläche anzulegen. Auf der mindestens 380 m² grossen Grünfläche sind mindestens 10 grosskronige Bäume (Platanen) zu pflanzen. Die Wiese ist im Zusammenhang mit den Nutzungen im Baubereich B1 auszugestalten und darf durch diese bespielt werden. Mindestens 90 % der Gesamtfläche müssen unversiegelt und unbebaut sein.

Bauten und Einrichtungen, welche der Aktivierung und Nutzung der Wiese dienen, sind zulässig. Mit Ausnahme von erforderlichen Infrastrukturbauten und -anlagen (max. 10 m Breite) darf die Wiese nicht unterkellert werden.

7.9.13. Freiraum 10 (Innenhöfe)

Die Innenhöfe dienen den Nutzern und Bewohnern der jeweiligen Bebauung als Aufenthaltsbereich (z. B. Garten, Spielwiese / Spielplatz, Pausenhof, Treffpunkt). Zugelassen sind dementsprechende Spiel- und Aufenthaltseinrichtungen. Die Innenhöfe müssen je mindestens 1'600 m² Grünfläche und/oder Ruderalfläche, 5 grosskronige und 10 weitere kronenbildende Bäume aufweisen.

7.9.14. Freiraum 11 (Trockenbiotop)

Als Ersatz für die beiden inventarisierten Naturobjekte innerhalb des Areals, sowie als Ergänzung zum Reptilieninventar entlang dem Gleisfeld ist dieser Freiraum als potenzieller Reptilienlebensraum ausgewiesen. Das Trockenbiotop ist als verbuschte Ruderalflur mit Sträuchern, Hochstauden und einer Krautschicht zu gestalten. Allfällige Lärmschutzelemente zur Begrenzung der Lärmimmissionen sollen bei Bedarf, unter den definierten Vorgaben, möglich sein.

7.10. Erschliessung und Parkierung

7.10.1. Verkehrsinfrastrukturprojekte im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bredella-Areals soll die Verkehrsinfrastruktur rund um den Bahnhof verbessert werden. Damit werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Bahnanlagen und der Umsteigesituation zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern,
- die bessere Abwicklung der Buserschliessung sowie
- die bessere Vernetzung des Gemeindegebiets für den Fuss- und Veloverkehr vom Dorf bis ins Gebiet Grüssen aber auch in Ost-West-Richtung entlang der Bahn.

In diesem Zusammenhang wurden entsprechende Infrastrukturprojekte im Bredella-Areal zur Kofinanzierung durch den Schweizerischen Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms (4. Generation) eingereicht. Gemäss dem Erläuterungsbericht des Bundes zur Botschaft des AP4 wird für die beiden A-Projekte (Langsamverkehrsverbindung und öV-Knoten) ein Mitfinanzierungsgrad des Bundes von 40 % zugesprochen (Betreffend Kosten und Kostenbeteiligungen durch siehe Kapitel 9.4.3).

– **Langsamverkehrsverbindung (Massnahme 4LV10.9, A-Projekt)**

Das Projekt umfasst zum einen die "Gleispromenade" als neue Langsamverkehrsachse entlang der Bahnlinie und wichtigste Ost-West Verbindung nördlich der Gleisanlage. Zum anderen umfasst es die Talbachpromenade als neue Langsamverkehrsachse vom Bahnhof zur Hohenreinstrasse (Nord-Süd). Sie verbindet die Wohnquartiere südlich des Bahnhofs mit dem Gewerbegebiet Grüssen

– **öV-Knoten - Bushaltestelle, Velo, Personenunterführung (Massnahme 4MD2, A-Projekt)**

Im Zuge des Agglomerationsprogramms soll der Bahnhofplatz Nord realisiert und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Zur Finanzierung beantragt ist ein neuer Bahnhofplatz Nord mit Haltekanten für Busse, K&R-Parkplätzen sowie einem neuen Zugang zur bestehenden Unterführung. Ein neuer Treppenzugang, eine separate Velorampe und eine neue Liftanlage verbinden das Untergeschoss mit dem Bahnhofplatz. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes wird zusammen mit dem angrenzenden Hochhaus in einem Architekturwettbewerb noch im Detail ausgearbeitet. Die vor-

handenen P&R- und B&R-Abstellplätze werden in das Untergeschoss des neuen Hochhauses integriert, wobei die B&R-Anlage auf ca. 270 Abstellplätze ausgebaut wird

– **Velounterführung am Bahnhof (Massnahme 4LV11, B-Projekt)**

Die Verbindung des Grüssen Areals via Bahnhof über die neue Bahnhofstrasse zum alten Dorfkern eine prioritäre Achse für den Langsamverkehr in Pratteln. Die bestehende, behindertengerechte Bahnstufunterführung ist nur auf den Fussverkehr ausgelegt.

Ergänzend zu den vorgenannten Projekten soll die neue B&R-Anlage und der neue Bahnhofplatz Nord mit einer Velounterführung an das Siedlungsgebiet südlich der Geleise angebunden werden. Die bestehende Fussgängerunterführung bleibt bestehen. Die neue Fahrradunterführung wird 4,5 m breit ausgebildet und mit einer Rampe von Süden her erschlossen.

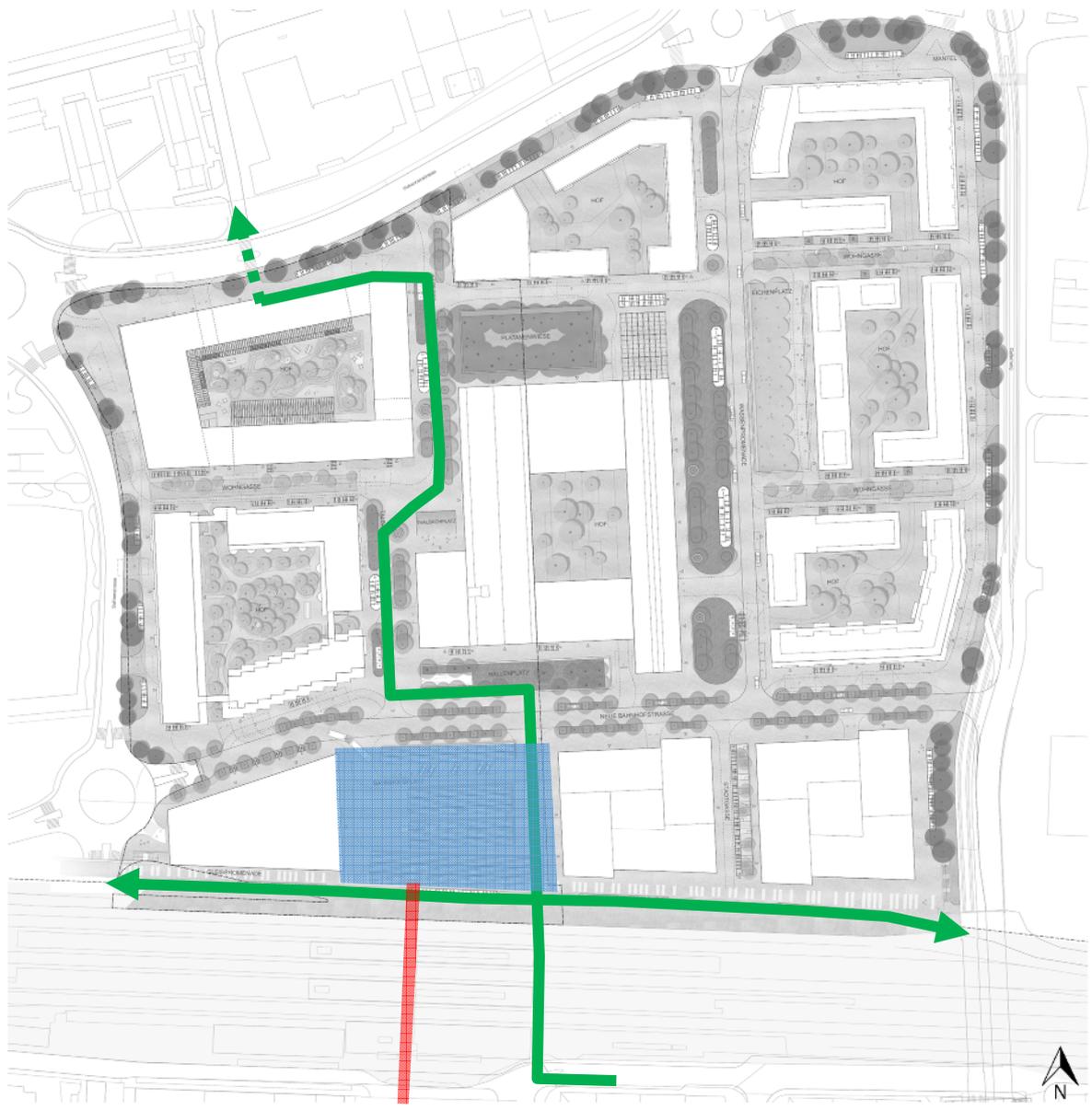


Abbildung 37 Bahnquerung (Überwindung der Geleise) / Durchwegung Fuss- und Veloverkehr

-  öv-Knoten: Bahnhofplatz Nord mit Bushof, darunter liegender P&R-Anlage, Velostation und Bahnhofshalle
-  Nordseitiger Anschluss bzw. Zugang zur bestehenden Personenunterführung als Bestandteil des öv-Knoten
-  Veloverkehrsverbindung Ost-West via Gleispromenade und Nord-Süd via Talbachpromenade und neuer Velounterführung

7.10.2. Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Mit dem Quartierplan "Bredella-Areal West" wird anstelle der heutigen Fusswegverbindung eine attraktive Süd-Nord-Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden (siehe Abbildung 37): Von der Bahnhof-Südseite gelangten die Velofahrer durch die geplante Velo-Unterführung auf die Bahnhof-Nordseite und von dort durch den neuen Stadtteil von Bredella-Areal West weiter Richtung Grüssen-Areal. Damit kann insbesondere die Veloverbindung zwischen Pratteln Dorf und dem Grüssen-Areal gegenüber heute deutlich aufgewertet, attraktiver gestaltet und abseits der verkehrsintensiven Strassen geführt werden.

Für den Fussverkehr besteht bereits eine Unterführung unter den SBB-Gleisen hindurch. Diese wird beibehalten und nach Norden erweitert und an den Bushof angeschlossen. Über die Talbachpromenade führt dann der Fussweg nach Norden. Anstelle des heute bestehenden, beengten Fussweges Richtung Grüssen erhalten die Fussgänger einen neuen, direkten, attraktiven und autofreien Verbindungsweg zwischen den neuen Gebäuden, welchen sie mit den Velofahrenden teilen.

7.10.3. Verkehrserschliessung innerhalb des Quartierplanareals

Innerhalb der Quartierplanung bildet die neue Bahnhofstrasse die Haupteerschliessung für das Areal. Mit der neuen Bahnhofstrasse wird über den Anschluss an die Salinenstrasse die Anbindung an das übrige kommunale Strassennetz hergestellt. Die neue Bahnhofstrasse endet für den MIV, bis zur Realisierung der 2. Gebietsetappe mit entsprechender Fortsetzung mit Anschluss der neuen Bahnhofstrasse an den Gallenweg, als Sackgasse mit Wendemöglichkeit über den Bahnhofplatz.

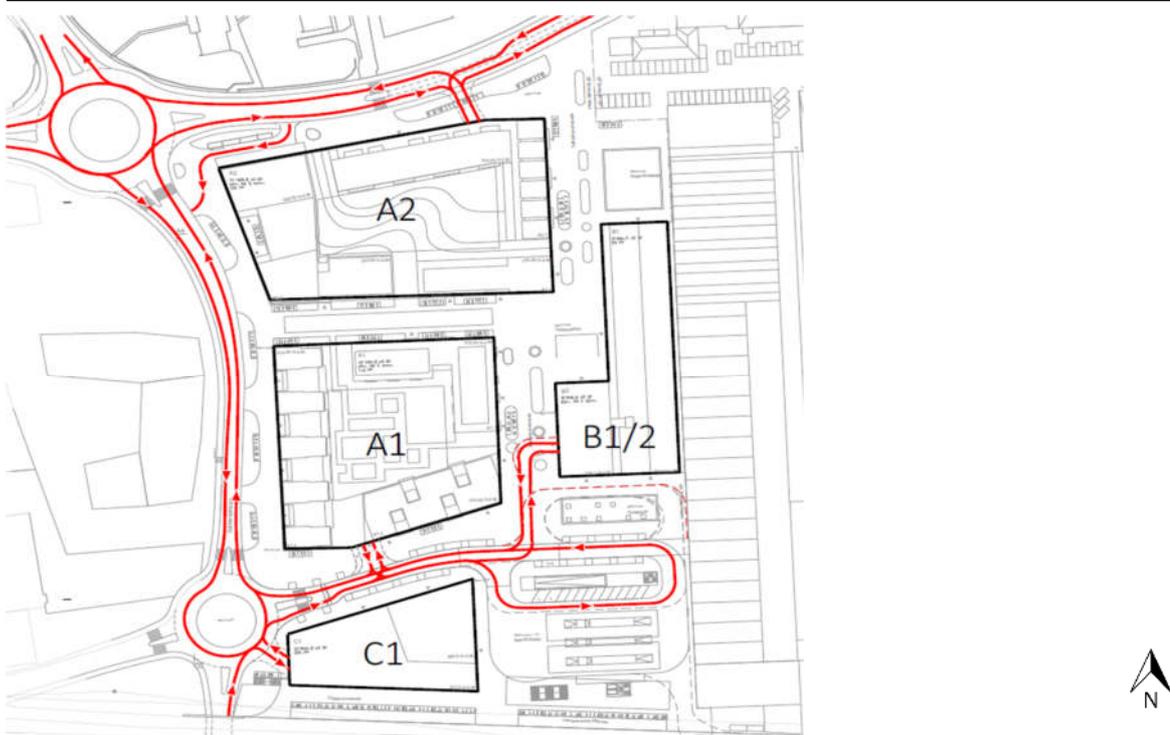


Abbildung 38 MIV-Erschliessung mit Ein-/Ausfahrten Einstellhallen, Quelle: Verkehrsgutachten (Glaser Saxer Keller AG)

Der ÖV verkehrt über den Bahnhofplatz, welcher über Haltestellen verfügt, und kann auch bei entsprechender Linienführung die bestehende Wasenstrasse im Anschluss an das Quartierplanareal benutzen. Diese Durchfahrtsmöglichkeit soll jedoch nur dem Busbetrieb des ÖV zur Verfügung stehen.

In Ergänzung zur Haupterschliessung durch die neue Bahnhofstrasse bilden die Talbachpromenade in Richtung Norden ab der neuen Bahnhofsstrasse und die Gleispromenade sekundäre Erschliessungsachsen. Der Bahnhofplatz umfasst die neuen Bushaltestellen und stellt den Zugang zum Bahnhof Pratteln her. Zudem verläuft über den Bahnhofplatz die Fusswegverbindung in Richtung Norden.

7.10.4. Parkierung

Innerhalb des Quartierplanareals soll möglichst wenig MIV-Verkehr entstehen. Dieser Zielsetzung wird mit zwei Massnahmen nachgekommen. Zum einen werden innerhalb des Quartierplanareals keine Besucherparkplätze bereitgestellt. Einzige Ausnahmen bilden die Kundenparkplätze für den Nahversorger sowie wenige öffentliche Parkplätze entlang der neuen Bahnhofstrasse und die P+R-Parkplätze der SBB, die in der Einstellhalle beim Baubereich C1 angeordnet werden. Zum anderen wurde die Ein-/Ausfahrt der Einstellhallen nach Möglichkeit so platziert, dass diese entweder am Rande des Quartierplanareals angeordnet sind (Baubereich A2 und C1) oder möglichst am Anfang der neuen Bahnhofstrasse erstellt werden (Baubereich A1). Nur für die Baubereiche B kann dies nicht so gelöst werden.

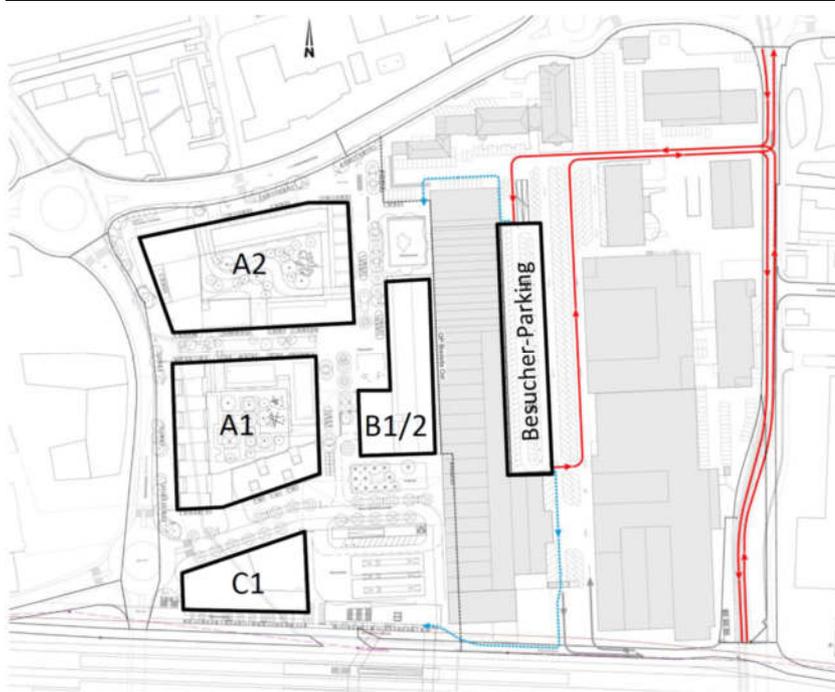


Abbildung 39 Erschliessung Besucher-Parking, Quelle: Verkehrsgutachten (Glaser Saxer Keller AG)
(blau: Fusswegverbindung zum Bredella-Areal West, rot: MIV-Zufahrt zum Besucher-Parking)

Die Besucherparkplätze werden in einem zentralen Besucher-Parking auf dem angrenzenden Buss-Areal angeordnet. Dabei wird das Besucher-Parking als temporäre Nutzung in der bestehenden Industriehalle untergebracht.

Die Zufahrt zu diesem Besucher-Parking erfolgt über den Gallenweg. Vom Besucher-Parking gelangen die Besucher nordseitig über die Plantanenwiese sowie südseitig über die Wasenstrasse bzw. die Gleispromenade auf das Quartierplanareal. Für den Quartierplan Bredella-Areal Ost ist geplant, dass diese Besucher-Parkplätze dann am selben Ort in einer Parkieranlage untergebracht werden.

7.11. Störfallvorsorge

Das Quartierplanareal befindet sich im Einflussbereich von zwei Betrieben, welche der Störfallverordnung unterstellt sind (Buss ChemTech AG, Buss-SMS-Canceler GmbH). Hinweis: Die Firma Rohner AG ist noch in der Abbildung 40 dargestellt, jedoch ist die Firma Rohner AG nicht mehr relevant. Ebenso ist die Bahnlinie der SBB der Störfallverordnung unterstellt. Im Umweltverträglichkeitsbericht wird die Störfallvorsorge behandelt.

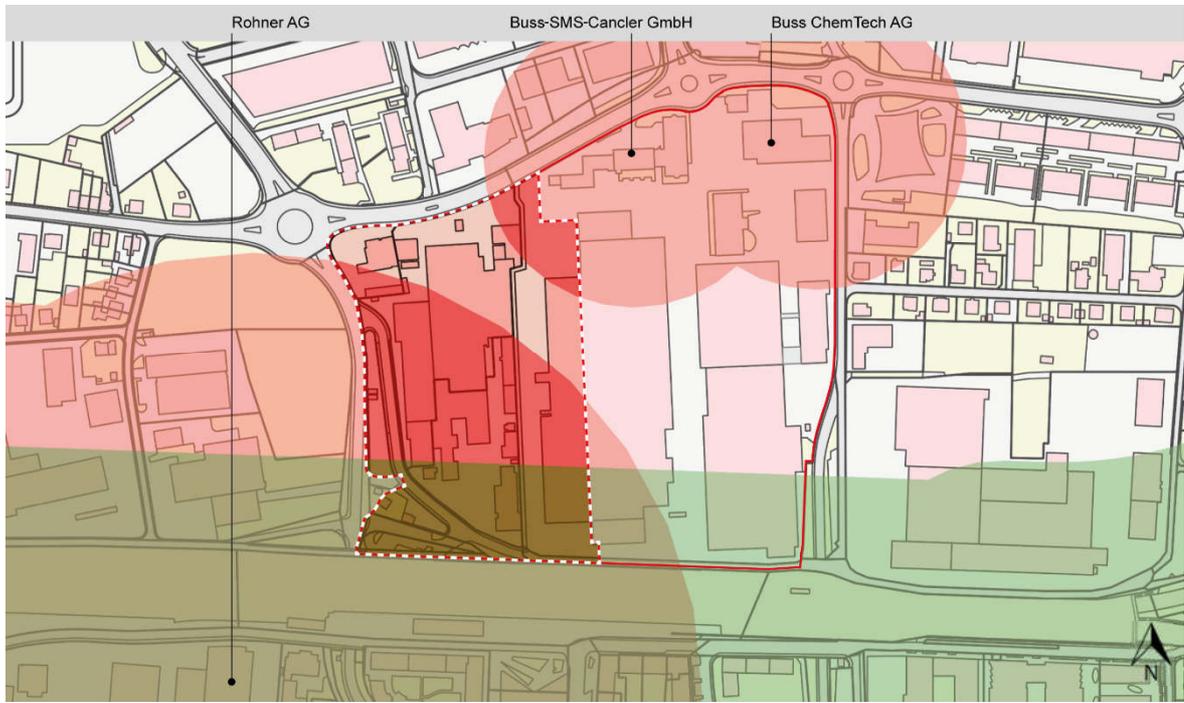


Abbildung 40 Konsultationsbereich Bahn (grün) und Störfallbetriebe (rot), Quelle: Geoview BL
Hinweis: Konsultationsbereich Rohner AG ist nicht mehr relevant

Gestützt auf den Umweltverträglichkeitsbericht wurden verschiedene Massnahmen zur Störfallvorsorge ins Reglement aufgenommen. Mit den Massnahmen im Quartierplan werden zwei Grundprinzipien verfolgt:

1. Für den besonders stark gefährdeten Bereich bis 100 m von der Bahnlinie (Konsultationsbereich) sind strengere Massnahmen als für das restliche Bredella-Areal umzusetzen. Dies betrifft die Gebäude in den Baubereichen C1a und C1b. Weiter weg sind die gleichen Massnahmen ebenfalls umzusetzen, wenn sie einen relevanten Nutzen bringen, technisch und betrieblich machbar sowie wirtschaftlich tragbar sind.
2. Die Einflussnahme der Behörden auf die Umsetzung von Massnahmen während der Bauphase wird gestärkt, indem diesen als Grundlage für die Baubewilligung ein entsprechendes Massnahmenkonzept vorzulegen ist, in dem die geplanten Massnahmen konkret beschrieben bzw. der Verzicht auf solche begründet werden muss. Damit besteht eine Handhabung, verhältnismässige Massnahmen einzufordern, auch wenn sie aufgrund des Quartierplanreglements nicht zwingend erforderlich sind.

Die im Quartierplanreglement aufgeführten Massnahmen sind aus folgenden Gründen geeignet, die auf dem Quartierplanareal auftretenden Schäden im Falle eines Störfalls signifikant zu mindern:

- Personen im Freien sind von einem Störfall stärker betroffen als Personen im Schutz eines Gebäudes. Attraktive Aufenthaltsflächen im Freien sind deshalb an geschützten Orten vorzusehen (der Bahnhofplatz ist davon ausgenommen, da dies dort kaum möglich ist).

- Um das Potenzial für Katastrophen mit sehr grossem Schadenausmass zu beschränken, sind Räume mit einer besonders hohen Dichte an Personen (auch wenn dieser Zustand nur während gewissen Zeiten auftritt) nur in gut geschützten Bereichen zulässig.
- Fensteröffnungen in Fassaden stellen bei starker Hitzeeinwirkung anerkanntermassen Schwachstellen dar. Schon eine kurze Exposition zu Beginn eines Schadenereignisses kann die Selbstrettungsfähigkeit von Personen massgeblich reduzieren. Mit einer Beschränkung der Fensterflächen auf das notwendige Mass aus Gründen der Praktikabilität aber unter Verzicht auf quantitative Vorgaben können ungeeignete Bauweisen (z.B. vollflächige Glasfassaden) ausgeschlossen werden. Verschiedene Massnahmen zielen darauf ab, die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Selbstrettung in einen sicheren Bereich zu maximieren. Besonders wichtig sind geschützte Fluchtwege innerhalb eines Gebäudes und aus diesem heraus sowie eine Verzögerung des Übertritts eines Brandes sowie von Brandgasen ins Gebäudeinnere.

Aufgrund der kantonalen Vorprüfung wurden die Konsultationsbereiche, welche innerhalb des Geltungsbereichs der Quartierplanung liegen, im Zusammenhang mit den im Reglement enthaltenen Bestimmungen als verbindlicher Planinhalt festgelegt. Damit wird auch ersichtlich, welche Baubereiche bzw. Teile von Baubereichen davon betroffen sind.

7.12. Lärmschutz

Gestützt auf Art. 43 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) und § 12 des kantonalen Umweltschutzgesetzes (USG BL) sind Bauzonen und damit auch Quartierplanungen (= Sondernutzungsplanungen) einer Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) zuzuweisen.

Das Quartierplanareal sowie die Teilfläche der Gewerbezone sind im Zonenplan Siedlung der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III zugewiesen. Diese Einstufung wird im Rahmen der vorliegenden Quartierplanung aufgrund der festgelegten Nutzungsarten beibehalten (vgl. Kap. 7.4.1). Da es sich um eine bereits erschlossene Bauzone handelt, kommt nach Art. 31 der LSV der Immissionsgrenzwert (IGW) zur Anwendung. Gemäss Anhang 3 (Strassenlärm) und Anhang 4 (Eisenbahnlärm) der LSV ergeben sich somit für das Quartierplanareal folgende Immissionsgrenzwerte für die Wohnnutzung:

- LES III; IGW, tags: 65 dB
- LES III; IGW, nachts: 55 dB

Für Büro- und Gewerbenutzungen gelten sowohl am Tag als auch in der Nacht die um 5 dB höheren Belastungsgrenzwerte.

Im Zusammenhang mit den vorhandenen Lärmvorbelastungen (Strasse / Eisenbahn) wurde gestützt auf den Umweltverträglichkeitsbericht im Reglement definiert, dass in der Baugesuchsplanung auf die Lärmsituation gebäude- und grundrisstypologisch reagiert werden muss. Des Weiteren wurde festgelegt, dass bei Überschreitungen der Alarmwerte die Öffnung der Fenster nicht möglich sein darf, auch nicht zu reinigungszwecken. Ansonsten sind die betroffenen Fenster als Festverglasung ohne Öffnungsmechanik vorzusehen. Im Rahmen des Baugesuchverfahrens sind die entsprechenden Nachweise für den Lärmschutz gemäss Art. 31 und Art. 32 LSV zu erbringen.

Bei Etappierungen von Baubereichen oder innerhalb der Baubereiche, ist gemäss Bericht zur Lärmsituation (siehe Anhang A12 zum UVB), darauf zu achten, dass die als Lärmriegel fungierenden Gebäude entlang den Lärmquellen zuerst zu erstellen sind. Bei jedem Bauprojekt ist bei der Baueingabe der Nachweis zu erbringen, dass es für sich die Anforderungen der LSV erfüllt. Dabei können bestehende Bauten, sich im Bau befindende Bauten oder eingegebene Baugesuche berücksichtigt werden. Bei Etappierungen von Baubereichen oder innerhalb der Baubereiche ist darauf zu achten, dass die als Lärmriegel fungierenden Gebäude entlang der

Lärmquellen zuerst zu erstellen sind. Werden eigentlich geschützte Gebäude früher erstellt, muss bei Inbetriebnahme die angerechnete Abschirmung durch entsprechenden Baufortschritt der Lärmriegel gewährleistet sein.

Im Quartierplan-Vertrag wird zwischen der Gemeinde und der Eigentümerschaft als Zielsetzung vereinbart, dass die Entwicklung des Areals im Grundsatz von Süden her angestrebt werden soll. Dies in erster Linie mit den Infrastrukturprojekten und der Entwicklungswahrnehmung mit Lage direkt am Bahnhof zu tun, kommt jedoch auch dem Lärmschutz zugute.

7.13. Privat-rechtlicher Regelungsbedarf

Zur Sicherstellung der Bebauungsrealisierung sowie der Funktionalität der Quartierplanüberbauung können ergänzende privat-rechtliche Regelungen erforderlich sein. Die Regelung dieser allfällig erforderlichen privat-rechtlichen Belange erfolgt mittels Quartierplanvertrag gemäss § 46 Abs. 2 RBG (BL), mit welchem auch die Grundlagen für die entsprechenden Eintragungen im Grundbuch hergestellt werden.

Die Genehmigung einer Quartierplanung erfolgt nur dann, wenn die allfällig erforderlichen privat-rechtlichen Vereinbarungen und Vertragsinhalte in einem Quartierplanvertrag sichergestellt und notariell beurkundet sind.

Die Entwicklung des Areals umfasst auch verschiedene infrastrukturelle Teilprojekte, welche teilweise Voraussetzung für die Realisierung und Funktion der Quartierplanung im Gesamten aber auch für Teile davon sind. Dies umfasst folgende Infrastrukturteilprojekte:

- Umgestaltung Salinenstrasse mitsamt Kreisel für den Anschluss des Quartierplanareals
- Neue Bahnhofstrasse (ohne Ausgestaltung als Allee)
- Verlegung Talbach (Dabei ist auch eine provisorische Verlegung möglich)
- Bahnhofplatz und die dazugehörenden unterirdischen Anlagen (Mobilitätsdrehscheibe)
- Gleispromenade
- Trockenbiotop
- Aufwertung Personenunterführung Bahnhof (Teilprojekt auf SBB-Areal)
- Neubau unterirdische Veloquerung Bahnhof (Teilprojekt auf SBB-Areal)

Die Verantwortlichkeit für die Realisierung und die Kostenverteilung wurden zwischen der Gemeinde Pratteln und der Bredella AG in einer separaten Vereinbarung bereits festgelegt. Im Quartierplanvertrag werden für die infrastrukturellen Teilprojekte "Projektpakete" und "Realisierungsschrittfolgen" definiert. Damit verbunden wird als angestrebte Zielsetzung eine Entwicklung von Süden her zwischen der Gemeinde und der Bredella AG vereinbart.

Im Weiteren werden folgende Themen im Quartierplanvertrag geregelt:

- Parzellenbereinigung für das Areal der Quartierplanung
- Infrastrukturbeiträge
- Verschiedene Dienstbarkeitsregelungen, welche für die Quartierplanung erforderlich sind (insbesondere verschiedene öffentliche Nutzungs-, Geh- und Velowegrechte zu Gunsten der Gemeinde)
- Sicherstellung Besucherparking ausserhalb des Quartierplan-Areals auf dem östlich angrenzenden Areal
- Sicherstellung Durchleitungsrechte und Verlegung des Talbachs
- Regelungen zur Qualitätssicherung
 - Einsetzung eines Qualitätsbeirats
 - Definition der Aufgaben des Qualitätsbeirats
 - Qualitätssicherung auf Stufe Entwicklung / Projektierung
 - Qualitätssicherung auf Stufe Baubewilligungsverfahren

- Qualitätssicherung für die Umgebungsgestaltung
- Regelungen für die Partizipation (Hallennutzung, Nutzungsansprüche Innenhöfe)
- Vorgaben zur Energieeffizienz bzw. Nachhaltigkeit in Ergänzung zu den Bestimmungen im Quartierplan-Reglement
- Regelungen zum Mobilitätsmanagement

8. Grundlagen und übergeordnete Rahmenbedingungen

8.1. Planungsvorgaben Bund und Kanton

8.1.1. Planungsgrundsätze gemäss Art. 3 eidgenössisches Raumplanungsgesetz (RPG)

Die Quartierplanung unterstützt folgende Planungsgrundsätze zur "Siedlung" gemäss dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz (RPG):

Planungsgrundsätze Siedlung

Wohn- und Arbeitsgebiete sollen einander zweckmässig zugeordnet und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen sein.

Massnahmen werden getroffen zur Verdichtung der Siedlungsfläche.

Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden.

Rad- und Fusswege sollen erhalten und geschaffen werden.

Günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sollen sichergestellt sein.

Die Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten.

8.1.2. Bedarfsnachweis gemäss Art. 15 RPG

Nach Art. 15 RPG (Bund) darf nur Land, welches sich für eine bauliche Nutzung eignet und voraussichtlich in-
nert 15 Jahren benötigt und erschlossen wird, als Bauzone ausgeschieden werden. Zudem müssen neue
Bauzonenflächen verschiedene Kriterien erfüllen (Eignung, Verfügbarkeit, Umsetzung Vorgaben Richtpla-
nung, keine Kulturlandzerstückelung, Bedarf trotz Mobilisierung der inneren Baulandreserven).

Das Quartierplanareal ist bereits der Bauzone zugewiesen (Zone mit Quartierplanpflicht / Gewerbezone). Mit
der Quartierplanung wird daher keine Bauzonenerweiterung vorgenommen und die Anforderungsbeurteilung
für neue Bauzonen nach Art. 15 RPG (Bund) kommt somit nicht zum Tragen.

8.1.3. Kantonaler Richtplan

In der Richtplangesamtkarte wird das von der vorliegenden Quartierplanung betroffene Areal als "Entwick-
lungsgebiet" ausgewiesen (vgl. Abbildung 6). Gemäss Objektblatt S2.2 handelt es sich damit um ein zentrales
Verdichtungs- und Transformationsgebiet für den Kanton Basel-Landschaft. Zudem ist der Bahnhof von Prat-
teln als Bahnhof von kantonaler Bedeutung festgelegt und das Gebiet um den Bahnhof gilt als aufzuwerten-
des Gebiet (vgl. Abbildung 6). Das Bahnhofsgebiet soll gemäss Objektblatt S2.3 zu einem städtebaulichen
Orientierungspunkt mit einer multifunktionalen und attraktiven Nutzung entwickelt werden.

<p>S2.3-c: Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen sowie für die Bereitstellung von genügend P+R-Parkplätzen bzw. B+R-Veloabstellplätzen ein.</p>	<p>P+R-Parkplätze werden ersetzt (QPR §16 Abs. 12). B+R-Angebot wird ersetzt und erweitert (QPR §16 Abs. 15).</p>
<p>S2.3-d: Die Aufwertung von Bahnhofsgebieten und Haltestellen von kantonaler Bedeutung in unmittelbarer Nähe einer Bahnlinie oder eines Rangierbahnhofs mit hohem Gefahrenteil bedarf der Berücksichtigung des Störfallrisikos. Eine Intensivierung der Nutzung ist zulässig, wenn mittels (auf der Störfallverordnung basierenden) Massnahmen gewährleistet ist, dass das Risiko im akzeptablen Bereich liegt.</p>	<p>Störfallsituation wurde im Umweltverträglichkeitsbericht beurteilt (siehe Kap. 8.11).</p>
<p>S2.4-a: Hochhäuser weisen kumulativ folgende Standortanforderungen auf:</p> <ul style="list-style-type: none">– sie sind in Tallagen von Gemeinden des inneren Korridors gemäss Raumkonzept möglich;– sie weisen eine gute Verkehrserschliessung, insbesondere eine ÖV-Erschliessungsgüte B oder besser auf,– die historischen Ortskerne und schützenswerten Ensembles sind von Hochhäusern freizuhalten. Die maximale Höhe von Hochhäusern in der Nähe dieser Gebiete muss in Abhängigkeit von der Distanz zu diesen Gebieten im Einzelfall definiert werden.	<p>Tallage im inneren Korridor: Erfüllt. Gute Verkehrserschliessung: Erfüllt ÖV-Erschliessungsgüte mind. Klasse B: Erfüllt (ÖV-Güteklasse A) Freihaltung des historischen Ortskerns bzw. fallweise Definition der max. Gebäudehöhe: Keine Relevanz, da sich in innerhalb des Quartierplanareals keine ortskerntypischen Bebauungsstrukturen oder schützenswerten Häuserensembles befinden.</p>
<p>S2.4-b: Hochhäuser, die nicht den Standortanforderungen gemäss Planungsgrundsatz a) entsprechen sowie Hochhäuser über 60 m Höhe, bedürfen eines kommunalen, über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmten Hochhauskonzeptes.</p>	<p>Die Gemeinde Pratteln verfügt seit 2008 über ein Hochhauskonzept. Die beiden Hochhäuser (80 m und 46.5 m) befinden sich Hochhauscluster gemäss kommunalem Hochhauskonzept (vgl. Kap. 8.2.3).</p>
<p>S2-4 Planungsanweisung a: Hochhäuser haben erhebliche Auswirkungen auf den Raum, weshalb erhöhte Anforderungen an deren Planung zu stellen sind. Die Gemeinden zeigen in ihrem Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV folgendes auf:</p> <ul style="list-style-type: none">– Fernwirkung, landschaftliche und städtebauliche Bezüge zur weiteren Umgebung, Betrachtungsperimeter– Nahwirkung, Proportion und Bezug des Hochhauses zur unmittelbaren Umgebung (städtebauliche Einbettung / Akzentuierung), Betrachtungsperimeter– Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses und des Aussenraums, Abstimmung der Nutzung auf die bestehende Zentrumstruktur des Ortes, Mehrwert für die Öffentlichkeit;– gute und sichere Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz;– Auswirkungen auf den Verkehr (Strasse / Schiene);	<p>Fern- und Nahwirkung: vgl. Kapitel 8.1.4 Öffentlichkeitscharakter: vgl. Kapitel 8.1.4 Anbindung Fuss- und Velowegnetz: vgl. Kapitel 8.3 Auswirkungen auf den Verkehr: vgl. Kapitel 8.3</p>
<p>S2-4 Planungsanweisung b: Die Gemeinden berücksichtigen bei der eigentümerverschuldeten Planung von Hochhäusern die Hindernisbegrenzung für den EuroAirport Basel–Mulhouse–Freiburg gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt.</p>	<p>Für diese Quartierplanung nicht von Relevanz bzw. das Areal befindet sich nicht im Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss Sachplan.</p>
<p>S5.2-a: Als verkehrsintensive Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die mehr als 4'000 Fahrten (= 2'000 Hinfahrten + 2'000 Rückfahrten) pro Tag erzeugen.</p>	<p>Quartierplanung wird nicht als verkehrsintensive Nutzung eingestuft (Erläuterung vgl. Kap. 8.11)</p>

Des Weiteren ist im kantonalen Richtplan die Entflechtung Pratteln (Eisenbahnprojekt) enthalten. Die Entflechtung Pratteln ist in zwei Etappen geplant. Im Zusammenhang mit der Verdichtung des S-Bahn-Angebots zum 15'-Takt wird in einer ersten Etappe eine niveaufreie Unterquerung für Reisezüge aus dem Fricktal nach Muttenz realisiert. Das Projekt ist im STEP-Ausbaustritt 2025. Diese baulichen Massnahmen betreffen das Areal der Quartierplanung nicht oder nur geringfügig. Im kantonalen Richtplan ist die 1. Etappe als Zwischenergebnis festgehalten.

Für eine Verdichtung des Güterverkehrs und des S-Bahnangebots im Fricktal ist in der 2. Etappe des Entflechtungsprojekts geplant, die Gleisanlage mit einer zusätzlichen Gleisachsen zu ergänzen. Der Ausbau soll nordseitig innerhalb der Interessenlinie der SBB erfolgen (vgl. Kap. 9.4.2). Im kantonalen Richtplan ist die 2. Etappe nur als orientierende Festlegung enthalten. Zudem ist die 2. Etappe nicht Bestandteil des STEP-Ausbaus schritt 2025.

Weitere verbindliche Festlegungen für das Quartierplanareal sind im kantonalen Richtplan nicht vorhanden. Die Inhalte der vorliegenden Quartierplanung stehen daher nicht im Widerspruch zur kantonalen Richtplanung.

8.1.4. Erläuterungen zu Planungsanweisungen Richtplan betreffend Anforderungen an Hochhäuser

Fernwirkung und Nahwirkung

Die Fern- und Nahwirkung von Hochhäusern ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Dazu zählen Positionierung/Lage innerhalb des Siedlungsgebiets/im Areal, Höhenentwicklung und Proportion, Form und Gestaltung sowie auch die Einbettung im Siedlungsgebiet.

Die beiden Hochhäuser befinden sich innerhalb des "Hochhausperimeters" des Hochhauskonzepts der Gemeinde Pratteln und damit im grundsätzlichen Eignungsgebiet für Hochhäuser im Siedlungsgebiet von Pratteln. Innerhalb des Hochhausperimeters sind bereits mit dem Ceres (Höhe: 80 m, Fussabdruck: ca. 700 m²), dem Helvetia-Tower (Höhe: 75 m, Fussabdruck: ca. 700 m²) und dem Aquila (Höhe: 66 m, Fussabdruck: ca. 600 m²) verschiedene Hochhäuser vorhanden. Das Hochhaus C1b kommt auf eine Höhe von 80 m und beim Hochhaus B2 eine Höhe von 46.5 m.

Das Hochhaus B2 liegt zentral im QP-Areal und wird von der weiteren Bebauung im QP-Areal mit einer Höhenentwicklung von 21.5 m bis 32 m umgeben. Zudem steht das Hochhaus B2 gegenüber dem Hochhaus C1b mit der fast doppelten Höhe aufgrund der Lage und der Höhe der beiden Hochhäuser eher im Hintergrund. Aufgrund der Lage und der umgebenden Bebauung sowie der Höhe des Hochhauses B2 ist nach Norden und Westen keine erhebliche Fernwirkung zu erwarten. Nach Westen wird das Hochhaus B2 durch die bestehende Bebauung und durch die weitere geplante Bebauung gemäss Masterplan verdeckt, so dass auch nach Westen keine Fernwirkung zu erwarten ist. Nach Süden wird die Fernwirkung des Hochhauses B2 mit dem bis zum Bahnhof reichenden Freiraum am stärksten wahrnehmbar sein. Bis zum Bahnareal besteht eine räumliche Distanz zum Hochhaus B2 von rund 100 m. In der Verlängerung der Achse nach Süden endet die Sichtachse beim Hochhaus Aquila. Zudem steht das Hochhaus mit der kurzen Fassade (18 m) gegenüber dem Bahnhof. Aufgrund der räumlichen Distanz, dem städtebaulichen "Gegenüber" mit dem Hochhaus Aquila und dem nebenstehenden Hochhaus C1b, der südlichen Schmalseite und der Höhe des Hochhauses B2 ist dem Hochhaus B2 nach Süden eher eine zurückhaltende Fernwirkung aus städtebaulicher Sicht zuzuschreiben. Die Nahwirkung beschränkt sich aufgrund der Baukonzeption vordergründig auf die angrenzenden Aussenräume sowie die Bebauung in direkter Nachbarschaft. Hier bildet das Hochhaus einen schlank proportionierten Akzent neben der historischen Halle. Die Proportion sowie die Höhenentwicklung wurden so gewählt, dass auch in der Nahwirkung die beabsichtigte städtebauliche Akzentuierung bzw. der "Hochhauseffekt" mit Bezug zu Aussenraumniveau erreicht werden kann.

Das Hochhaus C1b befindet sich zwischen dem Boulevard und der Bahnanlage sowie im Nahbereich zum Kreis der Salinenstrasse. Zudem liegt das Hochhaus direkt am Bahnhofsplatz und begrenzt diesen im Westen. Der Baubereich im Quartierplan ist zur Evaluation der Grundrissform und der effektiven Setzung des Hochhauses nach Süden und Westen ausgedehnt worden und beläuft sich auf rund 1000 m². Der flächenmässige Fussabdruck ist jedoch geschossbezogen auf 800 m² begrenzt und ist damit etwas grösser als die Fussabdrücke der bestehenden Hochhäuser. Bei einer quadratischen Grundform ergäbe es einen Fussab-

druck von rund 28 m auf 28 m. Gegenüber der Baubereichsfläche im Quartierplan wird der effektive Fussabdruck des Hochhauses um rund einen Viertel kleiner. Zudem verfügt das Hochhaus C1b im Vergleich zum Hochhaus B2 einen Gebäudesockel. Der Gebäudesockel beschränkt sich nicht auf das Hochhaus, sondern bildet einen flächigen Baukörper in der Position des darüberstehenden Hochhauses im nord-westlichen Bereich. Der Gebäudesockel kann bis zu einer Gebäudehöhe von rund 23 m erstellt werden. Die Höhenentwicklung des Gebäudesockels steht in Bezug zur Höhenentwicklung des gegenüber dem Boulevard liegenden Baubereichs A1. Damit wird etwas mehr als ein Viertel der Gesamthöhe bereits durch den Gebäudesockel beansprucht. Das Hochhaus C1b markiert den städtebaulichen Schwerpunkt des Areals mit bewusster Wahrnehmungswirkung an diesem Standort entlang der Bahnlinie, am Bahnhofplatz bzw. auf der Nordseite zum Bahnhof Pratteln, am Boulevard und zurückversetzt vom Kreisel Salinenstrasse. Mit dem Hochhaus C1b wird auch ein bewusstes Gegenüber zum bestehenden Hochhaus Aquila auf der südlichen Seite des Bahnhofs geschaffen. Das Hochhaus C1b wird zwar um rund 14 m höher als das Hochhaus Aquila (+ 20 %), jedoch kann die Längsseite des Hochhauses C1b bei vollständiger Beanspruchung des Baubereichs maximal rund 35 m betragen, was rund 9 m weniger sind, als das Hochhaus Aquila mit rund 44 m aufweist (- 20 %). Das Hochhaus C1a am Bahnhofplatz spannt zusammen mit dem Aquila- und Helvetiaturm den Raum um den Bahnhof auf, komplettiert das Ensemble von Hochhäusern und markiert so auch das neue städtische Zentrum.

Die im Quartierplan festgesetzten Rahmenbedingungen zu den Hochhäusern definieren mit Baubereichen, maximalen Fussabdrücken und Gebäudehöhen zunächst einen städtebaulichen Rahmen, der im Rahmen einer präzisen städtebaulichen und architektonischen Planung zu füllen ist. Hierzu dienen in Quartierplan und Quartierplanvertrag vorgesehene Mechanismen der Qualitätssicherung.

Die Sicherstellung von Form, effektiver Höhen und Gestaltung der Hochhäuser, wie auch die Bauvorhaben gemäss Quartierplanung generell, erfolgt im durchzuführenden Konkurrenzverfahren. Diese in Konkurrenzverfahren zu bearbeitenden Themen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Fern- und Nahwirkung der beiden Hochhäuser. Beim Hochhaus C1b sind diese Themen aufgrund der städtebaulichen Bedeutung dieses Hochhauses besonders wichtig. Die Vorgabe für die Durchführung von Konkurrenzverfahren ist als Bestimmung im Quartierplan-Reglement enthalten.

Landschaftliche oder städtebauliche Bezüge oder Sichtachsen werden mit den beiden Hochhäusern nicht tangiert. Die Sichtachse in der Fortsetzung der neuen Bahnhofstrasse nach Norden wird mit den beiden Hochhäusern ebenso nicht beeinträchtigt bzw. wird mit dem Hochhaus B2 ein visueller Haltepunkt hergestellt. Hingegen werden mit dem Hochhaus zwei neue städtebauliche Merkmale hergestellt. Das Hochhaus C1a bildet den stärkeren und in der weiteren Umgebung deutlicher wahrnehmbaren Merkmalspunkt. Das zweite Hochhaus B2 bildet eine Ergänzung und bildet einen weiteren Merkmalspunkt innerhalb des Areals

Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses und des Aussenraums:

Die beiden Hochhäuser befinden sich an den Standorten mit dem höchsten Öffentlichkeitscharakter innerhalb des Areals. Das Hochhaus C1b liegt direkt am Bahnhofplatz und bildet die dabei räumliche Fassung des Bahnhofplatzes im Westen. Zudem liegt das Hochhaus C1b sowie zurückversetzt zum Hallenplatz auch das Hochhaus B2 am Boulevard der neuen Bahnhofstrasse. Die neue Bahnhofstrasse bildet die Hauptverkehrsachse im QP-Areal sowie auch für das Gesamtareal des städtebaulichen Masterplans. Mit dem Standort des Hochhauses B2 wird zudem der Eingang zur Talbachpromenade akzentuiert. Dadurch wird das Hochhaus B2 zur inneren Schnittstelle der verkehrlichen Beziehungen. Im Erdgeschoss des Hochhauses C1b wird ein Nahversorger für Güter des täglichen Bedarfs angeordnet. Das Erdgeschoss beim Hochhaus B2 muss dementsprechend auch mit Nutzungen bespielt werden, welche dem Charakter und dem Potential des Standorts ge-

recht werden. Die Verkaufsnutzung im Hochhaus C1b dient der Versorgung der Bewohner im Areal der Quartierplanung und bildet keine Konkurrenz zu den Verkaufsnutzungen im Zentrum von Pratteln

Gute und sichere Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz

Die Anbindung des Areals und damit auch die beiden Hochhäuser wird im Verkehrsgutachten erläutert.

Auswirkungen auf den Verkehr (Strasse / Schiene)

Die Beurteilung Auswirkung auf den Verkehr wird für das gesamte Areal im Verkehrsgutachten vorgenommen.

Mikroklimatische Auswirkungen und wie diese begrenzt werden.

Die mikroklimatischen Auswirkungen werden im UVB dargelegt und beurteilt (Auszug aus der Zusammenfassung im UVB): Die absehbaren Folgen eines ungebremsten Klimawandels wie mehr Hitzetage, trockene Sommer, heftige Niederschläge und schneearme Winter werden auch in Pratteln zu spüren sein. Deshalb sind verschiedene Massnahmen zur Minimierung des Hitzeinseleffekts vorgesehen. Insbesondere der vorgeschriebene Grünflächenanteil von mindestens 30 % trägt dazu bei, dass sich die Oberflächeneigenschaften des heute praktisch vollständig versiegelten Areals deutlich verbessern. Zudem werden in verschiedenen Bereichen des Areals grosskronige Bäume gepflanzt, welche Verkehrs- und Gebäudeflächen beschatten können.

8.2. Planungsvorgaben Gemeinde

8.2.1. Zonenvorschriften Siedlung

Das Areal der Quartierplanung umfasst hauptsächlich das Gebiet der Zone mit Quartierplanpflicht "Zentrum" sowie eine Teilfläche der Gewerbezone Gi. Die Zonenvorschriften Siedlung enthalten im Generellen für Quartierplanungen sowie für die Zone mit Quartierplanpflicht im Speziellen verschiedene Vorgaben. Die vorliegende Quartierplanung berücksichtigt diese Vorgaben wie folgt:

Vorgaben Zonenreglement Siedlung, § 12 Abs. 1 und 4	Umsetzung in der Quartierplanung
<i>Abs. 1 Quartierplanungen und Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan bezwecken eine häusliche Nutzung eines zusammenhängenden Teilgebietes der Bauzonenfläche. Überbauungskonzepte nach diesen Verfahren sind architektonisch überdurchschnittlich gestaltet, verkehrstechnisch zweckmässig erschlossen und bieten eine hohe Wohnqualität.</i>	<i>Die Quartierplanung kommt diesen Anforderungen nach.</i>
<i>Abs. 4 Besondere Beachtung ist bei Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan und bei Quartierplanungen folgenden Kriterien zu schenken:</i> <ul style="list-style-type: none">- der Wohnqualität- den Auswirkungen auf die Nachbarschaft- dem Ortsbild - dem Landschaftsbild, der Ökologie, den ökologischen Ausgleichsmassnahmen- der Kapazität der Erschliessungsanlagen und der Anbindung an den öffentlichen Verkehr- der Abfallbewirtschaftung- der effizienten und ökologischen Energieversorgung- im Falle von gewerblicher und industrieller Nutzung: topographische Lage der Gewerbe- und Industriegebiete, Distanz und Wirkung zum bewohnten Siedlungsgebiet, architektonische und städtebauliche Wirkung der Gewerbe- und Industriebauten	<i>Die Quartierplanung kommt diesen Anforderungen nach und enthält entsprechende Festlegungen in den Vorschriften bzw. es sind entsprechende Nachweise in den jeweiligen Fachberichten enthalten (siehe Beilagenverzeichnis zum Umweltverträglichkeitsbericht).</i>

Vorgaben Zonenreglement Siedlung, § 13 Abs. 2	Umsetzung in der Quartierplanung:
Lit. a Die Zone mit Quartierplanpflicht "Zentrum" ZQP1-Z umfasst Gebiete, die zur Entwicklung des Ortszentrums in Bahnhofnähe bestimmt sind. Zugelassen sind gemäss § 22 Abs. 2 RBG-BL Wohnungen sowie mässig störende Betriebe.	Die Quartierplanung regelt die Anordnung und Art der Nutzung. Es entsteht ein Mix zwischen Wohnungen, Dienstleistungsbetrieben und gewerblichen Nutzungen, welche mit Wohnnutzung vereinbar sind. Industrielle Nutzungen, wie heute bestehend, ist auf dem Areal nicht mehr zugelassen.
Lit. b In den Quartierplänen ist eine Mischnutzung mit Arbeiten und Wohnen zu definieren. Der Anteil der Wohnnutzung darf pro Quartierplan 70 % des Nutzungsvolumens nicht übersteigen.	Für die unterschiedlichen Baubereiche wird jeweils ein maximaler oder minimaler Wohnanteil festgelegt. Insgesamt wäre mit dieser Festlegung ein Wohnanteil von maximal 75 % möglich. Dies trifft jedoch nur ein, wenn die Mindestwerte von jeweils 60 % für die Baubereiche A1 und A2 zu 100 % und die maximalen Werte für die Baubereiche B2 und C1b von 80 % bzw. 60 % vollständig für Wohnen genutzt werden. Davon ist im Zusammenhang mit dem Ausschluss von Wohnen auf der zur neuen Bahnhofstrasse sowie zur Talbachpromenade zugewandten Teil des Erdgeschosses sowie mit der geplanten Anordnung einer Tankstelle und des Werkhofs im Erdgeschoss beim Baubereich A2b sowie allfälligen weiteren Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss sowie auch entlang der Hohenrainstrasse nicht auszugehen.
Lit. c Sofern Quartierplanungen innerhalb der ZQP1-Z im vereinfachten Verfahren erlassen werden, dürfen die Fassadenhöhen 18 m nicht überschreiten und maximal 6 Vollgeschosse erstellt werden. Die verkehrsmässige Erschliessung hat sich an der kommunalen Strassennetzplanung und an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu orientieren. Des Weiteren sind für die Gestaltung eine hohe Nutzungs- und Interaktionsdichte zu ermöglichen, öffentliche Räume mit Zentrumscharakter zu schaffen und die Implementierung und Erhaltung von Baudenkmalern gemäss ISOS im Rahmen der Planungsentwicklung zu prüfen.	Die Quartierplanung wird im ordentlichen Verfahren erlassen. Der Strassennetzplan wird parallel dazu mutiert. Dank der durchmischten Nutzung und der grosszügigen Aussenraumgestaltung, inkl. neuem Bahnhofplatz, bieten sich viele Interaktionsmöglichkeiten. ISOS-Baudenkmalern sind innerhalb des Quartierplanareals keine vorhanden. Davon ist das Areal der Quartierplanung "Zentrale Pratteln", welches ebenfalls der ZQP1-Z zugewiesen ist, mit dem Coop-Hauptgebäude und dem Zuckersilo betroffen.

8.2.2. Erschliessungsplanung

Die Vorgaben zur Erschliessung gehen aus dem kommunalen Strassennetzplan hervor (vgl. Kap. 8.3).

8.2.3. Hochhauskonzept

Die Gemeinde Pratteln verfügt seit 2008 über ein Hochhauskonzept. Im Zusammenhang mit der Quartierplanung Ceres wurde das Hochhauskonzept bzw. der Hochhausperimeter bis zur Hohenrainstrasse hin erweitert.



Abbildung 42 Erweitertes Hochhauskonzept Pratteln mit "Hochhausperimeter" (graue Fläche) und möglicher Verteilung von Hochhäusern (rote Markierungen), Quelle: Hochhauskonzept Pratteln (Nissen Wentzlauff Arch.)

Das Areal der Quartierplanung befindet sich vollständig im "Hochhausperimeter" der Gemeinde Pratteln. Das Hochhauskonzept sieht aus städtebaulichen Überlegungen und Gründen der Verträglichkeit gegenüber dem Siedlungsbild eine Höhenbegrenzung von 80 m vor. Mit der Quartierplanung sollen gestützt auf den Masterplan zwei Hochhäuser mit unterschiedlichen Gebäudehöhen realisiert werden können. Das Hochhaus im Baubereich C1b entlang der Bahnlinie darf eine maximale Gebäudehöhe von 80.0 m aufweisen. Die effektive Gebäudehöhe ist im Rahmen des Wettbewerbs u.a. im Zusammenhang mit der Grundform des Gebäudes zu ermitteln. Neben der bestehenden Industriehalle (Baubereich B1) kann im Baubereich B2 das zweite Hochhaus mit einer maximalen Gebäudehöhe von 46.5 m erstellt werden.

8.2.4. Räumliches Entwicklungskonzept

Aufgrund der Entwicklungen in den letzten Jahren und im Zusammenhang mit den verschiedenen aktuellen Entwicklungen sowie den künftigen Herausforderungen und Fragestellung an die räumliche Entwicklung der Gemeinde Pratteln wird aktuell ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Die Ausarbeitung erfolgt unter mehrfachem bzw. stufenweisem Einbezug der Pratteler Bevölkerung. Im Frühling 2023 wurde das dritte Mitwirkungsfahren (Teilstrategien und Massnahmen) durchgeführt.

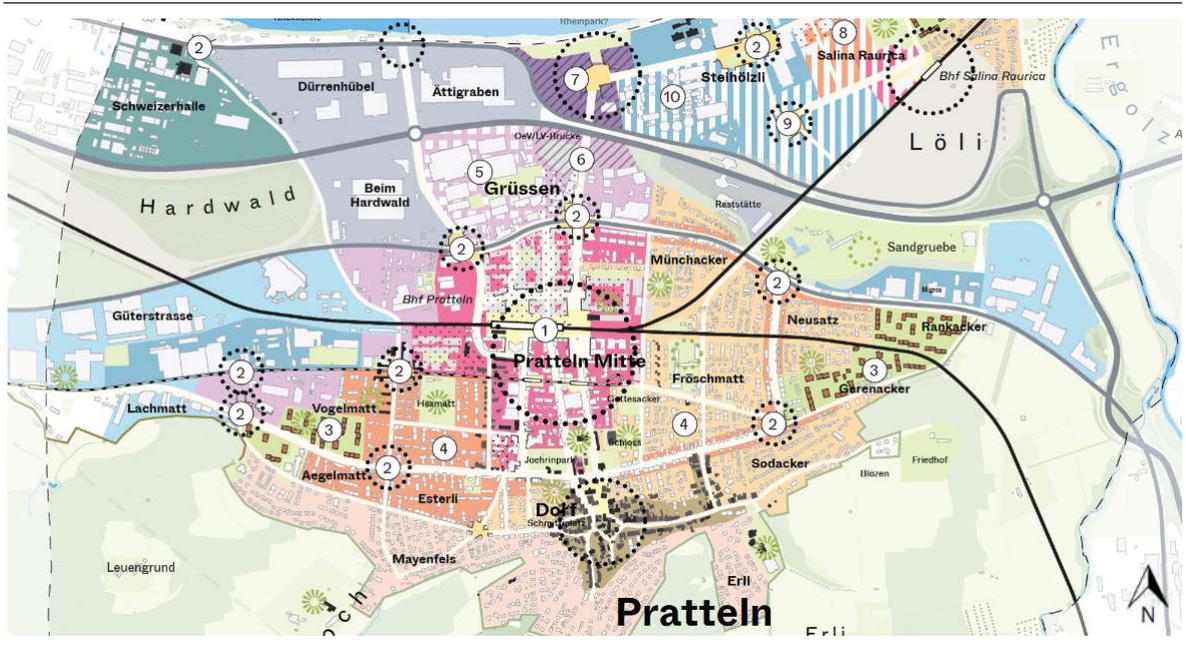


Abbildung 43 Ausschnitt Karte "Teilstrategie und Massnahmen Siedlung" (Stand: Diskussionsgrundlage 3. Mitwirkung)

Das Areal befindet sich im städtischen Zentrumsgelände, welches Mischnutzungen umfasst. Zudem wird das Gebiet beim Bahnhof als Hauptortzentrum definiert. Das Hauptortzentrum bildet Bestandteil der Massnahme zur Innenentwicklung Pratteln Mitte. Dabei sollen Anreize für eine qualitative Innenentwicklung geschaffen und die Arealentwicklungen begleitet werden.

Die für das Quartierplan-Areal relevanten Teilstrategien und Massnahmen aus den einzelnen Themenbereichen werden mit der Quartierplanung bzw. dem drauf basierenden Masterplan für das Areal umgesetzt und unterstützen diese:

- Sprung über Gleise (vom Dorf zum Rhein)
- Aufwertung der Querungen
- Städtische Dichte, durchmischte Nutzung
- Aufwertung Bahnhof: Zugänge, Umsteigepunkt
- Zentrumsgerechte öffentliche Räume
- Neue Parkanlagen auf der Nordseite

8.3. Verkehr

8.3.1. Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Der Bahnhof Pratteln befindet sich südlich des Quartierplanaareals. Der nördliche Ausgang der Unterführung liegt innerhalb des Areals. Zudem befindet sich die Bushaltestelle "Bahnhof Nord" auf dem Areal der Quartierplanung. Aufgrund der verschiedenen öV-Linien und deren Taktdichte weist das gesamte Areal heute die ÖV-Güteklasse A auf (siehe dazu Verkehrsgutachten / Mobilitätsgutachten).

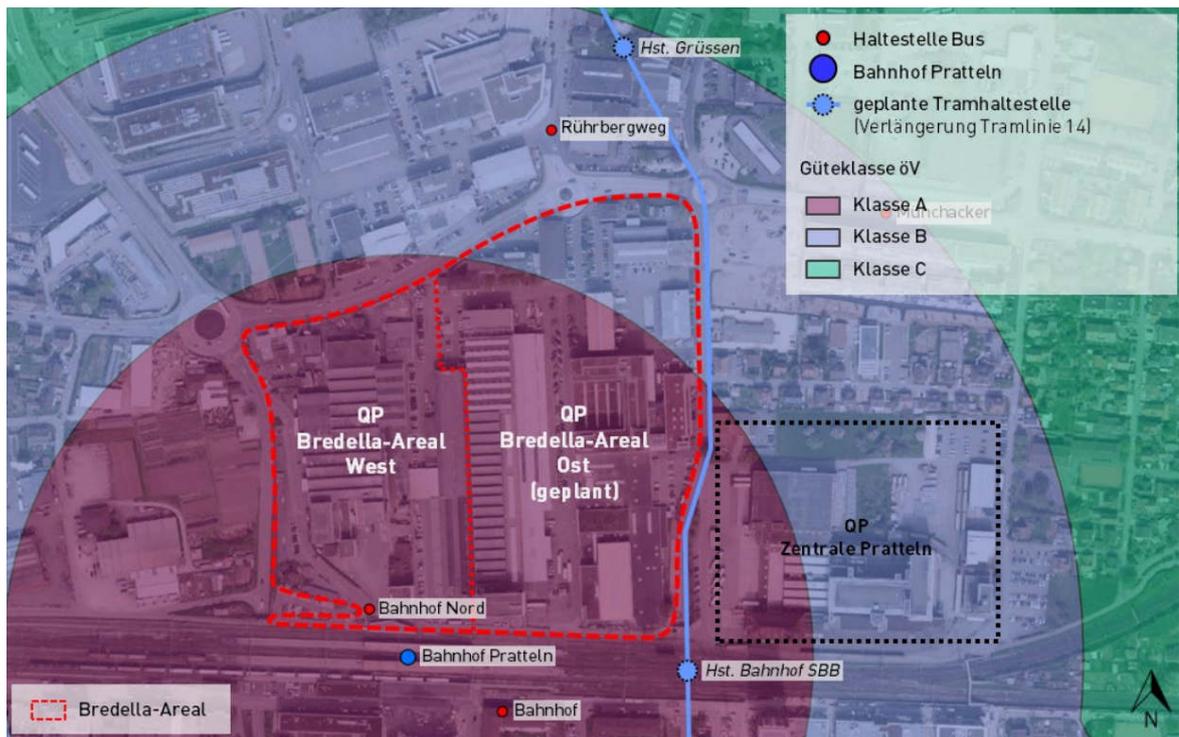


Abbildung 44 Erschliessungsqualität öffentlicher Verkehr für Bredella-Areal, Quelle: Mobilitätsgutachten (Kontextplan AG)

Zudem haben die Gemeinde Pratteln und der Kanton untersuchen lassen, ob das ÖV-Angebot im Raum Pratteln weiter verbessert und optimiert werden kann. Daraus ergeben sich verschiedene Massnahmen, welche in unterschiedlichen Etappen umgesetzt werden sollen. Diese Massnahmen haben jedoch keinen direkten Einfluss auf die ÖV-Erschliessungsqualität für das Quartierplanareal (siehe Verkehrsgutachten).

8.3.2. Anschluss an das Weg- und Strassennetz

Das Areal der Quartierplanung wird in der heutigen Situation über die Wasenstrasse erschlossen. Die Wasenstrasse verfügt über einen Anschluss an die Salinenstrasse im Westen und einen Anschluss an den Gallenweg im Osten. Die Erschliessungsanbindung erfolgt für das Quartierplanareal in der heutigen Situation über den Anschluss an die Salinenstrasse. Die Salinenstrasse mündet ihrerseits in den Kreisel Kunimatt. Über diesen Kreisel gelangt man direkt auf die übergeordnete Hohenrainstrasse (Kantonsstrasse) oder über die nördliche Fortsetzung der Salinenstrasse ist der Anschluss an die Autobahn gewährleistet. Im östlichen Bereich des Quartierplanareals verläuft ein Fussweg vom Bahnhof Richtung Norden bis zur Hohenrainstrasse.

Mit der Quartierplanung entfällt die Wasenstrasse und wird gestützt auf den Masterplan durch die neue Bahnhofstrasse ersetzt. Der Anschluss an die Salinenstrasse erfolgt über einen neuen Kreisel nördlich der Bahnunterführung. Die Durchfahrt bzw. die durchgehende Verbindung über die neue Bahnhofstrasse mit Anschluss an den Gallenweg erfolgt erst mit Realisierung der 2. Etappe der Gebietsentwicklung auf der Grundlage eines entsprechenden Quartierplans. Mit der 2. Gebietsetappe gibt es dann auch eine zusätzliche Verbindung ab der neuen Bahnhofstrasse in Richtung Norden, welche beim Kreisel Grüssenhölzli einmündet. Der Fussweg (mit teilweise Radverkehr) wird in der Quartierplanung beibehalten. Jedoch wird dieser Fussweg in Lage und Linienführung entsprechend der Aussenraumsituation angepasst. Somit verfügt das Quartierplanareal über eine gute und direkte Anbindung an das kommunale Strassennetz, welche ihrerseits in die übergeordnete kantonale Strassenverkehrsachse einmündet. Mit der Realisierung der 2. Gebietsetappe wird die Erschliessung und Anbindung an die Hohenrainstrasse zusätzlich verbessert.

Die Verkehrserschliessung innerhalb des Quartierplanareals wird im Kap. 7.10.1 erläutert. Die Auswirkungen auf den kommunalen Strassennetzplan werden im Kap. 9.1.5 erläutert.

8.3.3. Bedarf Parkplätze

Nach den gesetzlichen Vorgaben des Kantons kann im Rahmen einer Quartierplanung vom Mindestbedarf der Stamm-Parkplätze für die Wohnnutzung auf der Grundlage eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens abgewichen werden (§ 70 Abs. 2^{bis} RBV). Für die Quartierplanung "Bredella-Areal West" wurde dementsprechend ein Mobilitätsgutachten erstellt (Kontextplan AG).

In der Standortanalyse konnte im Mobilitätsgutachten aufgezeigt werden, dass für das Quartierplanareal die Voraussetzungen vorhanden sind, welche ein reduziertes Parkplatzangebot rechtfertigen (Lage unmittelbar beim Bahnhof, attraktive Fuss- und Velowedistanzen zur Erreichung wichtiger Ziele im Gemeindegebiet, Car-Sharing-Angebot beim Bahnhof).

Auch aufgrund der Beurteilung der Projektfaktoren kommt das Mobilitätsgutachten zum Schluss, dass die Voraussetzungen vorhanden sind, welche für die Quartierplanung ein reduziertes Parkplatzangebot für die Wohnnutzung rechtfertigen (Nutzungskonzept, Zielgruppen Wohnsiedlung, ergänzende Infrastruktur im Quartierplanareal, Erschliessung Fuss- und Veloverkehr).

Aufgrund dessen werden im Reglement gemäss Mobilitätsgutachten für die Berechnung der Stamm-Parkplätze der Wohnnutzung ein Oberwert und ein Unterwert festgelegt:

- Oberwert: 0.7 Stamm-PP pro Wohnung
- Unterwert 0.5 Stamm-PP pro Wohnung

Die Anwendung der Reduktionsfaktoren bzw. des Ober- oder Unterwerts ist an Massnahmen gebunden, welche umzusetzen sind. Im Reglement sind diese Massnahmen unter Berücksichtigung des Ober- und Unterwerts festgelegt. Zudem wurde definiert, dass im Baugesuchsverfahren der erforderliche Nachweis zu erbringen ist.

Bei Alterswohnungen kann aufgrund der Lage- und Projektfaktoren sowie des bekanntermassen geringeren Autobesitzes dieser Nutzergruppe, eine noch höhere Bedarfsreduktion angewendet werden. Bei Alterswohnungen kann der Berechnungswert, ohne weitere Massnahmen auf 0.3 Stamm-PP pro Wohnung reduziert werden. Bedingung dabei ist, dass die Alterswohnungen den Anforderungen gemäss den Planungsrichtlinien für altersgerechte Wohnbauten entsprechen.

Für die Wirksamkeit und die Sicherstellung der Umsetzung im Zusammenhang mit der Reduktion der Anzahl Stamm-PP für die Wohnnutzung ist ein Controlling notwendig. Dementsprechend wurde auch eine Grundsatzbestimmung ins Reglement aufgenommen. Details für das Controlling sind zwischen der Gemeinde und der Eigentümerschaft gemeinschaftlich zu regeln. Die Handhabung des Reduktionsfaktors mittels eines Ober- und Unterwerts mit der Verknüpfung von Massnahmen sowie auch des Reduktionsfaktors für Alterswohnungen, verbunden mit einem Controlling, wurde auch bei der Quartierplanung "Zentrale Pratteln" angewendet.

Zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens durch die Quartierplanung wurde im Reglement, gestützt auf das Mobilitätsgutachten, eine maximal zulässige Anzahl Parkplätze für das Quartierplanareal auf 700 Parkplätze plafoniert Hinweis: Für weitere und detailliertere Angaben wird auf das Mobilitätsgutachten verwiesen.

Der Aspekt von Ladestationen für Elektrofahrzeuge wurde im Reglement wie folgt berücksichtigt:

- Bei den Stammparkplätzen wurde definiert, dass mindestens 20 % dieser Parkplätze mit Elektroladestationen auszustatten sind.

- Für die übrigen Stampparkplätze ist eine Erweiterung des Angebots von Elektroladestationen mittels modularer Erweiterungen zu gewährleisten.
- Bei der P&R-Anlage sowie bei der Tankstelle im Baubereich A2 sind Elektroladestationen einzurichten.

8.3.4. Verkehrsaufkommen

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die Quartierplanung und zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Strassenverkehrsnetz wurde ein Verkehrsgutachten erstellt (Entwicklung Gebiet Bahnhof Nord, Verkehrsgutachten", 2018, Glaser Saxer Keller AG; nachfolgend "Gutachten 2018" genannt).

Aufgrund der Anzahl Parkplätze und des Nutzungsmixes aus dem Mobilitätskonzept (siehe Kap. 8.3.3) konnte für das Quartierplanareal ein Fahrtenaufkommen von rund 2'600 Fahrten pro Tag berechnet werden.

Es kann festgehalten werden, dass der zusätzliche Verkehr aufgrund des vorliegenden Quartierplanung Bredella-Areal West die Leistungsfähigkeit der beiden Kreisel Grüssenhölzli und Gallenweg die VQS verschlechtert. Allerdings bleiben beide noch zumindest in der genügenden VQS D und damit im genügenden Bereich. Die übrigen Knoten, sowie auch der neue Kreisel auf der Salinenstrasse weisen künftig aufgrund des Projekts zumindest die VQS B auf und haben noch Kapazitätsreserven.

Berücksichtigt man für die Belastung des Strassennetzes auch die umliegenden Drittprojekte (Betriebszustand 1), entsprechen die Ergebnisse grösstenteils denjenigen aus dem Verkehrsgutachten 2018.

Im Verkehrsgutachten 2018 haben die Berechnungen gezeigt, dass die Belastung einzelner Knoten aufgrund diverser Bauprojekte in Pratteln teilweise soweit zunimmt, dass sie ihre Leistungsfähigkeit erreichen oder teilweise sogar überlastet sein werden. An dieser Aussage ändert das Verkehrsaufkommen durch die Quartierplanung "Bredella-Areal West" grundsätzlich nichts. Die Verkehrsqualitätsstufen der meisten Knoten bleiben gegenüber den Zahlen im Gutachten 2018 gleich.

Wichtigste Ausnahmen bilden dabei die Kunimatt- und Grüssenhölzli-Kreisel. Der Kunimatt-Kreisel verschlechtert sich gegenüber dem Gutachten 2018 von der VQS B zu einem C, bleibt damit allerdings weiter im genügenden Bereich. Der Grüssenhölzli-Kreisel verschlechtert sich von einer bereits ungenügenden VQS E zu einem F. Da für diesen Kreisel aber bisher schon eine ungenügende VQS ermittelt wurde, kann weiterhin an den im Verkehrsgutachten 2018 vorgeschlagenen Lösungsansätzen als mögliche Varianten zur Verbesserung der Situation festgehalten werden. Ausserdem hat sich gezeigt, dass nach heutigem Wissenstand bereits durch den Zwischenzustand mit dem Quartierplan "Bredella-Areal West" (Betriebszustand 1) verkehrstechnisch die grösste Belastung des Strassennetzes im Zusammenhang mit dem gesamten QP Bredella (Endzustand) erreicht wird.

Die Berechnung für den Teil "Bredella-Areal Ost" (vorwiegend Wohnnutzung) ergibt ein Fahrtenaufkommen von rund 2'400 Fahrten/Tag. Für das gesamte Gebiet gemäss Masterplan (Quartierplanung "Bredella-Areal West" und Quartierplanung "Bredella-Areal Ost") wird somit im Endzustand ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von maximal 5'000 Fahrten/Tag (= ungünstigster Fall) erwartet. Die Verkehrsmenge von 5'000 Fahrten/Tag wird dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zu Grunde gelegt.

Hinweis: Für weitere und detailliertere Angaben wird auf das Verkehrsgutachten verwiesen.

8.3.5. Beurteilung Verkehrsaufkommen betreffend Richtplanvorgabe zu verkehrsintensiven Einrichtungen

Im kantonalen Richtplan sind verkehrsintensive Einrichtungen des Objektblatts S5.2 (Planungsgrundsatz a) folgendermassen definiert:

"Als verkehrsintensive Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die mehr als 4'000 Fahrten (= 2'000 Hinfahrten + 2'000 Rückfahrten) pro Tag erzeugen."

Nachfolgend wird eine Beurteilung im Bezug zum Verkehrsaufkommen infolge des gesamten Masterplans vorgenommen (vgl. UVB Kap. 4.5.1).

Obwohl gemäss dem für den Umweltverträglichkeitsbericht massgebenden Szenario die Zahl der Fahrten mit 5'000 Fahrten pro Tag über diesem Richtwert liegt, ist das Vorhaben Bredella (Zustand Masterplan) insgesamt aus folgenden Gründen nicht als verkehrsintensive Einrichtung im Sinne des Richtplans einzustufen.

- Das Projekt "Bredella" versteht sich als neuer Stadtteil in Pratteln Mitte mit gemischter Nutzung und unterschiedlicher, vielfältiger Bebauung und ist deshalb schon von seiner Konzeption her keine verkehrsintensive Einrichtung.
- Nur etwa ein Viertel der 5'000 Fahrten pro Tag wird durch die verkehrsintensiven Nutzungen Verkauf und Gastro verursacht. Zudem wird die Verkaufsfläche für den Nahversorger gemäss Quartierplanreglement auf 1000 m² begrenzt. Der Rest der Fahrten wird durch die verhältnismässig verkehrssarmen Nutzungen wie Wohnen, Dienstleitungen oder Büro verursacht. Der durch das Areal ausgelöste Verkehr wird v.a. durch die dichte Überbauung und entsprechend grossen Flächen verursacht und nicht durch verkehrsintensive Nutzungen.
- Das Areal verursacht bereits heute 2'500 Fahrten pro Tag, was etwas mehr als die Hälfte des "Richtwerts" von 4'000 Fahrten pro Tag ausmacht. Mit dem Quartierplan "Bredella-Areal West" steigt dieser Wert auf rund 4'700 Fahrten pro Tag, was – unter Berücksichtigung der Unsicherheiten bei der Prognose – gerade etwa dem "Richtwert" entspricht. Erst mit dem später zu erstellenden Quartierplan "Bredella-Areal Ost" wird dieser "Richtwert" überschritten.

8.4. Vernetzung und ökologischer Ausgleich

Gestützt auf § 9 des kantonalen Gesetzes über den Natur- und den Landschaftsschutz (NLG) sorgen die Gemeinden für die Förderung der Vernetzung sowie für den ökologischen Ausgleich innerhalb von Siedlungen.

Die Vernetzung und der ökologische Ausgleich werden in der Quartierplanung wie folgt sichergestellt und eingefordert:

- Zusammenhängende und vernetzende Freiraumbereiche mit spezifischen Vorgaben pro Freiraumbereich zur Bepflanzung (Mindestflächen, Mindestanzahl von Baumpflanzungen betreffend Anzahl, Kronenausbildung, Mindeststamm-Höhen, Mindestflächen für Baumscheiben);
- Bepflanzungselemente entlang der Salinenstrasse (als Ersatz der bestehenden Heckbepflanzung infolge Infrastrukturprojekt Salinenstrasse) sowie auch entlang der Hohenrainstrasse;
- Zielvorgabe nach einer Minimierung von Bodenversiegelung und Nachweis für Erforderlichkeit von Bodenversiegelungen im Rahmen des Baugesuchverfahrens;
- Beschränkungen zum Umfang der Unterkellerung sowie Mindestvorgaben zur Begrünung bei einzelnen Freiraumbereichen;
- Bepflanzung unter Verwendung von standortgerechten und einheimischen Arten, bzw. Ausschluss von invasiven Neophyten;
- Vorgaben für die Überdeckung von begrünten Flächen sowie für Baumpflanzungen in Abhängigkeit der Baumart bzw. der Grösse der Kronenbildung;

- Vorgabe zum Anlegen von ökologischen Ausgleichsflächen im Umfang von 20 % des Quartierplanareals, mit Vorgaben zur Anrechenbarkeit für die ökologischen Ausgleichsflächen;
- Vorgabe zur Einhaltung einer Grünflächenziffer von 35 % des Quartierplanareals, mit Vorgaben zur Anrechenbarkeit für die Grünflächenziffer;
- Erstellung eines Trockenbiotops entlang der Bahnlinie mit einer Mindestfläche von 1'100 m²;
- Begrünung der nicht zum Aufenthalt genutzten Dachflächen auf mindestens 50 % der Dachfläche;
- Nachweispflicht zur Einhaltung der Vorgaben zu den Freiraumbereichen.



Abbildung 45 Auszug Plan Grünfläche und ökologische Ausgleichsfläche, Quelle: Fontana Landschaftsarchitektur

Indem mindestens 20 % der Fläche des Quartierplanareals als ökologische Ausgleichsfläche und mindestens weitere 15 % als Grünfläche gestaltet werden, erhöht sich der Anteil an Grün- und ökologischer Ausgleichsfläche gegenüber heute merklich. In der vorbestanden Situation ist das Areal praktisch vollständig versiegelt und bis auf den nördlichen Grünstreifen entlang der Bahnlinie sind innerhalb des Quartierplan-Areals keine inventarisierten Naturwerte vorhanden. Daneben sind nur sehr wenige Grünstrukturen auf dem Areal vorzufinden. Dementsprechend stehen für Pflanzen und Tiere mit der Realisierung der Quartierplanung auch mehr Lebensraumfläche und zudem in hochwertiger Form zur Verfügung.

Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass mit den im Reglement enthaltenen Vorgaben zur Begrünung und zu Baumbepflanzungen der unterschiedlichen Freiräume die vorgegebene Grünflächenziffer von 35 % der Arealfläche fast umgesetzt wird. Dies bedeutet, dass ein sehr hoher Anteil der Grünflächenziffer in Form von bo-

dengebundenen Grünraumstrukturen umgesetzt werden muss. Damit sind diese Grünraumstrukturen im zugänglichen Aussenraum und von den Gebäuden aus wahrnehmbar. Der verbleibende Teil kann mit begrünten Dachflächen und/oder Fassadenbegrünungen umgesetzt werden. Es ist daher zu erwarten, dass die effektive Grünflächenziffer insgesamt höher als 35 % sein wird.

Die Umsetzbarkeit der Vorgaben zu den Grünflächen und zum ökologischen Ausgleich wird im Umweltverträglichkeitsbericht nachgewiesen (siehe Umweltverträglichkeitsbericht, Kap. 5.10 bzw. A10 Flora, Fauna und Lebensräume).

8.5. Freiraumversorgung

Heute ist das Bredella-Areal weitgehend versiegelt und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Mit der Arealentwicklung entstehen grundlegend neue Freiraumqualitäten, welche den Bewohnenden und den Beschäftigten im Gebiet aber auch der Prattler Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Für die Freiraumversorgung der Einwohner und Beschäftigten des Bredella-Areals selber muss Freiraum in ausreichender Grösse und entsprechender Qualität zu Verfügung stehen. An den Freiraum werden verschiedenste Anforderungen gestellt. Er dient unter anderem zum Verweilen, als Bewegungs- und Flanierraum oder zur Erholung - aber auch ökologischen und stadtklimatischen Anforderungen.

Die Stadt Zürich hat 2019 für die Berechnung der Freiraumversorgung die Arbeitshilfe "Die Freiraumversorgung der Stadt Zürich und ihre Berechnung" erstellt. Eine rein quantitative Betrachtung, wie dies in dieser Arbeitshilfe und ihre Berechnung nahelegt, würde für das Bredella-Areal zu kurz greifen.

Darin werden die verschiedenen Freiraumkategorien nach ihrem Beitrag zur Freiraumversorgung (Anrechenbarkeit in %) aufgeführt. Die Stadt Zürich setzt sich dabei das Ziel, dass für ein definiertes Areal pro Einwohner 8 m² und pro Beschäftigter 5 m² Freiraum zur Verfügung steht. Nach dieser Arbeitshilfe werden dabei Freiräume bis zu einer Distanz von 400 m in die Beurteilung der Freiraumversorgung miteinbezogen und ist damit nicht nur auf eine Arealbetrachtung beschränkt. Im näheren Umkreis des Bredella-Areals sind praktisch keine Freiräume im Sinne der Arbeitshilfe vorhanden.

Aus diesem Grund wurde eine rein arealbezogene Beurteilung der Freiflächenversorgung vorgenommen (siehe Abbildung 46). Dabei ergibt der Freiflächennachweis bei der Grössenordnung von 800 Einwohnerinnen und 350 Beschäftigten eine überdurchschnittliche gute Freiflächenversorgung von 10.7 m² bzw. 24.4 m².

	Freiraum m ²	Anrechen- barkeit %	Freiraumkategorie (Freiraumtypen) Norm Zürich	Freiraumver- sorgung m ²
Mantel	3530.0	20	Fussgängerräume 20 - 50%	706.0
Neue Bahnhofsstrasse (ohne Fahrbahn)	2171.4	50	Fussgängerräume 20 - 50%	1085.7
Talbachpromenade	3525.2	50	Fussgängerräume 20 - 50%	1762.6
Gleispromenade	1046.7	50	Fussgängerräume 20 - 50%	523.3
Wohngasse	1184.0	50	Fussgängerräume 20 - 50%	592.0
Bahnhofplatz	3298.6	0	x	0.0
Hallenplatz	780.6	50	Platzräume 50 - 100%	390.3
Talbachplatz	330.9	100	Platzräume 50 - 100%	330.9
Platanenwiese	918.2	100	Urbane, öfftl. Grünräume 20 - 100%	918.2
Innenhöfe	2827.4	50	Urbane, öfftl. Grünräume 20 - 100%	1413.7
Trockenbiotop	1106.5	40	Landsch. gestalt. Grünräume 0 - 40%	442.6
Halle (B1, 1/3 für Quartiernutzung)	756.8	50	Gebäudefreiräume 50%	378.4
Total	21476.3			8543.7

Abbildung 46 Freiraumversorgung Bredella-Areal intern

Die verschiedenen Freiraumtypen des Bredella-Areals (siehe Abbildung 45) erfüllen unterschiedlichste Anforderungen und sind entsprechend gestaltet. Zur Freiraumversorgung leisten sie einen jeweils eigenen Beitrag, beispielsweise dient der Mantel als Zugangsbereich zum Areal, die Platanenwiese mit Rasenfläche und schattenspendenden Bäumen als eine von mehreren Erholungs- und Aufenthaltsflächen oder die bestehende Halle als gedeckter Freiraum.

8.6. Grundwasserschutz

Das ganze Areal der Quartierplanung wie auch die umgebenden Gebiete befinden sich im Gewässerschutzbereich Au. Es sind jedoch keine Grundwasserschutzzonen oder -areale vorhanden. Gemäss Geoportal BL liegt der Grundwasserflurabstand bei Mittelwasser in der Kategorie >30 bis 40 m. Die Untergeschosse befinden sich in einer Tiefe von maximal 13 m und damit deutlich oberhalb des mittleren Grundwasserspiegels. Somit sind bezüglich des Grundwasserschutzes keine Massnahmen auf Stufe Quartierplanung erforderlich.

Zum Nachvollzug der Abstandsverhältnisse der Untergeschosse gegenüber dem mittleren Grundwasserspiegel sind in den Schnittdarstellungen im Quartierplan die Höhenlage des mittleren Grundwasserspiegels als orientierender Inhalt dargestellt.

8.7. Naturgefahren

Gemäss der Naturgefahrenkarte bestehen im Quartierplanareal eine geringe Gefährdung («gelb») und Restgefährdungen (Wiederkehrperiode > 300 Jahre) des Gefahrenprozesses «Wasser» sowie der Gefahrenhinweis «Erdfall». Zudem deutet die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss auf potenzielle Überschwemmungen durch Oberflächenwasser hin.

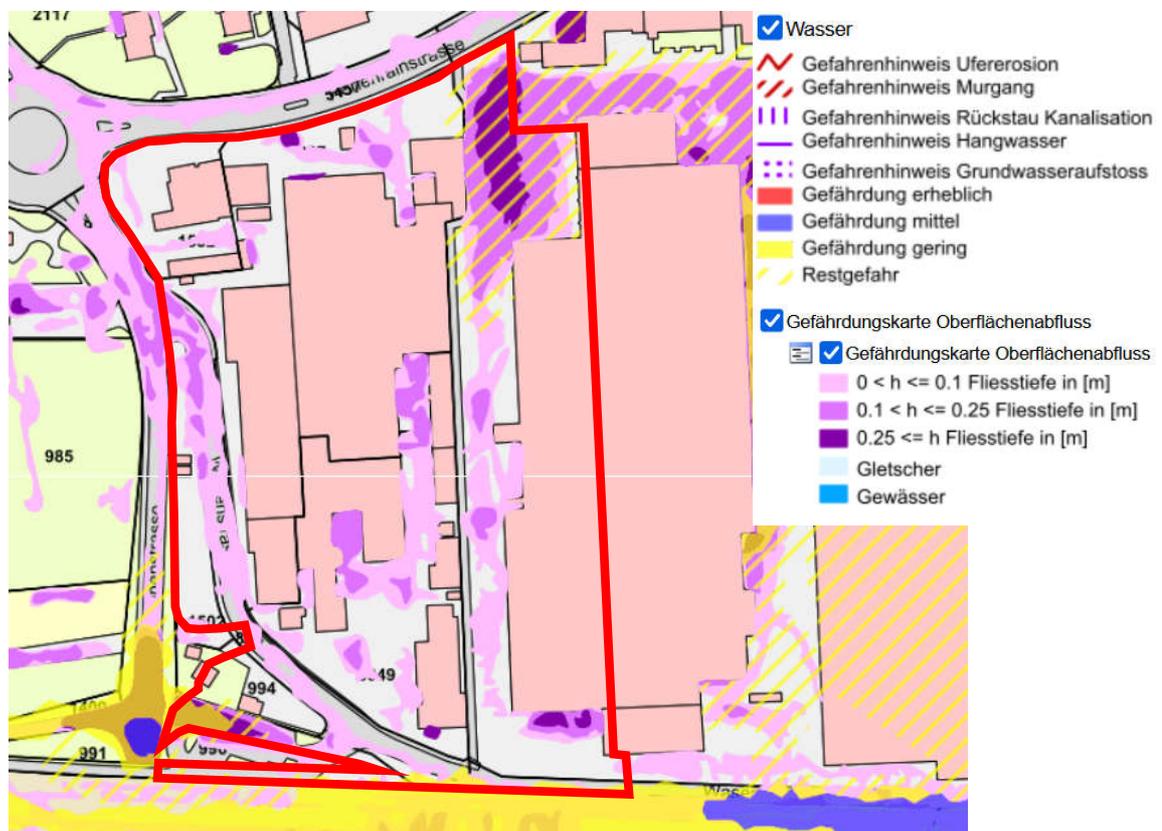


Abbildung 47 Naturgefahren, Quelle: GeoViewBL (Darstellung: Wasser und Oberflächenabfluss)

Aufgrund der Empfehlung aus der kantonalen Vorprüfung wurde im Reglement für die betreffende Ein-/Ausfahrt auf der westlichen Seite des Baubereichs C1a eine Bestimmung zur Realisierung von Massnahmen zum Schutz vor Überschwemmung aufgenommen.

Gemäss der Wegleitung «Umsetzung der Naturgefahrenkarte in die kommunale Nutzungsplanung» (ARP, Juni 2011) bewirken Restgefährdungsbereiche – und Gefahrenhinweise – grundsätzlich keine Einschränkungen in der Nutzungsplanung, soweit keine sehr sensiblen Nutzungen davon betroffen sind (vgl. Wegleitung). Hierzu wird zusätzlich auf die Norm SIA 261/1:2020 verwiesen, welche – abhängig von der jeweiligen Bauwerksklasse – erhöhte Anforderungen an den Hochwasserschutz von Bauten stellen kann (bis EHQ). Es wird empfohlen, diesem Umstand in der weiteren Planung frühzeitig Rechnung zu tragen.

8.8. Gewässerschutz / Gewässerraum-Sicherung

Gestützt auf Art. 21 der Wasserbauverordnung (WBV) sowie auf Art. 41a/b der Gewässerschutzverordnung (GSchV) des Bundes ist der Raumbedarf von Gewässern bei der Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

Durch das Areal fliesst der Talbach. Der Talbach verläuft ab der Kreuzung Schauenburgerstrasse / Essigweg unter dem Siedlungsgebiet von Pratteln und mündet am Ende der Salinenstrasse in den Rhein. Dabei unterquert die Eindolung im Bereich des Bahnhofs die Gleise der SBB (siehe Abbildung 48). Anschliessend fliesst der Bach unter der Wasenstrasse entlang des Bredella-Areals, bis er auf die Salinenstrasse trifft und den Kreisel unterquert. Der Gewässerraum ist im Bereich des Talbachs noch nicht rechtsgültig festgelegt worden.

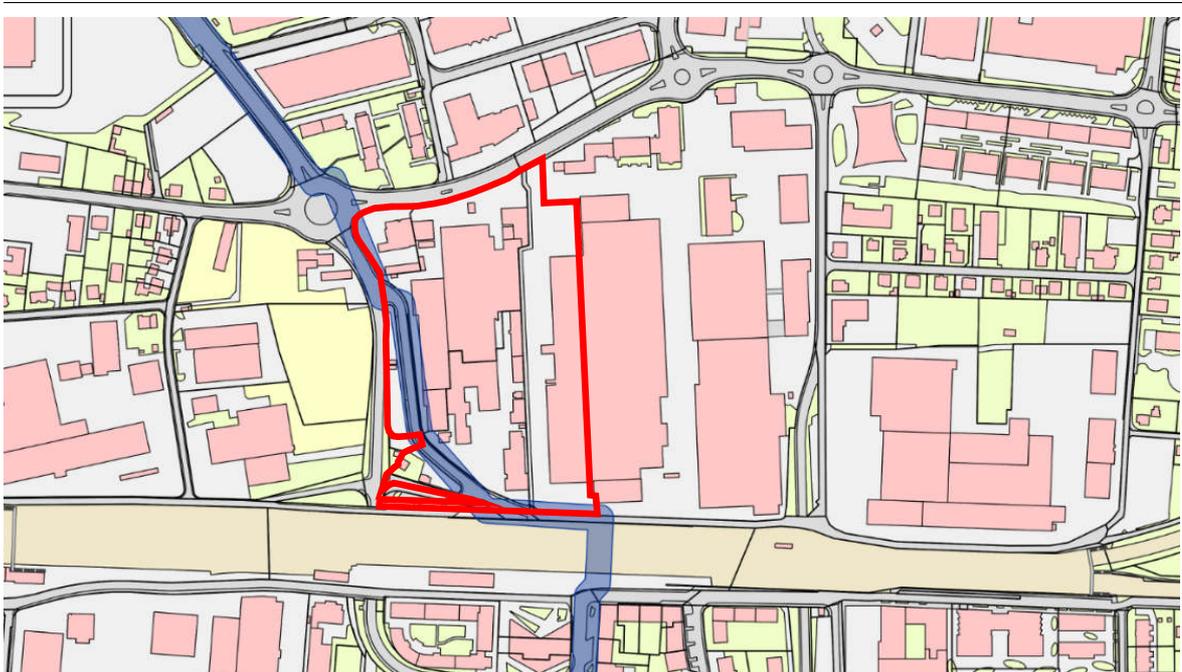


Abbildung 48 Lage des heute unterirdisch geführten Talbachs (blau: Gewässerraum gemäss Übergangsbestimmungen; Quelle: Geoview BL, rot = Quartierplanareal)

Aufgrund der geplanten und im Quartierplan definierten neuen Bebauung mit entsprechenden Untergeschossbauten muss der heute schon eingedolte Talbach verlegt werden. Im Quartierplan ist die Verlegung bzw. der neue Verlauf des Talbachs dargestellt. Auch eine Offenlegung wurde überprüft. Aufgrund des Höhenunterschieds von rund 4 m im Bereich der SBB-Gleise ist eine Offenlegung nicht möglich. Im Umweltverträglichkeitsbericht (vgl. Kap. 8.11) wird auch die erforderliche Interessenabwägung im Zusammenhang mit

der Gewässerraumausscheidung vorgenommen. Gemäss dieser Abwägung sind die Interessen an einer baulichen Nutzung höher zu gewichten als diejenigen im Sinne des Gewässerraums.

Die Festlegung des Verzichts des Gewässerraums für den Talbach im Geltungsbereich der Quartierplanung erfolgt mit dieser Quartierplanung. Dies ist damit begründet, dass die Erforderlichkeit einer Verlegung des Talbachs im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept des Quartierplans steht und damit verbunden auch dessen Verzicht auf die Ausscheidung eines Gewässerraums. Somit ist der Talbach im betreffenden Abschnitt innerhalb der Quartierplanung nicht Gegenstand der Mutation Gewässerraum zum Zonenplan Siedlung.

Da auf eine Festlegung des Gewässerraums verzichtet wird, kommen die Abstände gemäss § 63 RBV (BL) zur Anwendung. Demnach ist in jedem Fall ein minimaler Bauabstand von 3.0 m ab äusserstem Rand der Eindolung einzuhalten. Diese Abstände werden durch die Baubereiche des Quartierplans eingehalten.

Weitere Gewässer (offen fliessend / eingedolt) sind im Quartierplanareal oder angrenzenden zum Quartierplanareal nicht vorhanden.

8.9. Generelle Entwässerungsplanung / Versickerung

Die Auflagen und Bewilligungen bzgl. Entwässerung der geplanten Überbauung richten sich nach den gültigen Vorgaben des vom Regierungsrat bewilligten GEP Pratteln. Konkretere Aussagen sind auf der Ebene Quartierplanung nicht erforderlich. Weitere Erläuterungen zur Entwässerung sind im Umweltverträglichkeitsbericht enthalten.

Gemäss Versickerungskarte sind die Versickerungsmöglichkeiten auf dem ganzen Quartierplanareal gut. Aus diesem Grund kommt der Bestimmung im Reglement, wonach die Bodenversiegelung nur zulässig sind, wenn diese unbedingt erforderlich sind, ein hoher Stellenwert zu. Im Baugesuchverfahren ist die Erforderlichkeit nachzuweisen. In Bodenflächen enthaltenes Wasser (begrünte sowie sickerfähige Flächen) wirkt auch der Aufheizung der Bodenflächen entgegen. Im Weiteren sind im Reglement bei verschiedenen Freiräumen Beschränkungen für eine Unterkellerung dieser Flächen enthalten. Damit wird eine Versickerung dieser Flächen ins Grundwasser und bodenbezogener Bewuchs der Bepflanzung gewährleistet.

Zudem wird für die Aussenflächen generell, ausgenommen die Fahrbahn und der Bahnhofplatz eine Versickerung des Niederschlagsabwasser oder dessen Sammlung zur Bewässerung der Grünanlagen gefordert.

8.10. Kulturgüter und Naturwerte

8.10.1. Archäologie

Nach § 8 des kantonalen Gesetzes über den Schutz und die Erforschung von archäologischen Stätten und Objekten (Archäologiegesezt) erlassen Kanton und Gemeinden Schutzzonen im Rahmen der Nutzungsplanung zur Erhaltung der archäologischen Schutzobjekte.

Das Quartierplanareal ist nicht von archäologischen Schutzzonen überlagert (Konsultation Geoview BL, 13.11.2020).

8.10.2. Denkmal- und Ortsbildpflege

Nach § 6 des kantonalen Gesetzes über den Denkmal- und Heimatschutz (DHG) erlassen Kanton und Einwohnergemeinden im Rahmen der Nutzungsplanung Schutz- und Schonzone zur Erhaltung der schutzwürdigen Ortsbilder und der wertvollen Bausubstanz.

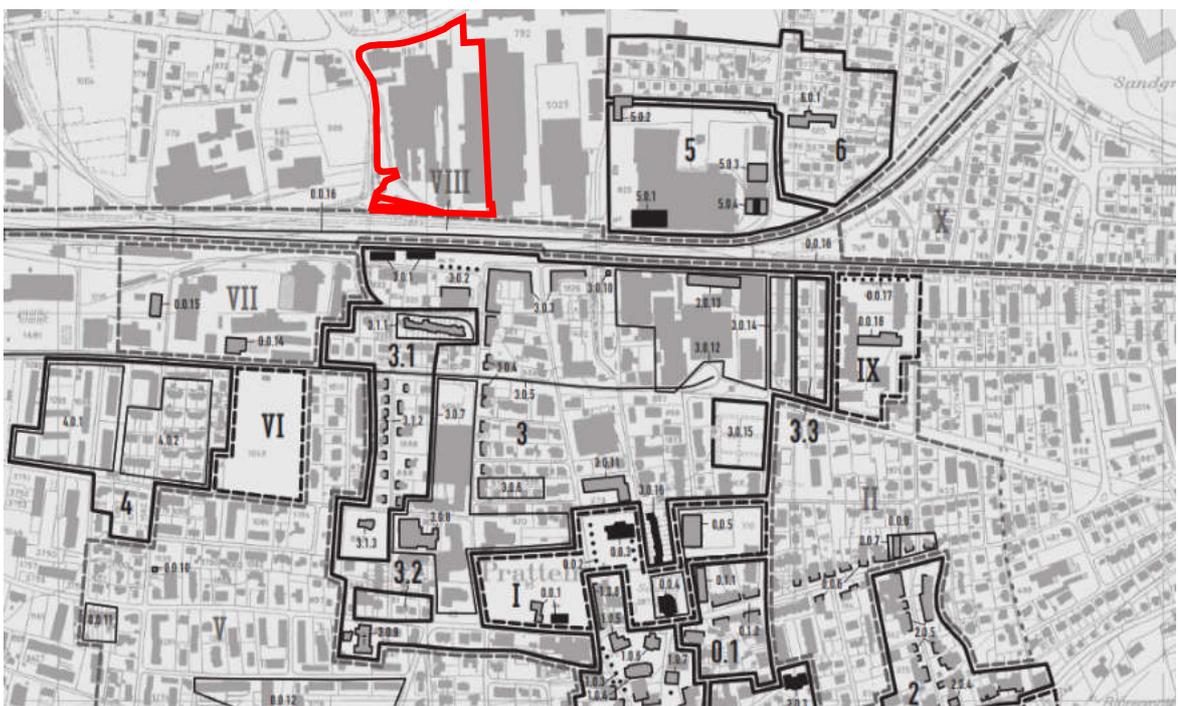


Abbildung 49 Ausschnitt ISOS-Karte, Quelle: ISOS der Gemeinde Pratteln
rot = Quartierplanareal

Auf dem Quartierplanareal befinden sich keine geschützten Kulturdenkmäler oder Kulturgüter (Konsultation Geoview BL, 13.11.2020). Das Ortsbild der Gemeinde Pratteln gilt gemäss ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung. Innerhalb des Quartierplanareals sind jedoch keine Bauten im ISOS vermerkt und das Areal liegt nicht innerhalb eines Gebietsperimeters des ISOS. Somit bedarf es keiner Interessenabwägung durch die Quartierplanung gegenüber dem ISOS.

8.10.3. Natur und Landschaft

Nach § 11 des kantonalen Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz (NLG) sind Kanton und Einwohnergemeinden beauftragt, die schützenswerten Landschaften und Naturobjekte zu erheben sowie erforderliche Schutz- und Schonzonen zu erlassen.

Das Areal ist heute praktisch vollständig überbaut. Auf dem Areal der Quartierplanung liegt einzig das Teilobjekt Nr. 88 aus dem kantonalen Reptilieninventar und dabei insbesondere die östliche Teilfläche, welche innerhalb des Quartierplanareals liegt. Seit der Inventarisierung 1994 wurde eine baulich starke Veränderung vorgenommen. Heute bestehen auf der ehemaligen Kies- bzw. Ruderalfläche ein vollständig asphaltierter Parkplatz und dazwischen nur noch vereinzelt begrünte Kleinflächen. Damit hat die Fläche ihre Bedeutung als Reptilienlebensraum weitgehend verloren.

Weitere geschützten oder inventarisierten Naturobjekte befinden sich nicht auf dem Quartierplanareal (Konsultation Geoview BL, 13.11.2020). Die geschützte Hecke entlang der Salinenstrasse dürfte durch das Infrastrukturprojekt Anschluss Salinenstrasse verloren gehen. Mit der auf dem Quartierplanareal vorgesehenen Mantelbepflanzung im Freiraum 1 wird sowie einer Bepflanzung im Bereich zwischen der neuen Fahrbahn und der Grenze des Quartierplanareals, mit Ausnahme von Anschlüssen an die Salinenstrasse, kann ein Ersatz hergestellt werden. Weitere Erläuterungen sind im Umweltverträglichkeitsbericht enthalten. Mit der auf

dem Quartierplanareal vorgesehenen Mantelbepflanzung im Freiraum 1 sowie einer Bepflanzung im Bereich zwischen der neuen Fahrbahn und der Grenze des Quartierplanareals, mit Ausnahme von Anschlüssen an die Salinenstrasse, kann ein Ersatz hergestellt werden. Weitere Erläuterungen sind im Umweltverträglichkeitsbericht enthalten.

Betreffend Vogelschutz sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Beurteilung der Vorgabe gemäss QP-Reglement der auf Grundlage der Broschüre 'Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht' der Schweizerischen Vogelwarte Sempach erfolgt. Vorgaben zum Vogelschutz beziehen sich neben den Glasfassaden und transparente Bauteile auch auf Anlagen zur Energiegewinnung, welche an Fassaden erstellt werden.

8.11. Umweltverträglichkeit

Da innerhalb des Quartierplanareals für das Teilgebiet West mehr als 500 Parkplätze realisiert werden, muss gemäss den Anforderungen der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden. Der Schwellenwert von 7'500 m² Verkaufsfläche wird dagegen nicht erreicht, da die Verkaufsfläche für Detailhandelsnutzungen gemäss Reglement auf maximal 1'250 m² begrenzt ist und für weitere nicht publikumsintensive Verkaufsnutzungen auf maximal 2'000 m², verleiht man in der Summe mit maximal 3'250 m² deutlich unter dem massgebenden Schwellenwert.

Für die UVP ist ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zu erstellen. Das massgebliche Verfahren für die UVP ist das Quartierplan-Verfahren. Basis für den UVB ist der Quartierplan für das Teilgebiet West.

Der UVB behandelt folgende umweltrelevante Sachthemen:

- Luft
- Klima
- Lärm
- Erschütterung und Köperschall
- Nicht ionisierende Strahlung (NIS)
- Oberflächengewässer, aquatische Ökosysteme Talbach)
- Grundwasser
- Entwässerung
- Störfall und Katastrophenschutz
- Flora, Fauna, Lebensräume

Die Resultate des UVB können folgendermassen zusammengefasst werden:

Die Rahmenbedingungen für die geplante Überbauung des Bredella-Areals sind bezüglich Umwelt wegen der diversen arealexternen Einflüsse sehr komplex. Zunächst ist festzuhalten, dass das Areal Bredella im kantonalen Richtplan als Entwicklungsgebiet wie auch als Entwicklungsschwerpunkt von Bahnhofsgeländen festgelegt ist. Die Entwicklung und Transformation des Gebiets um den Bahnhof entspricht den kantonalen und kommunalen Planungsgrundlagen und ist für die Gemeinde Pratteln von sehr grossem Interesse. Dies entspricht auch dem Grundsatz, dass Arealentwicklungen mit hoher Dichte an mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossenen Lagen erfolgen sollen. Trotzdem mussten Lage, Anordnung und Höhe der Gebäude sowie der Nutzungen aufgrund der folgenden ausserhalb des Areals gelegenen Einflussfaktoren überprüft werden:

- Durch den Bahnhof Pratteln führt die Eisenbahnlinie, auf der schweizweit die grössten Mengen an gefährlichen Gütern transportiert werden. Durch das Vorhaben Bredella und weiterer in Gleisnähe geplanten Arealentwicklungen nimmt die Zahl der gegenüber einem Störfall exponierten Personen und damit auch das Risiko zu. Die Absprachen mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton sowie mit den SBB haben jedoch gezeigt, dass die Risiken auch in Zukunft tragbar sind und die im Quartierplanreglement

festgehaltenen Massnahmen genügen, mit denen der Beitrag der Nutzungen auf dem Bredella-Areal zum Risiko massgeblich gemindert werden kann. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat zudem in seiner Stellungnahme vom 10. Februar 2020 der notwendigen raumplanerischen Interessensabwägung und der geplanten Entwicklung des Areals zugestimmt.

- Durch die Überbauung des Areals Bredella-West werden in Gleisnähe neue Orte mit empfindlichen Nutzungen (OMEN) geschaffen. Detaillierte Abklärungen mit den zuständigen Fachstellen des Bundes und des Kantons sowie der SBB haben jedoch ergeben, dass der Quartierplan Bredella trotz der Überschreitung des Anlagegrenzwerts von 1 μT auf den ersten 10 m durch die Übertragungsleitung nicht zu einer Verschiebung der Gebäude verpflichtet werden kann. Die Sicherheitsabstände gemäss Leitungsverordnung werden durch die neuen Gebäude eingehalten. Dies bedarf jedoch noch einer detaillierten Überprüfung durch die SBB, weil die Untersuchungen wegen dem Durchhängen der Leitung mit gewissen Unsicherheiten verbunden sind.
- Die Lärmbelastung durch den Verkehr auf dem umgebenden Strassennetz und der Eisenbahnlinie ist hoch, so dass die massgebenden Immissionsgrenzwerte an den Fassaden der zukünftigen Gebäude z.T. deutlich überschritten werden. Das Projekt reagiert jedoch auf diese hohe Belastung gemäss den Vorgaben des Quartierplan-Reglements konzeptionell, indem Massnahmen wie Laubengänge oder Loggien ermöglicht werden sowie alle Voraussetzungen für die Planung lärmoptimierter Grundrisse gegeben sind. Trotzdem verbleiben Bereiche, wo diese Massnahmen nicht ausreichen. In Bereichen, wo die Alarmwerte überschritten werden (v.a. im Bahnbereich), sind Fenster mit Öffnungsmechanik nur hinter festverglasten Fassadenelementen zulässig (auch nicht zu Reinigungszwecken).

Die Zahl der durch das Areal induzierten Personenwagenfahrten wird dank des bezüglich öV-Anschluss optimalen Standorts und der im Projekt enthaltenen und im Quartierplan-Reglement gesicherten Massnahmen (z.B. flächenmässige Beschränkung der Verkaufs- und weiterer potentiell verkehrsintensiven Nutzungen, Beschränkung der Zahl der Parkplätze, Parkplatzbewirtschaftung) minimiert.

Demensprechend nimmt der Arealverkehr von heute 2'500 Fahrten pro Tag nur auf maximal 5'000 Fahrten pro Tag zu. Die mit dem Verkehr verbundenen zusätzlichen Luft- und Lärmbelastungen sind deshalb tragbar. Aufgrund der minimierten Verkehrsmenge und der Tatsache, dass es sich hier nicht um einen grossen Einzelmittenten, sondern um die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers handelt, ist das Vorhaben auch nicht als verkehrsintensive Einrichtung im Sinne des Richtplans einzustufen.

Heute ist das Areal praktisch vollständig versiegelt. Dank des hohen Anteils an Frei- und Grünfläche an der Gesamfläche nimmt der Anteil der nicht versiegelten Fläche gegenüber heute zu. Da ein Teil der Grünfläche hochwertig gestaltet wird, nimmt auch der Anteil der ökologischen Ausgleichfläche gegenüber heute deutlich zu.

Aufgrund der kantonalen Vorprüfung sind noch folgende Hinweise zu Berücksichtigen:

- Wie auch im UVB festgehalten, sind spätestens mit den Baugesuchen für die Rückbau- und Aushubarbeiten ausführliche Vorgehens- und Entsorgungskonzepte einzureichen. Die Untersuchungen und Dokumente sind frühzeitig zu erstellen und Möglichkeiten der Verwertung der anfallenden Materialien ggf. mit direkter Aufbereitung und Wiederverwertung im Neubau zu prüfen. Gemeinde Pratteln, Quartierplanvorschriften «Bredella-Areal West» Vorprüfung, 5. Oktober 2021 10/12
- Wie auch im UVB festgehalten, sind im Rahmen des Baugesuchverfahrens für die Aushubarbeiten im Bereich der belasteten Standorte (KbS Nrn. 2831120001, 2831730655, 2831120001 und 2831120200) ausführliche Vorgehens- und Entsorgungskonzepte zu erstellen und frühzeitig zur Prüfung dem Amt für Umweltschutz und Energie einzureichen.

- Den Betriebsstandort «ehem. Garage Strübin AG» (KbS Nr. 2831120200) mit der Bewertung «belastet, untersuchungsbedürftig» gilt es, um Verzögerungen zu verhindern, frühzeitig vor Beginn des Baugesuchverfahrens altlastenrechtlich gemäss Art. 7 AltIV zu untersuchen

Zusammenfassend ergibt sich aus den Untersuchungen folgendes Fazit: Die Untersuchungen im UVB zeigen, dass bezüglich denjenigen Umweltbereichen, welche bereits auf Stufe Quartierplan abschliessend beurteilt werden können, die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden. Bei Aspekten, welche erst auf Stufe Bauprojekt oder noch später beurteilt werden können, zeichnen sich beim jetzigen Stand des Wissens keine unlösbaren Konflikte ab.

Hinweis: Die umweltrelevanten Sachthemen werden in diesem Planungsbericht nicht weiter behandelt und diesbezüglich wird auf den Umweltverträglichkeitsbericht verwiesen. Die aus der umweltrechtlichen Gesamtbeurteilung bzw. der kantonalen Vorprüfung hervorgehenden Massnahmen mit Relevanz auf Stufe Quartierplan sind in die Quartierplanvorschriften zu integrieren (Ergebnis Hauptuntersuchung). Im Reglement wurde unter § 19 definiert, dass die Auflagen aus dem Umweltverträglichkeitsprüfbericht bei der Realisierung der Bauvorhaben zu berücksichtigen sind.

8.12. Abstände

8.12.1. Abstände gegenüber Verkehrswegen, Wäldern, Gewässern und Friedhöfen

Gegenüber Verkehrswegen (Strassen, Schienenwegen), Wäldern, Gewässern und Friedhöfen sind unter § 95 RBG-BL die einzuhaltenden Abstände von Bauten festgelegt. Diese Abstände können mit Baulinien übersteuert werden.

Entlang der Hohenrainstrasse (Kantonsstrasse) verläuft eine kantonale Baulinie. Diese wird durch die Festlegungen der Quartierplanung nicht tangiert.

Entlang der Wasenstrasse ist auf der östlichen Strassenseite eine Baulinie vorhanden. Mit Wegfall der Wasenstrasse durch die im Quartierplan enthaltene neue Bahnhofstrasse wird diese Baulinie im Geltungsbereich der Quartierplanung aufgehoben.

Ebenfalls aufgehoben wird die innerhalb des Quartierplans liegende Baulinie entlang der Salinenstrasse im nördlichen Abschnitt bzw. im Bereich der Einmündung zum Kreisel Kunimatt. Im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Neubau der Salinenstrasse wird im Abschnitt zwischen der Bahnunterführung und dem Anschluss an die Hohenrainstrasse eine neue Strassenbaulinie festgelegt. Diese Baulinie wird mit einem Abstand von 6.20 m gegenüber der bestehenden und geplanten Strasse festgelegt. Die Bebauung und Nutzung gemäss Quartierplan wird durch diese neue Baulinienfestlegung entlang der Salinenstrasse nicht tangiert.

Gegenüber den Bahngleisen wird der gesetzliche Mindestabstand nach § 95 Abs. 1-c RBG-BL vom Baubereich C1a/b eingehalten. Jedoch wird der Abstand zur Grenze für den Baubereich C1a sowie den Baubereich C1b (Hochhaus) nicht eingehalten. Aus diesem Grunde muss beim Baubereich C gegenüber dem Bahnareal eine Baulinie festgelegt werden (Schienenwegbaulinie). Die Festlegung einer Schienenwegbaulinien kann jedoch nicht mit der Quartierplanung erfolgen, sondern muss durch den Kanton vorgenommen werden (siehe Erläuterungen in Kap. 9.1.3).

8.12.2. Grenzabstände

Die Grenzabstände gegenüber angrenzenden Bauparzellen richten sich nach § 90 RBG-BL. Werden die gesetzlichen Grenzabstände gegenüber angrenzenden Bauparzellen unterschritten, müssen gemäss § 94 RBG-BL entsprechende Näher- und/oder Grenzbaurechte grundbuchrechtlich eingetragen werden.

Das Quartierplanareal ist im Norden und im Westen durch Strassenverkehrsanlagen sowie im Süden durch das Bahnareal begrenzt. Einzig auf der östlichen Seite ist der Grenzabstand gegenüber angrenzenden Bauparzellen zu klären. Mit der bestehenden Parzellenstruktur liegt der westliche Bereich der Parzelle Nr. 792 innerhalb des Quartierplanareals.

Mit der Quartierplanung soll auch die Parzellenstruktur bereinigt werden. Die betreffende Teilfläche der Parzelle Nr. 792 soll neuen Parzellen innerhalb des Areals zugeteilt werden. Mit der Bereinigung der Parzellenstruktur ergibt sich damit eine neue Parzellengrenze, welche auf der östlichen Seite entlang der Perimetergrenze des Quartierplanareals verläuft. Die östliche Fassade der bestehenden Industriehalle (Baubereich B1) liegt dann ebenfalls auf der neuen Grenze.

Für folgende Baubereiche sind Näher- oder Grenzbaurecht erforderlich:

- Grenzbaurecht für Baubereich B1
- Näherbaurecht für Baubereich B2
- Näherbaurechte für Baubereich C1

Innerhalb des Quartierplanareals ergibt sich mit der Parzellenbereinigung eine Gesamtparzelle im Geviert der neuen Bahnhofstrasse, der Salinenstrasse, der Hohenrainstrasse sowie mit der bestehenden Industriehalle. Die neue Bahnhofstrasse und der Bahnhofplatz zusammen mit der Promenade entlang der Bahnlinie werden als Parzellen der Gemeinde zugeteilt. Zudem entsteht eine Parzelle zwischen dem Bahnhofplatz und der Salinenstrasse unterhalb der neuen Bahnhofstrasse. Mit der im Quartierplan enthaltenen Baulinienfestlegung entlang der neuen Bahnhofstrasse mit der neuen Parzellenstruktur sind innerhalb des Quartierplanareals keine Näher- und/oder Grenzbaurechte erforderlich.

8.13. Schattenwurf

Mit der per 1. Juni 2023 erfolgten in Kraftsetzung der Anpassung der Verordnung zum kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBV-BL) bestehen neu Vorgaben zum Schattenwurf bei Hochhäusern. Der Schattenwurf von Hochhäusern (= Gebäude über 30 m) darf an einem mittleren Wintertag (8. Februar oder 2. November) nicht länger als 3 Stunden auf einen beliebigen Punkt eines Nachbargebäudes oder auf unüberbaute Teile von Grundstücken fallen. Davon ausgenommen sind Parzellen, die nicht der Wohnnutzung dienen, sowie Gebäude auf dem Quartierplanareal selbst.

Die entsprechende Schattensimulation wurde erstellt (siehe Abbildung 50). Der Schattenwurf auf die nördlich zur Hohenrainstrasse angrenzende Parzelle ist der Gewerbezone zugewiesen und somit für eine Wohnbaunutzung vorgesehen. Die bestehenden Wohnbauten auf dieser Parzelle werden zudem nicht vom gesetzlich massgebenden Schattenwurf tangiert. Weitere Verschattungen nach Aussen ergeben sich nicht. Das östlich angrenzende Areal wird durch das Hochhaus neben der Halle nur geringfügig verschattet, wobei dieser Schattenwurf sich mit dem Schatten der Halle überschneidet. Aufgrund dessen werden die gesetzlichen Anforderungen an den Schattenwurf eingehalten.



Abbildung 50 Schattenwurfsimulation für die drei Hochhäuser im QP-Areal (rote Umrandung = QP-Areal)
Quelle: Burckhardt Entwicklungen AG, 20. Juni 2023

9. Auswirkungen der Quartierplanung

9.1. Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen

Grundsätzlich gilt § 40 Abs. 2 RBG-BL, wonach Zonenvorschriften, Strassennetz- sowie Bau- und Strassenlinienpläne als aufgehoben gelten, soweit sie im Widerspruch zu den Festlegungen im Quartierplan stehen.

9.1.1. Zonenvorschriften

Mit den Quartierplanvorschriften werden für den Geltungsbereich der Quartierplanung eigenständige Nutzungs- und Bauvorschriften hergestellt. Diese Vorschriften sind formell und inhaltlich für die geplante Überbauung und Nutzung des Areals zonenrechtlich abschliessend. Durch die Inkraftsetzung der Quartierplanvorschriften "Bredella-Areal West" werden die bisherigen Zonenvorschriften Siedlung vom 25. Oktober 2016 (RRB Nr. 1478) vollständig ausser Kraft gesetzt.

Mit der Quartierplanung "Bredella-Areal West" wird zudem die in den Zonenvorschriften festgelegt Quartierplanpflicht (ZQP-1) erfüllt. Der Umgang mit, der vom Geltungsbereich der Quartierplanung ausgenommenen Parzelle Nr. 996, ist noch zu klären.

9.1.2. Lärmempfindlichkeitsstufen-Plan

Mit der Festlegung der Lärmempfindlichkeitsstufe im Quartierplan wird analog zu den Zonenvorschriften der LES-Plan (RRB Nr. 1478) für das Areal der Quartierplanung aufgehoben.

9.1.3. Baulinien

Mit der Quartierplanung werden neue erforderliche Baulinien festgelegt:

- Strassenbaulinie für neue Bahnhofstrasse (beidseitig)
- Strassenbaulinie für neue Salinenstrasse (nur ostseitig)

Entlang der Wasenstrasse verläuft auf der östlichen Seite eine bestehende kommunale Strassenbaulinie. Diese Baulinie steht im Widerspruch zu den Festlegungen der Quartierplanung. Zudem wird die vorbestandene Wasenstrasse durch die im Quartierplan festgelegte neue Bahnhofstrasse abgelöst. Aufgrund von § 40 Abs. 2 RBG-BL wird diese Baulinie mit Inkraftsetzung der Quartierplanung aufgehoben. Des Weiteren wird im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der Salinenstrasse eine neue Baulinienfestlegung vorgenommen.

Entlang der Bahngeleiseanlage ist für den Baubereich C1 südseitig eine Schienenwegbaulinie erforderlich. Da Schienenwegbaulinien nicht durch die Gemeinde festgelegt werden können, bedarf es hierfür eine Festlegung durch den Kanton. Die Gemeinde muss dazu ein Antrag beim kantonalen Tiefbauamt einreichen. Aus diesem Grund ist die Schienenbaulinie im orientierender Planinhalt dargestellt.

Eine weitere oder ergänzende Baulinienplanung ist für die Quartierplanung nicht erforderlich.

9.1.4. Interessenlinie SBB

Entlang der Bahnlinie verläuft eine Interessenlinie SBB in einem Abstand von ca. 10 m zur südlichen Begrenzung des Quartierplanareals. Erläuterungen zur Interessenlinie SBB sind im Kap. 9.4.2 enthalten.

9.1.5. Erschliessungsplanung

Die vorbestandene Wasenstrasse ist im Strassennetzplan als Industrie- / Gewerbe-Sammelstrasse klassiert. Im Quartierplan erfolgt die Haupterschliessung des Areals über die ebenfalls im Quartierplan enthaltene neue Bahnhofstrasse. Im Masterplan ist vorgesehen, dass die neue Bahnhofstrasse eine der beiden Haupterschliessungsachsen im Gebiet des Masterplans bildet. Die neue Bahnhofstrasse gewährleistet eine Gebietserschliessung vom Gallenweg sowie von der Salinenstrasse aus. Die bisherige Fusswegverbindung vom Bahnhof Richtung Norden mit Anschluss an die Hohenrainstrasse wird im Quartierplan in der Lage und Linienführung neu definiert.

Indem Strassenverkehrsanlagen und verkehrnetzrelevante Verbindungen innerhalb des Geltungsbereichs der Quartierplanung liegen, werden für das Areal der Quartierplanung auch Festlegungen nach dem kommunalen Strassennetzplan vorgenommen. Für das Areal der Quartierplanung werden die bisherigen Festlegungen im Strassennetzplan durch die diesbezüglichen Festlegungen im Quartierplan abgelöst. Die entsprechenden Strassen und Verkehrsverbindungen sind entsprechend ihrer Funktion analog zu den Klassierungsbezeichnungen im Strassennetzplan in den Quartierplan übernommen worden (Sammelstrasse und Fusswegverbindung teilweise mit Velo).

9.1.6. Weitere Planungen

Weitere rechtskräftige kommunale oder kantonale Planungen im Sinne von § 40 Abs. 2 RBG-BL werden durch die beiden Quartierplanungen nicht tangiert.

9.1.7. Zusammenstellung von Folgeplanungen und des orientierenden Nachführungsbedarfs

Folgeplanungen

- Festlegung einer Schienenwegbaulinie durch den Kanton auf Antrag des Gemeinderats

Orientierende Nachführungen

- Orientierende Nachführung des Verzichts auf Gewässerrauausscheidung für den Talbach im Zonenplan Siedung
- Orientierende Nachführung im Strassennetzplan betreffend Strassennetz und Verbindungen im Zuge der nächsten Revision. Eine Anpassung des Strassennetzplans für das Gebiet Bredella-Areal Ost bleibt vorbehalten.

9.2. Folgekosten zu Lasten der Gemeinde

Allfällige Folgekosten für die Gemeinde sind im Infrastrukturvertrag zwischen der Gemeinde und dem Eigentümer geregelt. Dieser definiert auch die Übergabe der künftig öffentlichen Landflächen, sowie die Dienstbarkeiten für die Gemeinde auf privatem Areal.

9.3. Auswirkungen auf Schulraumplanung der Gemeinde

2018 wurde die Schulraumbedarfsplanung für Pratteln abgeschlossen. Darin wurden die verschiedenen Arealentwicklungen in Pratteln berücksichtigt und Schülerzahlen prognostiziert. Hieraus wurde eine Schulraumplanung abgeleitet, die unter anderem in den Neubau des Schulhauses im QP Zentrale resultiert. Für dieses Schulhaus sind die Schüler/-innen aus dem Bredella-Areal vorgesehen.

Es wurde 2018 davon ausgegangen, dass durch die Arealentwicklung Bredella (Wasa, Buss) folgende Schulbedarfe resultieren:

Für Bredella West (früher unter dem Titel «Wasa») wurde damals der Bau von 348 und 384 Wohnungen erwartet. Für das WASA-Areal wird aufgrund der Referenzüberbauung Ceres-Living und aufgrund von Erfahrungswerten mit einem Gabelwert von 0.1 bis 0.2 Kindern pro Wohnung gerechnet. Für das WASA-Areal werden ab 2025 mit einem Entwicklungshorizont von rund 4 Jahren eine Anzahl von 36 bis 78 Kinder im Alter von 0 bis 12 Jahren prognostiziert.

Für Bredella Ost (früher unter dem Titel «Buss») wurde von 658 und 805 Wohnungen ausgegangen. Es wurde ein Gabelwert von 0.2 - 0.3 Kinder pro Wohnung angenommen. Daraus wurde ab 2035 mit einem Entwicklungshorizont von rund 15 Jahren eine Anzahl von 132 bis 240 Kindern im Alter von 0 bis 12 Jahren ermittelt.

In der Vorbereitung der Schulplanung wurde 2022 durch die Gemeindeverwaltung das Zahlengerüst aus der Arealentwicklung aktualisiert. Gemäss Aussagen der Grundeigentümerschaft kann nach wie vor von etwa ca. 380 Wohnungen (Bredella West) respektive ca. 720 Wohnungen (Bredella Ost) ausgegangen werden. Die Zahlen für den Schulraumbedarf werden auf dieser Grundlage gemeinsam mit der Schulleitung überprüft und aktualisiert.

9.4. Berührungspunkte zu Drittprojekten

9.4.1. Anschluss Salinenstrasse (Strasseninfrastruktur)

Der bestehende Anschluss der Wasenstrasse an die Salinenstrasse wird, wie im kommunalen Strassennetzplan vorgesehen, durch einen Kreisell direkt nach der Unterführung ersetzt. Dadurch wird Land, das grundsätzlich im Quartierplanareal liegen würde, beansprucht. Diese Flächen sind vom Quartierplan-Perimeter bereits ausgenommen. Damit die Quartierplanung einen Anschluss an das kommunale Strassennetz bzw. an die Salinenstrasse erhält, ist der Neubau der Salinenstrasse mit Kreisell vor Fertigstellung einer ersten Realisierungsstufe der Quartierplanung zu erstellen.

9.4.2. Entflechtung Pratteln (Eisenbahninfrastruktur)

Dieses Projekt erfordert voraussichtlich ein zusätzliches, weiter nördlich gelegenes Gleis 7 sowie eine Perronverbreiterung im Bahnhof Pratteln. Dieses Projekt ist jedoch im STEP-Ausbauschnitt 2025 nicht enthalten und dessen Finanzierung ist deshalb auch noch nicht gesichert. Im Weiteren ist dieses Projekt im kantonalen Richtplan und im Sachplan Infrastruktur (Teil Infrastruktur Schiene) nur als Vororientierung enthalten. Der Gemeinde und den Planern wurde von den SBB eine Interessenslinie abgegeben, welche die spätere Realisierung dieses Projekts berücksichtigt. Die Bebauung und Erschliessung des Quartierplanareals ist auch bei Inanspruchnahme des Raums bis zur Interessenslinie gewährleistet. Hingegen könnte der Freiraum 11 (Trockenbiotop) gemäss Quartierplan nicht an der vorgesehenen beibehalten werden. Im Quartierplan ist die Lage der Interessenslinie der SBB eingetragen.

9.4.3. Projekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel (4. Generation)

Mit dem Agglomerationsprogramm 4. Generation Basel wurden auch Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bredella-Areals zur Kofinanzierung durch den Bund eingereicht. Die Massnahmen müssen nachweisen, dass sie einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in der Agglomeration leisten und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Mit dem Entscheid des Bundesrats sind entsprechende Finanzierungsbeiträge für die Umsetzung dieser Massnahmen eingestellt worden. Die Erläuterungen zu diesen Massnahmen sind im Kapitel 7.10 enthalten:

- **Langsamverkehrsverbindung (Massnahme 4LV10.9, A-Projekt)**

Die Gesamtkosten wurden auf 1'400'000 CHF geschätzt. Die Realisierung ist ab 2024 vorgesehen.

- **öV-Knoten - Bushaltestelle, Velo, Personenunterführung (Massnahme 4MD2, A-Projekt)**

Die Gesamtkosten wurden auf 14'000'000 CHF geschätzt. Die Realisierung ist ab 2026 vorgesehen.

- **Velounterführung am Bahnhof (Massnahme 4LV11, B-Projekt)**

Die Gesamtkosten wurden auf 13'000'000 CHF geschätzt. Die Realisierung ist ab 2028 vorgesehen.

Gemäss dem Erläuterungsbericht des Bundes zur Botschaft des AP4 wird für die beiden A-Projekte (Langsamverkehrsverbindung und öV-Knoten) ein Mitfinanzierungsgrad des Bundes von 40 % zugesprochen. Damit reduziert sich der Kostenaufwand für diese beiden wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte für die Gemeinde und die Eigentümerschaft in substantieller Höhe. Für diese Projekte wurde zudem eine gemeinsame Finanzierung durch Grundeigentümerschaft und Gemeinde vereinbart. Die Umsetzung der Massnahmen steht unter Vorbehalt der kommunalen Finanzierungsentscheide (Volksabstimmungen).

10. Quartierplanverfahren

10.1. Kantonale Vorprüfung

Die Quartierplanung wurde zusammen mit dem Mobilitätsgutachten, dem Verkehrsgutachten sowie dem Umweltverträglichkeitsbericht am 6. Juli 2021 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden mit Schreiben vom 5. Oktober 2021 durch das Amt für Raumplanung an den Gemeinderat Pratteln mitgeteilt.

Die Vorgaben aus der kantonalen Vorprüfung wurden umgesetzt. Zudem wurden auch Formulierungsvorschläge sowie Empfehlungen zu einzelnen Reglementsbestimmungen berücksichtigt. Eine tabellarische Zusammenfassung und Übersicht der Vorprüfungsergebnisse sowie von deren Berücksichtigung bzw. die Stellungnahme des Gemeinderats befindet sich im Anhang 2.

10.2. Öffentliche Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren der Quartierplanung Bredella-Areal wurde im "Muttenger & Prattler Amtsanzeiger" Nr. 02 vom 13. Januar 2023 und im Amtsblatt Nr. 3 vom 12. Januar 2023 sowie auf der Webseite und in den Schaukästen der Gemeinde angekündigt. Vom Montag, 16. Januar bis Montag, 27. Februar 2023 waren die Unterlagen auf der Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt der Gemeindeverwaltung Pratteln und auf der Webseite unter www.pratteln.ch einsehbar.

Ergänzend zum konventionellen Mitwirkungsverfahren wurde eine online-Mitwirkung angeboten. Auf der Mitwirkungsplattform www.mach-mit.pratteln.ch wurde die Planung umfassend dokumentiert. Über die Online-Dialoge auf der Mitwirkungsplattform konnten vom 16. Januar bis 27. Februar 2023 Eingaben zur Planung gemacht werden.

Es konnten folgende Unterlagen im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens eingesehen werden:

- Quartierplan "Bredella-Areal West" (Situation und Schnitte 1:1'000)
- Quartierplanreglement "Bredella-Areal West"
- Planungs- und Begleitbericht gemäss § 47 RPV und § 39 RBG
- Mobilitätsgutachten, Pratteln, Quartierplanung Bredella-Areal West, 31. Oktober 2022, Kontextplan AG
- Verkehrsgutachten, QP Bredella-Areal West, Exem. Mitwirkung, 31. Oktober 2022, Glaser Saxer Keller AG
- Umweltverträglichkeitsbericht, Quartierplan Bredella-Areal West Pratteln, Exemplar Mitwirkung, 31. Oktober 2022, EBP Schweiz AG
- Stellungnahme zur raumplanerischen Interessensabwägung QP "Zentrale" und QP "Bredella", Bundesamt für Verkehr (BAV), 10. Februar 2020
- Zusammenstellung und Berücksichtigung der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung, 31. Oktober 2022

Am 15. Dezember 2022 fand als Start des Mitwirkungsverfahrens ein Auftaktforum statt. Nach Ablauf der Mitwirkungsfrist wurde am 15. März 2023 eine Ergebniskonferenz durchgeführt, an welcher die Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben dargelegt wurden.

Es wurden 5 schriftliche Eingaben sowie 41 online-Beiträge eingereicht. Diese werden vom Gemeinderat im Juni 2023 beraten. Auf der Grundlage der öffentlichen Mitwirkung wurde die Quartierplanung überarbeitet. Eine tabellarische Übersicht betreffend die Berücksichtigung der Vorprüfungsergebnisse befindet sich im beiliegenden Mitwirkungsbericht.

10.3. Beschlussfassung

... wird nach Verfahrensabschluss erläutert

10.4. Auflageverfahren

... wird nach Verfahrensabschluss erläutert

11. Genehmigungsantrag

... erfolgt mit Endfassung des Planungsberichts

Pratteln,

Namens des Gemeinderates:

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeverwalter

.....

Stephan Burgunder

.....

Beat Thommen



Bredella Areal, Pratteln

Bauherrschaft
Bredella AG
Hohenrainstrasse 10
4133 Pratteln

Platzhalter Hochformat – nicht löschen!