Gemeinde Pratteln
Kanton Basel-Landschaft

Gemeinde pratteln

Planungsbericht

Bau- und Strassenlinie «Netziboden-/ Lohag-/Kraftwerkstrasse»

Mutation Parzelle Nr. 7832 und Nr. 4577

Planungsstand
Mitwirkung

Auftrag
41.00270

Datum
9. November 2026

Impressum

Auftraggeber	Firma Haefely AG Birsstrasse 300, 4052 Basel
Auftragnehmer	jermann Geoinformation Vermessung Raumplanung
Projektleitung	Joel Suhr

Jermann Ingenieure + Geometer AG
Altenmatteweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 706 93 93
www.jermann-ag.ch

Inhalt

1 Ausgangslage 5
1.1 Anlass 5
1.2 Räumliche Lage und Abgrenzung 5

2 Organisation und Ablauf der Planung 7
2.1 Projektpartner 7
2.2 Wesentliche Planungsschritte 7
2.3 Ziele der Planung 7

3 Rahmenbedingungen 8
3.1 Gesetzliche Grundlagen auf eidgenössischer Ebene 8
3.2 Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene 8
3.3 Weitere übergeordnete Rahmenbedingungen 8
3.3.1 Kantonaler Richtplan 8
3.3.2 Räumliches Entwicklungskonzept 9
3.3.3 Zonenvorschriften 10
3.3.4 Bau- und Strassenlinien 11
3.3.5 Erschliessung 12
3.3.6 Inventar historischer Verkehrsweg 13
3.3.7 Kantonale Radrouten 13
3.3.8 Lärm 14
3.3.9 Belastete Standorte 14
3.3.10 Natur- und Landschaftsschutz 15
3.3.11 Naturgefahren 15
3.3.12 Grundwasser 16

4 Inhalte der Planung 17
4.1 Planunterlagen 17
4.2 Bestandteile der Planung 17

5 Interessenabwägung 19
5.1 Interessensermittlung 19
5.2 Varianten, Alternativen & Bewertung der relevanten Interessen 20

5.3 Fazit 21

6 Planungsverfahren 22

6.1 Öffentliche Mitwirkung 22

6.2 Kantonale Vorprüfung 22

6.3 Beschlussfassung 22

6.4 Auflage- und Einspracheverfahren 22

7 Beschlussfassung Planungsbericht 23

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
1.1	lon	09.11.2026	Freigabe durch den Gemeinderat

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Die Pfiffner Group hat die Grundstücke Parzellen Nr. 4577 (im Eigentum) und Nr. 7832 (im Baurecht) vom Kanton Basel-Landschaft erworben. Im Rahmen eines Workshopverfahrens wurde für die beiden Parzellen ein Gesamtkonzept erarbeitet, welches ein neues Gewerbegebäude für die Moser Glaser AG (westlich, Parzelle Nr. 4577) sowie für die Haefely AG (östlich, Parzelle Nr. 7832) vorsieht. Zwischen den beiden von der Pfiffner Group im Eigentum bzw. Baurecht gehaltenen Grundstücken liegt ein Parzellenteil, welcher im Besitz des Kantons Basel-Landschaft bestehen bleibt. Dieser soll der Gemeinde Pratteln für die Erstellung einer Fuss- und Veloverbindung zur Verfügung gestellt werden. In diesem Bereich verläuft gemäss Strassennetzplan eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung, welche in Abstimmung auf die Bauvorhaben entsprechend umgesetzt wird. Im Zuge des Workshopverfahrens wurde eine hochwertige Umgebungsgestaltung erarbeitet, welche die beiden Gewerbegebäude und auch den öffentlichen Fuss- und Veloweg umfasst.

Basierend auf dem weiterentwickelten Projekt aus dem Workshopverfahren wurde ein Baugesuch eingereicht. Das in das Baugesuchsverfahren eingereichte und betrieblich bereits stark optimierte Projekt überschreitet die bestehende kommunale Strassenbaulinie. Da die betroffene Baulinie ohne raumplanerisches Konzept «provisorisch» festgelegt wurde, wird in vorliegendem Fall die Baulinie an das in einem qualitätssichernden Verfahren erarbeiteten Gesamtprojekt (inkl. öffentlichem Fuss- und Veloweg) angepasst.
Die Koordination mit Bauinspektorat, Standortförderung und Amt für Raumplanung hat bereits stattgefunden. Dabei wurde die Anpassung der Strassenbaulinie auf die Gebäudeflucht vorgeschlagen.

1.2 Räumliche Lage und Abgrenzung



Abb. 1: Lage der Parzelle im Gemeindegebiet (Quelle: geoportal.ch)

Die Parzellen Nr. 7832 mit 12’118 m^2 und 4577 mit 16’435 m^2 befinden sich zwischen der Netzibodenstrasse und Rheinstrasse in der Gewerbezone Gh (35) von Pratteln direkt angrenzend am Rhein. Die Parzellen liegen am Rand des Gewerbegebiets, gegenüber der Kläranlage von Pratteln. Beide angrenzenden Parzellen (westlich und östlich) sind unbebaut.

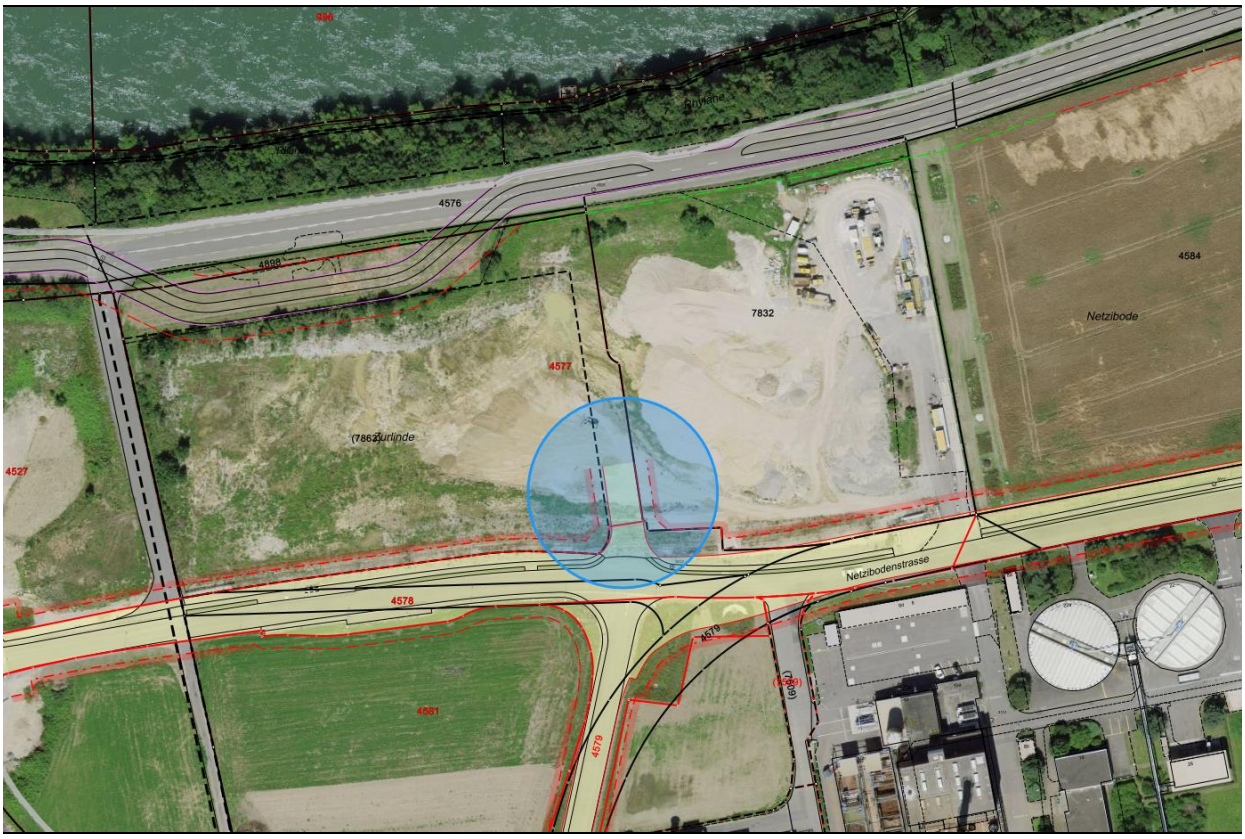

Abb. 2: Mutationsperimeter (Quelle: geoportal.ch)

2 Organisation und Ablauf der Planung

2.1 Projektpartner

Die Mutation des Bau- und Strassenlinienplans auf den Parzellen Nr. 7832 sowie Nr. 4577 wurde im Auftrag der Haefely AG in Zusammenarbeit mit der Jermann Ingenieure + Geometer AG und der Gemeinde Pratteln ausgearbeitet.

2.2 Wesentliche Planungsschritte

Die wesentlichen Schritte der Planung sind nachfolgend dargestellt:

September 2026	Grundlagenbeschaffung
September 2026	Entwurf Planungsunterlagen
-	Freigabe Gemeinderat
-	öffentliche Mitwirkung
-	Bereinigung
-	Beschlussfassung Gemeinderat
-	Auflage- und allfälliges Einspracheverfahren

2.3 Ziele der Planung

Der Bau- und Strassenlinienplan Netziboden-/ Lohag-/ Kraftwerksstrasse wird im Bereich der Parzellen Nr. 4577 und Nr. 7832 mutiert. Die Bau- und Strassenlinie Netziboden-/ Lohag-/ Kraftwerksstrasse wurde erst am 17.12.2024 genehmigt. Mit der Anpassung der Bau- und Strassenlinie kann die Entwicklung der Gebäude sowie des Wegs nach Planung vollumfänglich gebaut werden, ohne dass dahingehende Abänderungen vorgenommen werden müssen.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Gesetzliche Grundlagen auf eidgenössischer Ebene

→ Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979
→ Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000
→ Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7.Oktober 1983, insbesondere Art. 20f. (Lärm)
→ Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986

3.2 Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene

→ Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
→ Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998

3.3 Weitere übergeordnete Rahmenbedingungen

3.3.1 Kantonaler Richtplan

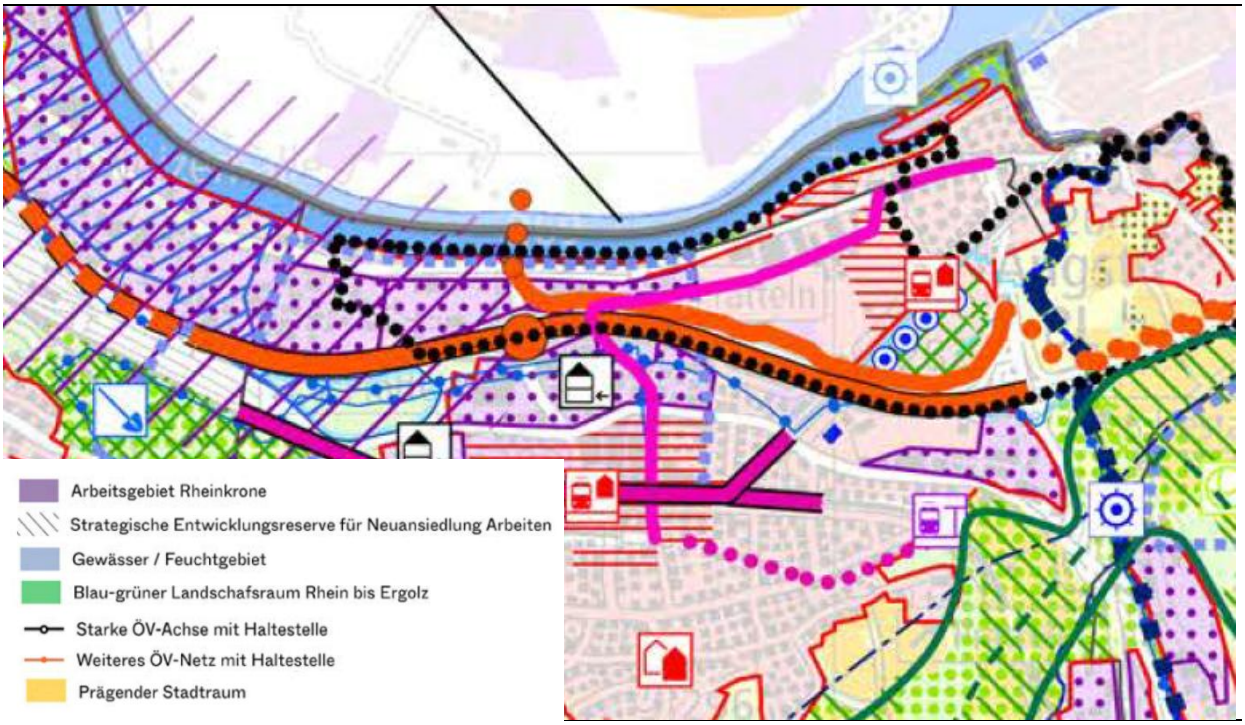

Abb. 3: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan (Quelle: geoportal.ch)

Im Raumkonzept Basel-Landschaft ist Pratteln dem Handlungsraum Rheintal-Hülften und dem Raumtyp «Innerer Korridor» zugewiesen. Gemäss kantonalem Richtplan liegen die Parzellen im Konzessionsgebiet Schweizerische Rheinsaline sowie im Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung. Diese Gebiete sollen langfristig für Dienstleistungen und die Güterproduktion gesichert, haushälterisch genutzt und optimal erschlossen werden. Im inneren Korridor wird eine Mindestdichte von 100 Beschäftigten pro Hektare angestrebt. Gemäss den Festlegungen zu Salina Raurica gehören die Parzellen zum Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet Pratteln- Netziboden. Für die übergeordneten Verkehrsvorhaben im Kantonsstrassennetzt besteht weitere räumliche Entwicklungs- und Abstimmungsinteressen.

Da es sich hierbei um einen übergeordneten Plan betrifft, tangiert es die Mutation der Bau- und Strassenlinie nur peripher. Jedoch unterstreicht der Richtplan die kantonale Bedeutung des Standorts und die Notwendigkeit, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zweckmässige gewerbliche Entwicklung zu gewährleisten. Die neu festzulegende Bau- und Strassenlinien unterstützt die Entwicklung des in den Planungsweisungen definierten Arbeitsgebiets und stehen nicht im Widerspruch zum KRIP.

3.3.2 Räumliches Entwicklungskonzept

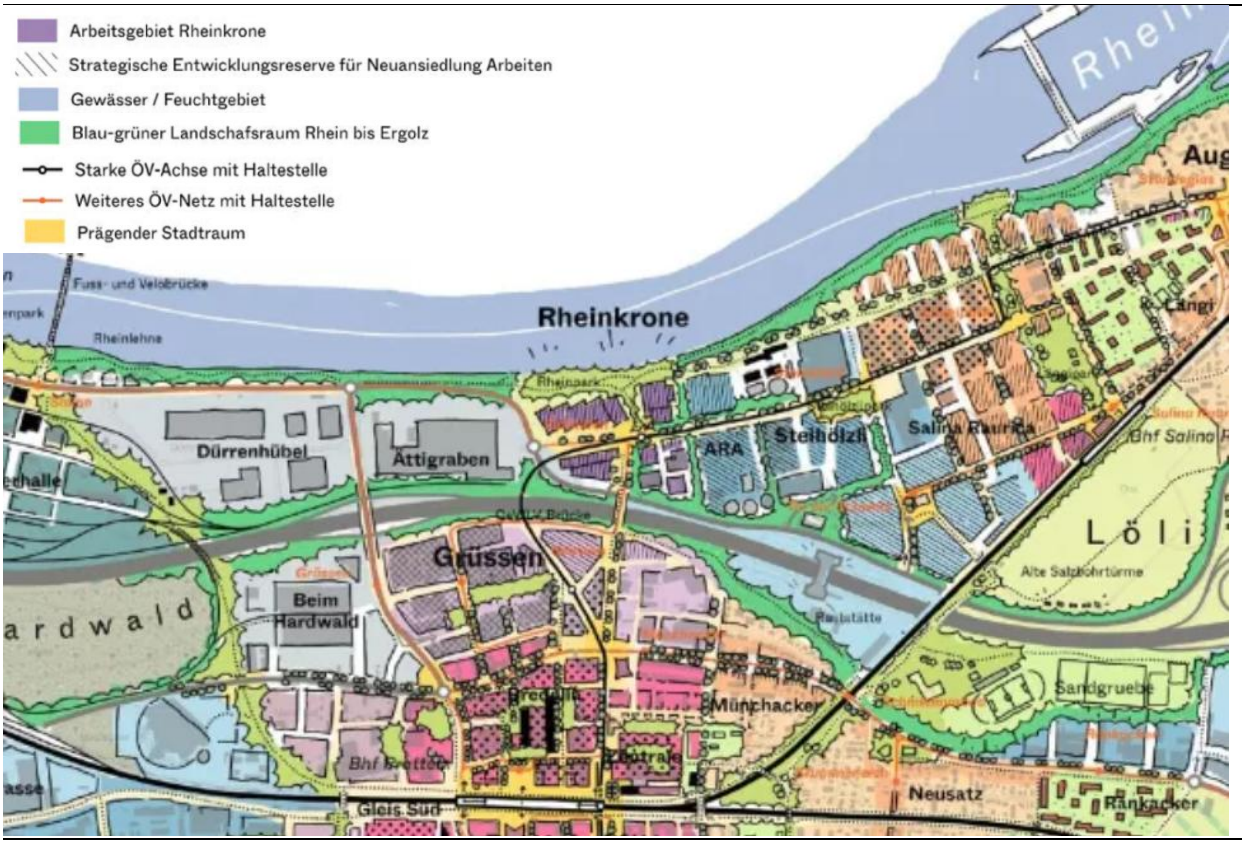

Abb. 4: Ausschnitt aus dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) (Quelle: geoportal.ch)

Im räumlichen Entwicklungskonzept REK der Gemeinde Pratteln wird das Gebiet Salina Raurica entlang der Netzibodenstrasse und somit im Bereich der beiden Parzellen räumlich und thematisch aufeinander abgestellt. Das Gebiet soll künftig Raum für eine standortgerechte und wertschöpfungsintensive gewerbliche Entwicklung bieten mit attraktiven Aufenthalt- und Bewegungsräumen für Fuss- und Veloverkehr. Die Anbindung ist für alle Verkehrsteilenehmenden gut erreichbar, z.B. über zentrale Velorouten oder über den öffentlichen Nahverkehr.

Die neue Platzsituation an der Rheinkrone bildet den Auftakt zur Netzibodenstrasse und somit zum Gewerbegebiet (Prägender Stadtraum). Durch entsprechende Stellung der Gebäude sowie Erschliessungen wird damit ein sicherer Raum gebildet und die Verkehrsbelastung gering gehalten.

Im Rahmen der Mutation des Bau- und Strassenlinie ist das REK von Interesse. Aufgrund der Mutation wird ein ebenso ansprechende Verbindungsachse für Fuss- und Veloverkehr geschaffen, welche die Netzibodenstrasse mit der Rheinstrasse und somit mit der wichtigen Veloroute und damit der Rheinkrone verbindet. Es wird ein verkehrsberuhigter Weg geboten der nur im kleineren Rahmen als

Erschliessung dient (z.B. für die Besucherparkplätze). So wird der Leitgedanke des REK nicht nur am Gewerbe vorbei, sondern auch mit in die Planung einbezogen. Die neu festzulegende Bau- und Strassenlinien unterstützt die Entwicklung des im Zielbild verankerten Gewerbegebiets mit hoher Aussenraumqualität und stehen nicht im Widerspruch zum REK.

3.3.3 Zonenvorschriften

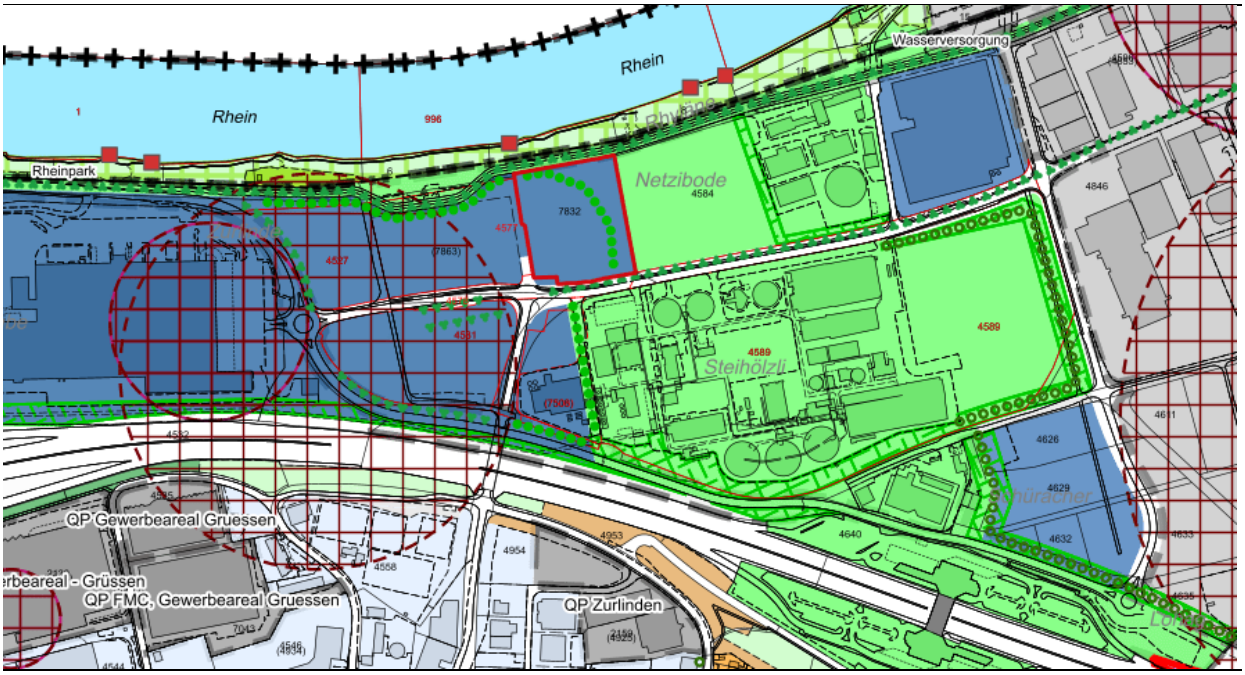

Abb. 5: Ausschnitt aus dem Zonenplan (Quelle: Geoportal)

Der Planungsperimeter liegt im Bereich des Zonenplans Siedlung (52/ZPS/2/55_Mutation Friedhof Bölzen, RRB-Nr. 0464, 01.04.2025). Die Parzellen Nr. 7832 sowie 4577 ist einer Gewerbezone zugewiesen.

Überlagert werden die Parzellen teilweise durch Hecken und Feldgehölzen, diese wurden in der Mutation Salina Raurica (52/ZPS/2/45) festgelegt. Die Hecke wird auf der Parzelle Nr. 4584 im Zuge der ökologischen Vernetzung sowie an der Nordseite der Parzellen Nr. 7832 und Nr. 7833 umgesetzt. Mit der Umgebungsgestaltung wird ebenfalls die übergeordnete ökologische Vernetzung umgesetzt. Auf die Festlegung der Bau- und Strassenlinie hat die Hecke und deren Verbleib keine Auswirkung.

Die Zonenvorschriften für die Gewerbezone werden durch das Baugesuch eingehalten. Die Zoneneinteilung sowie die im Zonenplan festgelegte Hecke haben für die Festlegung der Bau- und Strassenlinien keinen direkten Einfluss. Die neu festzulegende Bau- und Strassenlinien unterstützt die Entwicklung des festgelegten Gewerbegebiets und stehen nicht im Widerspruch zu den Zonenvorschriften.

3.3.4 Bau- und Strassenlinien

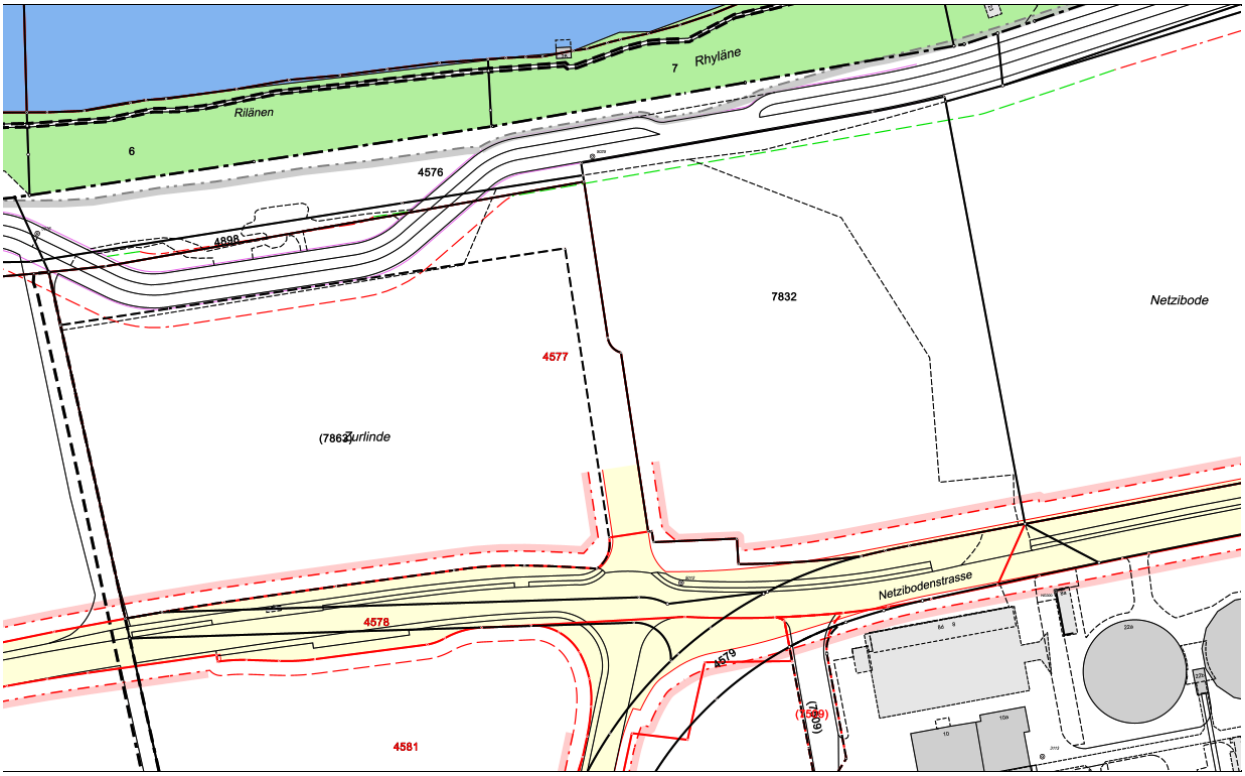

Abb. 6: Strassenbaulinien im Bereich des Planungsperimeters (Quelle: geoportal.ch)

Auf den Parzellen Nr. 7832 sowie Nr. 4577 besteht im Westen sowie im Osten eine Bau- und Strassenlinie. Die Bau- und Strassenlinie wurden im Zuge des «Bau- und Strassenlinienplan Netziboden-/ Lohag-/ Kraftwerkstrasse» mit der Nr. 52/BSP/68/0 festgelegt.

Die rechtskräftige Strassenbaulinie verläuft in einem Abstand von 3.0 m zur Fuss-/ Velostrasse und zwischen 4.0 m bis 8.5 m zur ausgebauten Strassenkante der Netzibodenstrasse.

Die Strassenbaulinien wurden erst im Jahr 2024, noch ohne klare Vorstellung der künftigen Nutzung der beiden brachliegenden Parzellen festgelegt. Das so geschaffene Präjudiz wird mit vorliegender Planung mit Hinweis auf den nicht erkennbaren raumplanerischen Gedanken trotz der kurzen zeitlichen Abfolge der Mutationen geändert.

Aufgrund der Bedeutung des geplanten Gewerbes hat die Versetzung der ursprünglichen Bau- und Strassenlinien hohe Priorität. Aufgrund des «vorläufigen» Charakters der bisherigen Bau- und Strassenlinien, steht deren Anpassung mit Hinweis auf die wesentlich veränderten Bedingungen nicht im Widerspruch zu der Planbeständigkeit.

3.3.5 Erschliessung

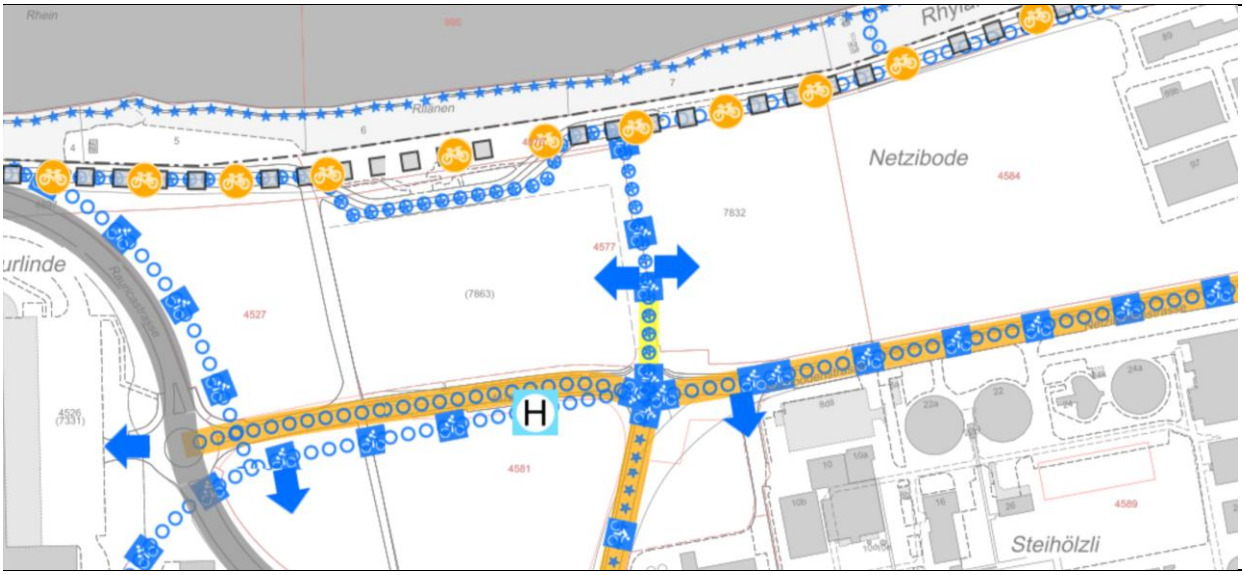

Abb. 7: Ausschnitt von Strassennetzplan (geoportal.ch)

Der Strassennetzplan (52/SPS/1/31 Mutation Pratteln Nord) der Gemeinde wurde mit RRB-Nr. 1236 am 06.09.2016 genehmigt.

Im Strassennetzplan ist die Verbindungsstrasse zwischen Netzibodenstrasse und Rheinstrasse als Erschliessungsstrasse sowie Fuss- und Veloweg festgelegt. Aufgrund der künftigen Planung soll sich diese Verbindungsstrasse künftig nur noch auf Fuss- und Veloweg begrenzen. Die für die Erschliessung erforderliche Zufahrt (Besucherparkplätze) bleibt auf dem südlichen Teil der Strasse jedoch erhalten.

Das Gebiet liegt in einer ÖV-Güteklasse C. Direkt an der Parzelle Nr. 4577 ist die Bushaltestelle «Pratteln, Zulinden».

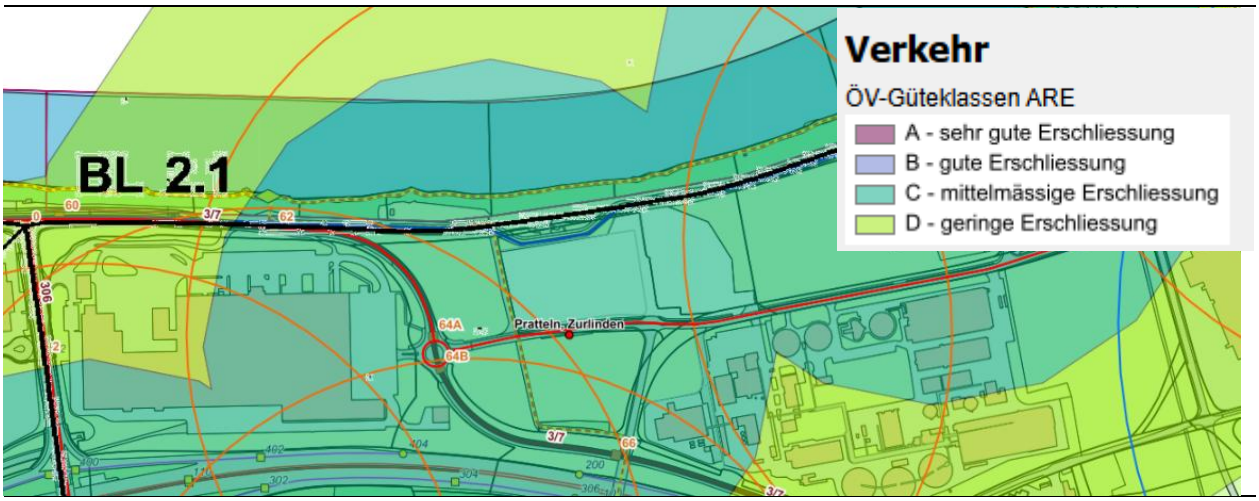

Abb. 8: Ausschnitt ÖV-Güteklasse (geoview.ch)

Die neuen Bau- und Strassenlinien sichern den Raum für die Erschliessung der Parzellen im Süden sowie für den festgelegten Fuss- und Veloweg gemäss Strassennetzplan bis zur Rheinstrasse.
Die ÖV-Erschliessung ist vorhanden, für die Festlegung der Bau- und Strassenlinien jedoch nicht von hoher Relevanz.

3.3.6 Inventar historischer Verkehrsweg

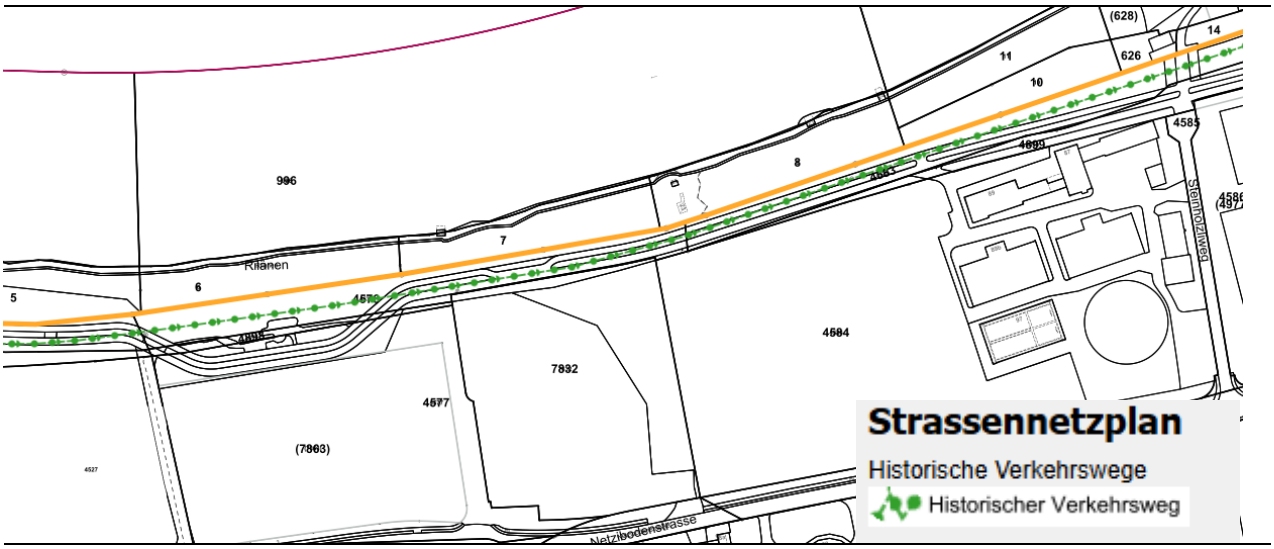

Abb. 9: Ausschnitt Inventar historischer Verkehrswege (Quelle: geoview.ch)

Nördlich der Parzellen verläuft der historische Verkehrsweg «Birsfelden- Rothus- Augst». Dieser Weg ist ein historischer Verlauf, welcher Birsfelden mit Augst verbindet.

Die Festlegung der Bau- und Strassenlinien wird durch den historischen Verkehrsweg nicht tangiert. Er wird im Rahmen der Erschliessungsplanung insofern beachtet, als dass die Verbindung zwischen Netzibodenstrasse und Rheinstrasse gestärkt wird und somit eine direkte Verbindung zum historischen Verkehrsweg liefert.

3.3.7 Kantonale Radrouten

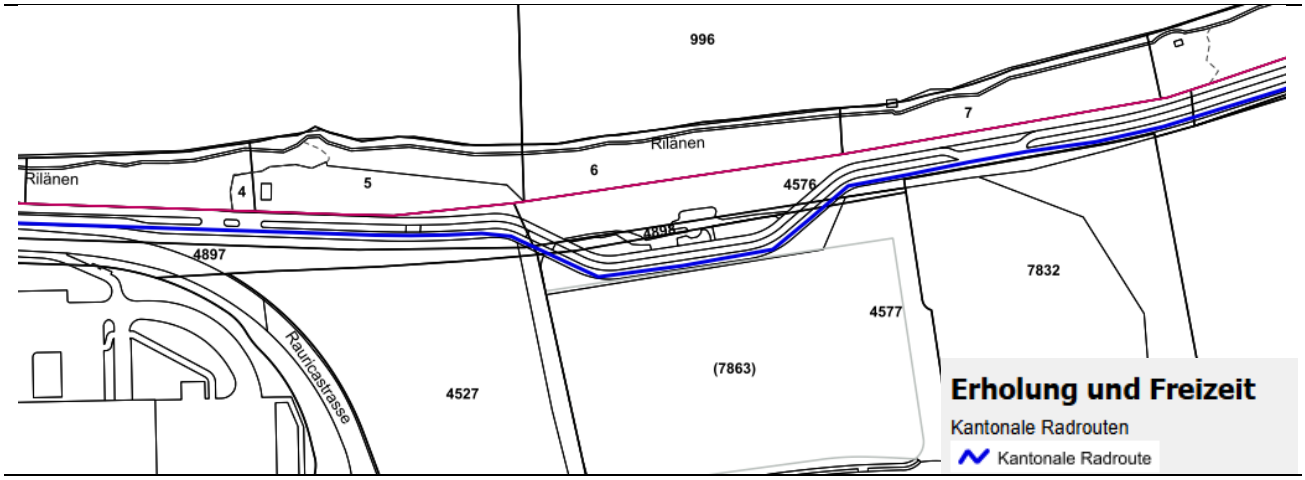

Abb. 10: Ausschnitt kantonale Radrouten (Quelle: geoview.ch)

Nördlich der Parzellen verläuft eine kantonale Radroute. Diese verbindet ebenfalls Birsfelden über Pratteln mit Augst.

Die kantonale Radroute wird durch die Aufwertung der Fuss- und Velowegverbindung und der damit einhergehenden direkten Anbindung an das Siedlungsgebiet gestärkt.

3.3.8 Lärm

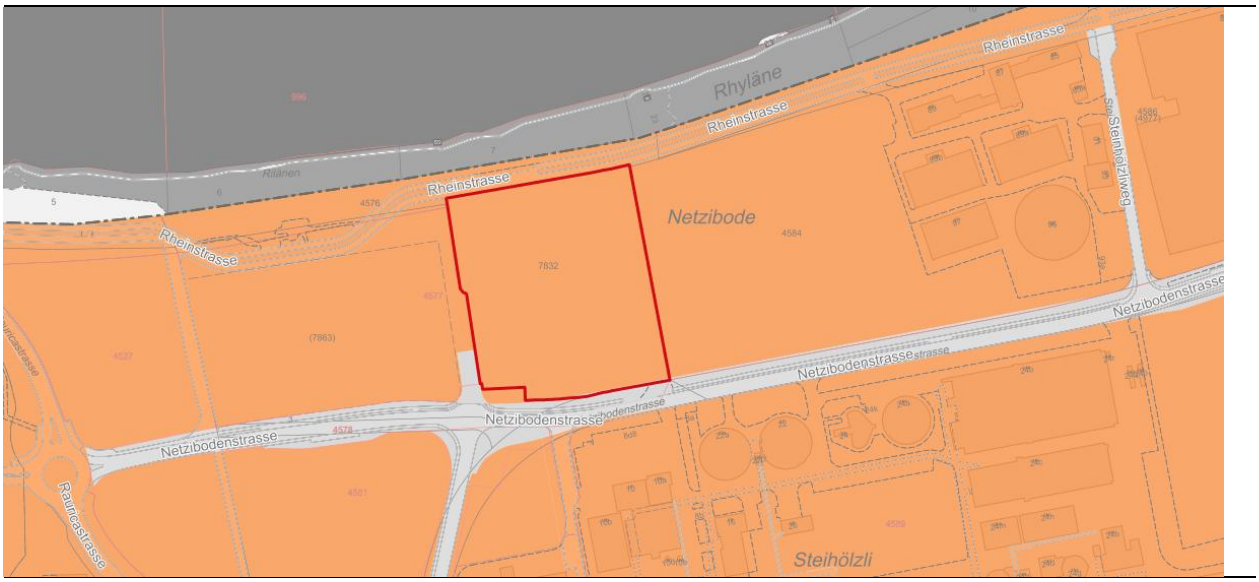

Abb. 11: Ausschnitt aus dem Lärmempfindlichkeitsstufenplan (Quelle: geoportal.ch)

Die Parzellen liegen vollumfänglich in der Lärmempfindlichkeitsstufe III.

Für die künftige Bebauung ist der Lärm eher nachrangig zu beachten, da sich der Standort in einer Gewerbezone befindet und entsprechend Nutzungen mit geringer Lärmempfindlichkeit vorgesehen sind. Die durch den Fuss- und Veloweg sowie eine anfällige spätere Erschliessungsstrasse verursachten Lärmemissionen sind voraussichtlich nicht relevant. Aufgrund der geringsten Lärmempfindlichkeit der vorgesehenen Nutzungen ist insgesamt nicht mit einer relevanten Strassenlärmbelastung zu rechnen, weiter ist die Lärmempfindlichkeit für die Festlegung der Bau- und Strassenlinien von geringer Relevanz.

3.3.9 Belastete Standorte

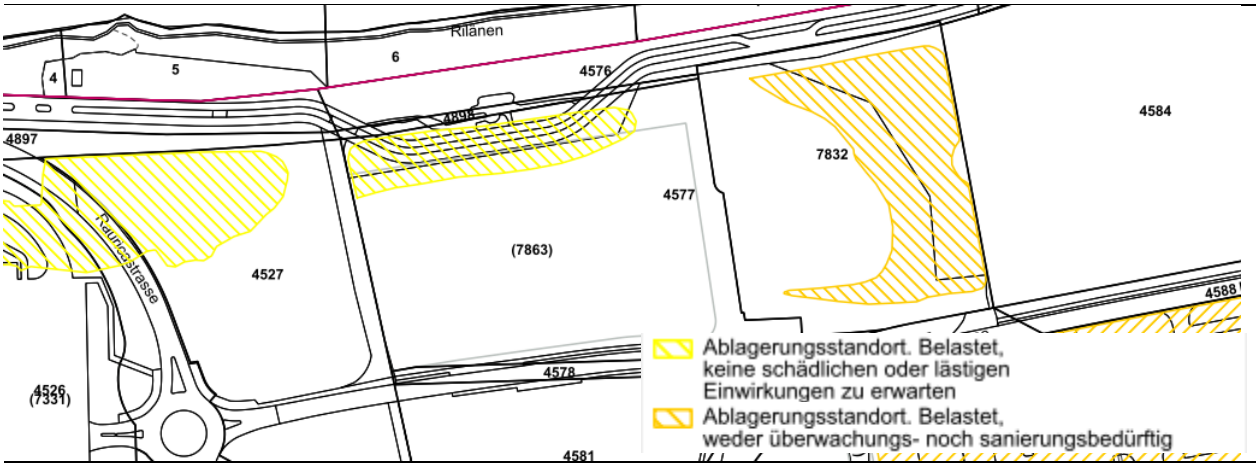

Abb. 12: Ausschnitt aus dem Lärmempfindlichkeitsstufenplan (Quelle: geoportal.ch)

Bei den Parzellen handelt es sich teilweise um Ablagerungsstandorte. Die Parzelle Nr. 4577 wurde von 1966 bis 1968 als Ablagerungsstandort genutzt, daher ist die Fläche belastet, jedoch sind von den Belastungen keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.

Die Parzelle Nr. 7832 wurde ebenfalls als Ablagerungsstandort genutzt, auch diese Fläche ist belastet jedoch weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig.

Für die künftige Mutation der Bau- und Strassenlinien ist die Belastung der Standorte nicht relevant. Der Umgang damit ist im Baugesuch zu klären.

3.3.10 Natur- und Landschaftsschutz

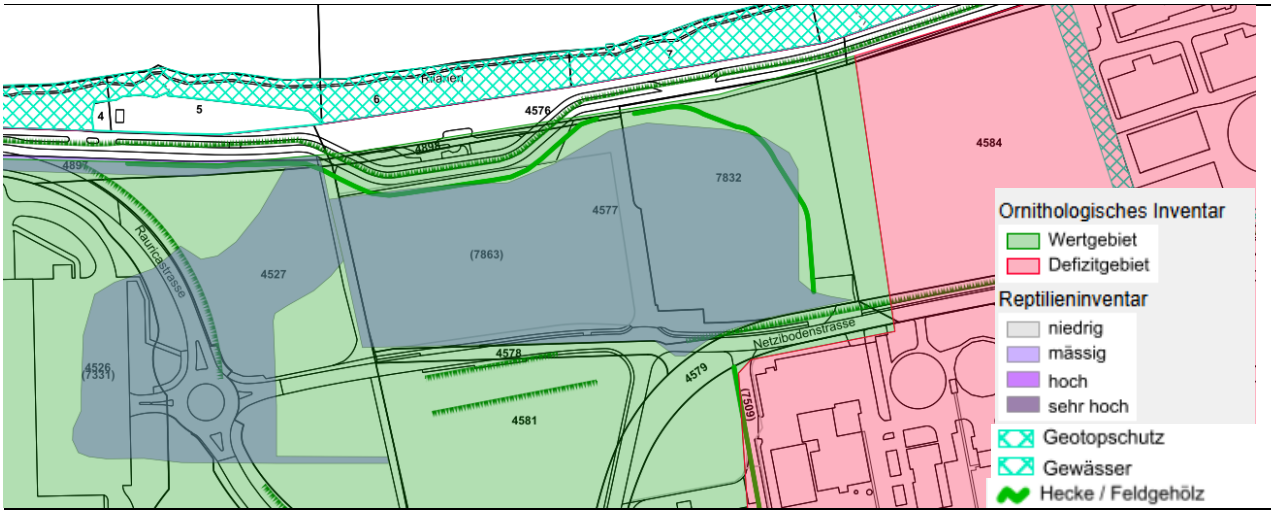

Abb. 13: Naturobjekte aus kommunaler Nutzungsplanung (Quelle: geoview.ch)

Zwischen Rheinstrasse und Rhein liegt die Naturschutzzone (inkl. Hochwasserschutzzone) N1w – N4w, welche im Zonenplan Augst West festgelegt wurde.

Die zwei Parzellen liegen im Wertegebiet Kiesgruben Pratteln (Objektnummer 31) zudem ist auf den Grundstücken ein hohes Reptilieninventar vorhanden. Auch Hecken und Feldgehölze durchziehen die Parzellen.

Für die Mutation der Bau- und Strassenlinien sind weder das ornithologische noch das Reptilieninventar von Relevanz. Diese Belange sind im Rahmen des Baugesuchs zu berücksichtigen.

3.3.11 Naturgefahren

Im Mutationsperimeter besteht die Naturgefahr Erdfall resp. Rutschgefahr. Es geht aber keine Gefährdung von ihr aus.

Die Naturgefahr ist durch bauliche Massnahmen im Zuge der Planung und Ausführung im Rahmen des Baugesuchs angemessen zu berücksichtigen und durch geeignete Massnahmen zu minimieren. Für die Festlegung der Bau- und Strassenlinien sind die Naturgefahren nicht relevant.

3.3.12 Grundwasser

Das Planungsgebiet liegt im Gewässerschutzbereich Au, welcher die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete umfasst. Gemäss Gewässerschutzverordnung Anhang 4 dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen.

Für die Mutation der Bau- und Strassenlinien ist der Gewässerschutzbereich nicht von Relevanz. Dieser im Rahmen des Baugesuchs zu berücksichtigen.

4 Inhalte der Planung

4.1 Planunterlagen

Die Mutation der Bau- und Strassenlinien auf den Parzellen Nr. 7832 und Nr. 4577 besteht aus folgenden Dokumenten:

→ Bau- und Strassenlinienplan, Mutation Parzelle Nr. 7832 und Nr. 4577

→ Planungsbericht inkl. Anhängen

Der Bau- und Strassenlinienplan Mutation Parzelle Nr. 7832 sowie Nr. 4577 bildet das rechtsverbindliche Planungsinstrument und ist Bestandteil der Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Planungsbericht umfasst die Berichterstattung gegenüber der Genehmigungsbehörde gemäss § 47 der Raumplanungsverordnung (RPV), hat jedoch keine Rechtsverbindlichkeit und ist somit nicht Bestandteil der Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Regierungsrat kann jedoch Genehmigungsanträge mit mangelhaften Planungsberichten zurückweisen.

4.2 Bestandteile der Planung



Abb. 14: Ausschnitt aus Bau- und Strassenlinienplan (Quelle: Jermann AG)

Die Mutation der Bau- und Strassenlinien stützt sich auf den Strassennetzplan. Wie eingangs dargestellt konkretisiert diese Mutation ausgehend von der Umgebungsgestaltung und den beiden Hochbauten, den rechtskräftigen Bau- und Strassenlinienplan. Inhaltlich stützt er sich auf die im Bauprojekt erarbeitete Umgebungsplanung. In Abbildung 14 ist der Ausschnitt des Bau- und Strassenlinienplans mit dem zugrundeliegenden Gestaltungsprojekt abgebildet. Deutlich werden der mäandrierende Verlauf des Fuss- und Velowegs, welcher innerhalb der Strassenlinie mäandriert, der Vorplatz mit Zufahrt zu den Besucherparkplätzen sowie die nun präzisierte Stellung der Gebäude (massgeblich für die Strassenbaulinie). Ebenso abgebildet ist die Umgebungsgestaltung mit Begrünung und ökologischer Vernetzung (nicht Gegenstad des vorliegenden Bau- und Strassenlinienplans).
Mit der vorliegenden Mutation werden die Bau- und Strassenlinien auf den Parzellen Nrn. 7832 und Nr. 4577 angepasst. Für die Verbindung zwischen der Netzibodenstrasse und der Rheinstrasse wird eine

Breite von 8.0 m vorgesehen. Die Strassenbaulinien werden beidseitig in einem Abstand von 5.0 m zu den neuen Strassenlinien festgelegt.

Der im Jahr 2024 genehmigte «Bau- und Strassenlinienplan Netziboden-/Lohag-/Kraftwerkstrasse» wurde zu einem Zeitpunkt erarbeitet, als noch keine konkrete Bebauungsplanung für die beiden Parzellen vorlag. Die darin vorgesehene Strassenführung und die dafür gesicherte Breite von rund 10.0 m entsprechen nicht mehr den Anforderungen der inzwischen konkretisierten Planung. Die vorliegende Mutation stimmt die Bau- und Strassenlinien auf diese Planung ab und hält zugleich die Möglichkeit offen, die Parzellen sowohl über die Netzibodenstrasse als auch über die Verbindung zur Rheinstrasse zu erschliessen.

Die im Strassennetzplan vorgesehenen Funktionen als Fuss- und Veloverbindung sowie als Erschliessungsstrasse bleiben erhalten. Eine Anpassung des Strassennetzplans ist deshalb nicht vorgesehen. Die Mutation betrifft vielmehr die räumliche Ausgestaltung der Verbindung und die dafür erforderlichen Bau- und Strassenlinien. Der auf 8.0 m reduzierte Strassenraum ermöglicht die Umsetzung des geplanten, mäandrierenden Fuss- und Velowegs.

Im Anschlussbereich an die Netzibodenstrasse werden die bestehenden Strassenbaulinien geringfügig angepasst und so weitergeführt, dass gegenüber den neuen Strassenlinien ein Abstand von 5.0 m eingehalten wird. Der Einlenkerradius an der Netzibodenstrasse wird aus dem bisherigen Bau- und Strassenlinienplan übernommen. Am Anschluss an die Rheinstrasse ist kein Einlenkerradius vorgesehen, da die Rheinstrasse künftig als Fuss- und Veloweg genutzt werden soll und nicht mehr als Erschliessungsstrasse dienen soll.

Im Bereich der geplanten Bebauung wird die Strassenbaulinie auf die vorgesehene Fassadenflucht abgestimmt. Damit lassen sich die angestrebte Strassenbreite von 8.0 m und der Abstand von 5.0 m zwischen Gebäude und Strasse miteinander vereinbaren. Die neue Linienführung schafft somit die Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte Erschliessung und eine auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtete Freiraumgestaltung.

Obwohl die letzte Festlegung erst im Jahr 2024 erfolgte, besteht aufgrund der inzwischen konkretisierten Bebauungs- und Erschliessungsplanung ein nachvollziehbarer Anpassungsbedarf. Dieser ist im Rahmen der Interessenabwägung dem Interesse an der Beständigkeit der rechtskräftigen Planung gegenüberzustellen.

5 Interessenabwägung

5.1 Interessensermittlung

Im Folgenden werden die in Kapitel 4 detailliert dargestellten Themen kurz aufgelistet und die Gründe für ihre Relevanz für die bzw. ihren Ausschluss aus der weiteren Abwägung erläutert.

→ Kantonaler Richtplan:	Die Mutation unterstützt die zweckmässige Erschliessung und gewerbliche Entwicklung eines Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung. Damit entspricht sie der übergeordneten Zielsetzung, diese Flächen langfristig für wirtschaftliche Nutzungen zu sichern und haushälterisch zu nutzen. Die Mutation der Bau- und Strassenlinien ermöglicht die Ansiedlung von wertschöpfungsreichem Gewerbe und entspricht den Vorgaben aus dem KRIP.
→Räumliches Entwicklungskonzept:	Die Mutation greift die Zielsetzungen des REK auf, die gewerbliche Entwicklung mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsräumen zu verbinden. Die angepassten Bau- und Strassenlinien sichern den Raum für eine durchgehende Fuss- und Veloverbindung zwischen Netzibodenstrasse und Rheinstrasse. Die Mutation der Bau- und Strassenlinien ermöglicht die Ansiedlung von wertschöpfungsreichem Gewerbe sowie der Aufwertung des Aussen- und Strassenraumes und entspricht den Vorgaben aus dem REK.
→ Zonenvorschriften:	Die in den Zonenvorschriften bezeichnete Hecke sowie die Zoneneinteilung werden im Baugesuch berücksichtigt. Die Mutation der Bau- und Strassenlinien ermöglicht die zonenkonforme Nutzung der Parzellen und widerspricht den Zonenvorschriften nicht.
→ Bau- und Strassenlinien:	Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Anpassung der Bau- und Strassenlinien an ein Baugesuch, mit dem wertschöpfungsreiches Gewerbe angesiedelt werden soll. Die rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien beruhen auf der Tatsache, dass die Verbindungsstrasse sowohl als Erschliessungsstrasse als auch als Fuss- und Veloweg vorgesehen war. Inzwischen soll die Haupterschliessung über die Netzibodenstrasse erfolgen. Die Verbindungsstrasse übernimmt künftig primär die Funktion einer Fuss- und Veloverbindung mit zusätzlicher Einfahrt für Besucherparkplätze. Aufgrund dieser veränderten verkehrlichen Funktion ist die bisherige Dimensionierung der Bau- und Strassenbaulinien nicht mehr erforderlich und entsprechend wird dieser angepasst.

	Aufgrund des «vorläufigen» Charakters der bisherigen Bau- und Strassenlinien, steht deren Anpassung mit Hinweis auf die wesentlich veränderten Bedingungen nicht im Widerspruch zu der Planbeständigkeit.
→ Erschliessung:	Die Erschliessung erfolgt künftig über die Netzibodenstrasse. Die Verbindungsstrasse ist folglich als Fuss- und Veloweg ausgelegt, aber auch als Zufahrt zu den Besucherparkplätzen. Die Mutation der Bau- und Strassenlinien berücksichtigt diese Erschliessungsidee und steht nicht im Widerspruch zum Strassennetzplan oder der ÖV-Güteklasse.
→Invt. historische Verkehrswege:	Die Linienführung der historischen Verkehrswege tangiert die Mutation der Bau- und Strassenlinien nicht.
→Kantonale Radrouten:	Die kantonale Radroute wird durch die Aufwertung des Verbindungswegs zum Siedlungsgebiet positiv beeinflusst.
→Lärm:	Die vorhandenen Lärmimmissionen haben keine Auswirkung auf die Planung, da sich bei der Fläche nicht um die ein Wohngebiet, sondern um Gewerbe handelt und daher die Planung der Bau- und Strassenlinien nicht tangiert.
→Belasteter Standort:	Die belasteten Flächen sind im Baugesuch zu berücksichtigen und haben keine Auswirkung auf die Mutation.
→Natur- und Landschaftsschutz:	Die bestehenden Naturwerte sind im Baugesuch zu berücksichtigen und haben keine Auswirkung auf die Mutation.
→Naturgefahren:	Tangiert die Planung nicht, ist nur im Rahmen der Baugesuchsprüfung durch Massnahmen zu minimieren.
→Grundwasser	Tangiert die Planung nur am Rande, ist aber in der Baugesuchsprüfung zu berücksichtigen.

5.2 Varianten, Alternativen & Bewertung der relevanten Interessen

Alternativen machen mit der vorliegenden Situation keinen Sinn, da die Bau- und Strassenlinie in Zusammenhang mit der Arealentwicklung steht. Die Abklärung, ob die Firmengebäude an dieser Stelle am richtigen Ort realisiert werden, wurde im Rahmen des Projekts in den vorangegangenen Workshops vorgenommen und ist hier nicht mehr Gegenstand der Diskussion. Das Areal ist zudem im kantonalen Richtplan als Konzessionsgebiet Schweizerische Rheinsaline sowie im Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung festgelegt. So soll auch nach dem räumlichen Entwicklungskonzept dieses Gebiet langfristig für die Güterproduktion und Dienstleistungen gesichert werden sowie haushälterisch genutzt und optimal erschlossen werden. Das Ziel ist es, Raum für eine standortgerechte, wertschöpfungsintensive gewerbliche Entwicklung zu bieten und das Areal gleichzeitig durch attraktive Aufenthalt- und Bewegungsräume für Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten.

Im Rahmen der einzig gangbaren Alternative, der Mutation der bestehenden Bau- und Strassenlinien, wurden drei Varianten geprüft:

1. Anpassung des Bauprojekts
   Eine Anpassung des Projekts an die aktuelle Linienführung ist ausgeschlossen, da ein Abwarten bis zur Gesamtrevision der Bau- und Strassenlinien ordnungspolitisch und wirtschaftlich nicht vertretbar. Angesichts der aktuellen Auftragslage des Unternehmens sowie der erheblichen Anzahl an neu zu schaffenden Arbeitsplätzen wäre eine Stagnation des Vorhabens weder finanziell noch sozialtragbar. Zudem würde ein solcher Planungsstopp den übergeordneten Leitzielen des kommunalen Richtplans und des räumlichen Entwicklungskonzepts direkt widersprechen.

2. Aufhebung der Strassenbaulinie
   Eine Aufhebung der Baulinie ohne Ersatz wäre grundsätzlich möglich, da für das konkrete Projekt bereits entsprechende Näherbaurechte zwischen den betroffenen Grundeigentümern bestehen / ausgearbeitet werden. Diese Lösung würde jedoch keine ausreichende planerische Grundlage für spätere bauliche Veränderungen oder Weiterentwicklungen bieten. Aus Sicht der Gemeinde ist sie deshalb nicht zielführend und wird verworfen.

3. Mutation der Bau- und Strassenlinie
   Da die Verbindungsstrasse zwischen der Netzibodenstrasse und der Rheinstrasse gemäss den aktuellen Planungszielen ihre Funktion als Haupterschliessung verliert, ist deren Dimensionierung entsprechend zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund ist eine Mutation der Bau- und Strassenlinie die einzig sachgerechte und städtebaulich logische Lösung.
   Da die Bauherrschaft das Bauprojekt zur Sicherung der anstehenden Aufträge und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze zeitnah realisieren muss, ist eine vorgezogene Mutation unumgänglich. Nur durch diese Anpassung können die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zeitgerechte und wirtschaftlich tragfähige Umsetzung des Projekts geschaffen werden.

5.3 Fazit

Die Variante 3 stellt unter den beschriebenen Rahmenbedingungen die zweckmässigste Lösung dar. Sie ermöglicht, die Linienführung auf die konkretisierte Bebauung- und Erschliessungsplanung abzustimmen und gleichzeitig einen langfristig nutzbaren Verkehrsraum zu sichern. Die reduzierte Dimensionierung berücksichtigt, dass die Verbindung zwischen Netzibodenstrasse und Rheinstrasse künftig überwiegend dem Fuss- und Veloverkehr dienen soll. Die weiterhin erforderliche Zufahrt bleibt dabei gewährleistet.

Im Unterschied zu Variante 1 ermöglicht die gezielte Mutation eine zeitnahe Realisierung des Bauvorhabens, ohne die Genehmigung der Gesamtrevision abwarten zu müssen. Damit werden die betrieblichen Anforderungen des Unternehmend und die vorgesehene Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze berücksichtigt, Zugleich unterstützt die Lösung die angestrebte gewerblich Entwicklung des Standorts und die Ziele einer attraktiven Fuss- und Veloverbindungen.

Gegenüber einer ersatzlosen Aufhebung gem. Variante 2 bietet die Mutation eine dauerhafte und nachvollziehbare planerische Ordnung. Die bestehenden / zu erteilenden Näherbaurechte ermöglichen zwar eine privatrechtliche Regelung für das konkrete Vorhaben, ersetzen jedoch keine auf die langfristige Entwicklung abgestimmte Festlegung der bau- und Verkehrsflächen. Mit der Mutation bleiben die räumlichen Anforderungen auch für spätere bauliche Veränderungen klar definiert.

Die Variante 3 verbindet somit die zeitgerechte Umsetzung des Bauprojekts mit einer bedarfsgerechten Erschliessung und einer langfristigen Sicherung des Strassenraums. Sie ist gegenüber der ersatzlosen Aufhebung planerisch verlässlicher und gegenüber dem Abwarten auf die Gesamtrevision zeitlich und wirtschaftlich vorteilhafter. Trotz der erst kürzlich erfolgten Festlegung der Bau- und Strassenlinien wird sie

deshalb bevorzugt, die erneute Anpassung ist anhand der konkretisierten Planung und der genannten öffentlichen und privaten Interessen gegenüber dem Interesse an der Planbeständigkeit zu begründen.

6 Planungsverfahren

6.1 Öffentliche Mitwirkung

Noch ausstehend

6.2 Kantonale Vorprüfung

Noch ausstehend

6.3 Beschlussfassung

Noch ausstehend

6.4 Auflage- und Einspracheverfahren

Noch ausstehend

7 Beschlussfassung Planungsbericht

Dieser Planungsbericht wurde vom Gemeinderat Pratteln

zuhanden der regierungsrätlichen Genehmigung verabschiedet.

Pratteln, den _____

Der Gemeindepräsidentin

Der Gemeindeverwalter