



BSB + Partner  
Ingenieure und Planer

Gemeinde Pratteln  
Kanton Basel-Landschaft

## Quartierplanung GLEIS SÜD

**Beschlussfassung Gemeinderat / Einwohnerrat**



## Planungsbericht

[www.bsb-partner.ch](http://www.bsb-partner.ch)

6. Juni 2024

**Verfasser/in**

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG  
 Murbacherstrasse 34, 4056 Basel  
 Tel. 061 261 00 14  
 E-Mail: basel@bsb-partner.ch

**Dokumentinfo**

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
<b>Quartierplanung GLEIS SÜD, Planungsbericht</b>	<b>220714.000</b>	<b>124</b>
Koreferat	Datum	Kürzel
<b>Thomas Ledermann</b>	<b>27. 07. 2022</b>	<b>tle</b>
Ablageort		
Dokument2		
Gedruckt	<b>06.06.2024</b>	

**Änderungsverzeichnis**

<b>Version</b>	<b>Status, Änderung</b>	<b>Autor</b>	<b>Datum</b>
001	Entwurf intern	csc	28. 07. 2022
002	vom Gemeinderat am 18. 10. 22 für kantonale Vorprüfung verabschiedet	csc	27. 10. 2022
003	Entwürfe intern und an Gemeindeverwaltung	csc	18. 08. – 23. 11. 2023
004	vom Gemeinderat am 12. 12. 23 für kantonale Vorprüfung verabschiedet	csc	13. 12. 2023
005	z.H. Gemeinderat / Einwohnerrat	tle	06.06.2024

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>		<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Rechts- und Planungsgrundlagen</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>Altlastenrechtliche Beurteilung des Areal</b>	<b>19</b>
3.1	Ausgangslage	19
3.2	Altlastenrechtliche Beurteilung – Vorgehen und Stand Prozess	20
3.3	Bauen auf belasteten Standorten	24
<b>4</b>	<b>Richtprojekt</b>	<b>26</b>
4.1	Areal	26
4.2	Herleitung Richtprojekt	35
4.3	Übersicht Bereiche und Baukörper	37
4.4	Konzept Richtprojekt	39
<b>5</b>	<b>Quartierplanung</b>	<b>50</b>
5.1	Erlass	50
5.2	Allgemeine Bestimmungen	50
5.3	Art und Mass der baulichen Nutzung	51
5.4	Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten	54
5.5	Nutzung und Gestaltung des Freiraums	64
5.6	Verkehr	68
5.7	Umwelt	73
5.8	Realisierung	79
5.9	Ausnahmen und Schlussbestimmungen	84
<b>6</b>	<b>Interessensdarlegung</b>	<b>85</b>
<b>7</b>	<b>Organisation</b>	<b>97</b>
7.1	Beteiligte	97
7.2	Verfahren	97
<b>Anhang</b>		
Anhang I	Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen	I
Anhang II	Arealvoraussetzungen	XV
Anhang III	Umweltauswirkungen	XVII
Anhang IV	Quellen	XIX
Anhang V	Abkürzungen	XXII
Anhang VI	Abbildungsverzeichnis	XXIII

## Zusammenfassung

### Vorhaben

#### **Industrieareal öffnen für eine gemischte Nutzung im Zentrum von Pratteln**

HIAG Immobilien Schweiz AG (HIAG) ist in der Umnutzung und Entwicklung von ehemals industriell genutzten Arealen in der Schweiz tätig. Die Gruppe konzentriert sich auf Projekte mit signifikantem Entwicklungspotenzial in dicht besiedelten Gebieten.

2018 hat die HIAG das ca. 3,2 ha grosse Industrie-Areal der ehemaligen Rohner AG südwestlich des Bahnhofs Pratteln erworben. Dort soll ab 2027 ein durchmischter, lebendiger Ortsteil für Wohnen und dienstleistungsorientierte, forschende und produzierende Unternehmen entstehen. Die sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Lage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Pratteln bieten eine hervorragende Ausgangslage für eine nachhaltige Quartierentwicklung. Die Gemeinde Pratteln und der Kanton Basel-Landschaft begrüssen das Vorhaben und unterstützen die Transformation. Im Rahmen eines von der HIAG 2020 organisierten zweistufigen Studienauftrags hat das Beurteilungsgremium, in dem die Gemeinde Pratteln und der Kanton Basel-Landschaft vertreten waren, den Entwurf des Teams Buchner Bründler Architekten und Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten ausgewählt und zur Weiterentwicklung zum Richtprojekt empfohlen. Dieses liegt vor und bildet die Grundlage für die vorliegende Quartierplanung.

### Neue Identität

#### **GLEIS SÜD: Verbindender Ortsteil mit positiver Ausstrahlung**

GLEIS SÜD ist Teil der transformativen Entwicklung rund um den Bahnhof Pratteln als Teil von Pratteln Mitte, südlich der Gleise. Mit eigenständigem städtebaulichem Ausdruck und Nutzungsprofil bereichert GLEIS SÜD das neue Bahnhofsquartier mit den bestehenden und geplanten Umnutzungen nördlich und südlich der Eisenbahnlinie. Gleichzeitig integriert sich der Ortsteil in die bestehenden Strukturen und trägt zur Vernetzung der verschiedenen Ortsteile Prattelns bei.

### Städtebau

#### **Gebäudetypen und Nutzungen: Vielfalt und sorgfältige Anordnung**

Das Richtprojekt lebt von Massstabssprüngen und Abwechslung: von eher kleinen Bauten über langgezogene Baukörper bis zum Hochhaus. Differenziert ausgearbeitete Gebäude und breite Nutzungsmöglichkei-

ten erzeugen eine Vielfalt. Längsbauten schirmen das Areal gegen Norden zur Eisenbahn vor Lärm und Störfallrisiko ab. Nach Süden öffnet sich das ehemalige Industrieareal für Wohnen, Freizeit und Naherholung und schafft mit kleineren Gebäuden einen Übergang zu den benachbarten Wohngebieten. Die Hochpunkte im Westen und Osten geben dem Areal einen Rahmen und nehmen Bezug zu hohen Gebäuden der Umgebung im Bahnhofsgelände auf.

#### Aussenraum

#### **Aussenräume: abwechslungsreich, offen für alle und durchlässig**

Differenzierte Aussenräume mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und grosser Aufenthaltsqualität prägen die Diversität des Ortsteils mit. Zwischen den acht Baukörpern entstehen insbesondere zwei raumbestimmende Freiräume: die Werkgasse, in der gewerbliche Aktivitäten über den Innenraum hinaus öffentlichkeitsprägend wirken, sowie der öffentlich zugängliche Park als zentraler Magnet des neuen Zentrumsteils. Die Konzentration der Bebauung auf höhere Gebäude ermöglicht diesen grosszügigen Freiraum. Durchgänge und Verbindungswege machen das Areal zudem durchlässig.

#### Nutzung

#### **Fokus: Wohnen mit breitem Angebotsmix; mindestens 20 % Gewerbe**

Mit rund 70 % ist der überwiegende Teil der Nutzung für Wohnen (ca. 350 Wohnungen) vorgesehen, wobei eine hohe Diversität angestrebt wird (Wohnungsgrössen von 1,5 bis 7,5 Zimmer, Eigentum/Miete, Familien/Studierende/altersgerechtes Wohnen/unkonventionelles Wohnen). Der Anteil der Gewerbe-/Dienstleistungsnutzungen beträgt gemäss Quartierplanreglement mindestens 20 % und wird überwiegend in den nördlichen, der Eisenbahn zugewandten Baukörpern angesiedelt. Im Richtprojekt sind rund 30 % Gewerbeflächen abgebildet. Publikumsorientierte und quartierbezogene Nutzungen (Verkauf, Gastronomie, Sport, Kultur, Kinderbetreuung) ergänzen das Nutzungsprofil.

#### Nachhaltigkeit

#### **Energie, Ressourcen und Klima: Nachhaltigkeit hat hohes Gewicht**

##### Energie

Die energetische Ausrichtung der neuen Überbauung orientiert sich an der 2'000-Watt-Kompatibilität: Dies umfasst eine Energieeffizienz, die Verwendung von regenerativen Energieträgern und Energieproduktion vor Ort mittels Photovoltaik. Wird für Wärmeerzeugung Fernwärme bezogen, wird der Energiemix des Anbieters berücksichtigt. Die Bauten

---

	<p>werden nach dem zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden oberen Erstellungsgrenzwert des Minergie-Eco-Zusatzes oder einem vergleichbaren Standard realisiert. Ergänzend wird mindestens der «Gold»-Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz oder ein gleichwertiger Standard angewendet.</p>
Klima	<p>Im aktuellen Zustand wäre auf dem Areal aufgrund der angenommenen Klimaveränderungen im Jahr 2035 mit einer starken bis sehr starken Wärmebelastung zu rechnen. Dank der vorgesehenen Bepflanzung des Areals kann die prognostizierte Hitzebelastung auf ein moderates Niveau gesenkt werden.</p>
Ökologie/Biodiversität	<p><b>Gestaltung sichert ökologische Qualitäten bei Freiraum und Gebäuden</b></p> <p>Das Areal bietet diverse Potenziale für die Schaffung von ökologischem Ausgleich und von Räumen zur Entfaltung der Biodiversität. Zu den Massnahmen gehören eine zusammenhängende Fläche für die ökologische Vernetzung, begrünte Dach- und unterbaute Flächen, die Pflanzung von mindestens 80 mittel- bis grosskronigen Bäumen sowie Nistplätze für Turmfalken und Fledermäuse. Die begrünten Flächen und die Bäume erlauben die Rückhaltung und Verdunstung vor Ort von Regenwasser.</p>
Altlastensanierung	<p><b>Sanierung schafft Voraussetzung für attraktive Neunutzung des Standorts</b></p> <p>Die Parzelle Nr. 1025, die den grössten Teil des Quartierplanperimeters ausmacht, ist im Kataster der belasteten Standorte eingetragen. Die sorgfältige und umfangreiche Untersuchung des Standorts und die daraus abgeleiteten Sanierungsmassnahmen werden gemäss den kantonalen Vorgaben umgesetzt und sind eine zwingende Voraussetzung für die Bewilligungsfähigkeit konkreter Bauprojekte. Dies ermöglicht die Transformation in ein gemischt genutztes Areal mit Grün- und Freiräumen.</p>
Mobilität und Erschliessung	<p><b>ÖV-Anbindung erlaubt verstärkte Ausrichtung auf nachhaltige Mobilität</b></p> <p>Der Aussenraum des Areals wird grundsätzlich verkehrsfrei organisiert. Die Hauptzugänge für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende befinden sich im Nordosten (Nähe Bahnhof) und Südwesten (Tramhaltestelle Gempenstrasse und Querung Tramtrasse) und schaffen neu direkte</p>

Verbindungswege zwischen den Nachbarquartieren und dem Bahnhofsgelände. Die für die Vernetzung mit dem Dorfkern wichtigen Zugänge von Süden (über die Tramtrasse) und Osten (vom benachbarten Areal) sind angedacht; deren Realisierung wird weiterverfolgt, kann aber nicht im Perimeter des Quartierplans alleine gelöst werden. Die innere, teilweise öffentliche Erschliessung dient dem Fussverkehr, der Zufahrt mit dem Velo sowie der Anlieferung. Autoparkplätze befinden sich überwiegend in einer Tiefgarage.

#### **Raumplanerische Ausgangslage und Quartierplanung**

#### **Qualitäten des Richtprojekts sichern und Flexibilität bewahren**

Nutzungsplanerisch befindet sich das Areal zurzeit in der Industriezone. Seine Transformation wird nun mittels einer Quartierplanung festgelegt. Die Quartierplanvorschriften stützen sich auf das Richtprojekt ab und überführen dieses in einen rechtsverbindlichen Rahmen, der die Qualitäten des Projektes sichert, und auf dessen Grundlage die Entwicklung des Areals in den nächsten Jahren stattfinden kann.

Einerseits werden mit der Quartierplanung die wesentlichen Qualitäten des Richtprojektes festgeschrieben. Andererseits gilt es, für die langfristige Umsetzung genügend Flexibilität vorzusehen, um beispielsweise auf Veränderungen des Marktumfelds oder Sachzwänge, die sich aus der noch laufenden Untersuchung der Altlastensituation ergeben, reagieren zu können.

#### **Interessensdarlegung**

#### **Entwicklung nutzt Potenziale des Areals mit Mehrwert für die Gemeinde Pratteln und die Agglomeration Basel**

Nach dem abrupten, frühzeitigen Ende der industriellen Nutzung des Areals infolge der Geschäftsaufgabe der Rohner AG hat die HIAG ihre Verantwortung als Grundeigentümerin wahrgenommen und in Zusammenarbeit mit den Behörden rasch gehandelt. Trotz der herausfordernden Ausgangslage entschied sie sich, ihre Entwicklungsabsichten zügiger als ursprünglich geplant zu realisieren und das Potenzial zu nutzen, welches sich an diesem Standort in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Pratteln anbietet. Ohne Entwicklung bliebe das Areal eine Brache an bester Lage. Die Umwandlung zu einem vielseitigen, städtisch geprägten Ortsteil erlaubt der Gemeinde Pratteln und ihrer Bevölkerung, dem Ort eine neue Identität zu vermitteln und die von Betriebsunfällen geprägte Geschichte der industriellen Nutzung hinter sich zu lassen.

Der neue Ortsteil bereichert die Entwicklung um den Bahnhof Pratteln. Mit der hohen baulichen Diversität und der unterschiedlichen Massstäblichkeit entsteht ein Ort, der auf die heterogene Umgebung (Wohn- und Industriebauten aus unterschiedlichen Epochen) eingeht, Bezüge und Übergänge zur Umgebung schafft und gleichzeitig einen Abschluss des Bahnhofgebiets bildet.

Aufgrund der sehr guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr positioniert sich das Areal mit einem darauf ausgerichteten Mobilitätskonzept. Das Parkplatzangebot wird bedarfsgerecht bereitgestellt, damit keine zusätzliche Beanspruchung des Parkraums in den umliegenden Ortsteilen entsteht. Mit seinen Wohnformen und Gewerbeaktivitäten bietet sich das Areal für autoreduziertes Wohnen an: Diesen Voraussetzungen wird mit attraktiven Bedingungen fürs Velo (insb. Abstellplätze) und der Bereitstellung von Sharing-Angeboten für Fahrzeuge zusätzlich Rechnung getragen.

#### **Vorgehen**

Die Quartierplanung folgt dem ordentlichen Ablauf, bei dem die Entwürfe von der Projektträgerschaft in Austausch mit der Gemeinde erarbeitet werden. Bereits in der Entwurfsphase hat die Projektträgerschaft in verschiedenen Dialogveranstaltungen das Richtprojekt der Pratteler Bevölkerung vorgestellt und Reaktionen eingeholt. Die kantonale Vorprüfung erfolgte im Herbst/Winter 2022/2023; die öffentliche Mitwirkung im Frühjahr 2024. Es folgen die Beschlussfassung auf kommunaler Ebene (Gemeinderat und Einwohnerrat), das Auflageverfahren und schliesslich die Genehmigung durch den Regierungsrat.

# 1 Ausgangslage

**HIAG**  
[www.hiag.com](http://www.hiag.com)

Die HIAG ist führend im Bereich der Umnutzung und Entwicklung von ehemals industriell genutzten Arealen in der Schweiz. Die Gruppe konzentriert sich auf grosse, gut positionierte Standorte mit signifikantem Entwicklungspotenzial in dicht besiedelten Gebieten. Als langfristige Eigentümerin ihres Portfolios vermietet die Gruppe an eine breit diversifizierte Mieterbasis, mit der zusammen eine stetige Steigerung der Wertschöpfung angestrebt wird. So entstehen Quartiere, die als Orte für Arbeiten und Wohnen eine nachhaltige Basis für neuen Lebensraum schaffen. Die Hauptaktivitäten der HIAG beinhalten die Steuerung von Entwicklungsprozessen, Sondernutzungs- und Baugenehmigungsverfahren, die Vermarktung von Standorten sowie das Portfoliomanagement einschliesslich Steuerung von Liegenschaftsverwaltungen. Das Liegenschaftsportfolio der Gruppe ist breit gefächert und umfasst als Hauptnutzungen die Bereiche Industrie und Gewerbe, Distribution und Logistik, Wohnen, Verkauf und Büro.

2021 gründete HIAG die Tochterfirma HIAG Solar mit dem Ziel, die Solarstromproduktion auf den Liegenschaften im HIAG-Immobilienportfolio langfristig auszubauen.

**Vorhaben**

Die ca. 2,5 ha grosse Hauptparzelle der HIAG befindet sich unmittelbar südwestlich vom Bahnhof Pratteln. Vormalig durch die Rohner AG industriell genutzt, hat die HIAG das Areal 2018 erworben. Infolge der Geschäftsaufgabe der Rohner AG nahm die Produktion auf dem Areal ein abruptes, unvorhergesehenes Ende. Die HIAG entschied daher, das Potenzial des Ortes zu nutzen und das Areal rascher als ursprünglich geplant zu entwickeln und einer neuen Nutzung zuzuführen.

**Zweck**

Auf dem heutigen Industrieareal soll ein durchmischter neuer Zentrums- teil mit Fokus auf qualitativem, vielfältigem Wohnraum sowie ein Arbeitsstandort für dienstleistungsorientierte, forschende oder produzierende Unternehmen entstehen. Die sehr gute Erschliessung und Lage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Pratteln bieten eine hervorragende Ausgangslage für eine nachhaltige Entwicklung. Sowohl die Gemeinde als auch die kantonalen Behörden begrüssen das Vorhaben und unterstützen die Transformation.

**Ziele**

Mit dem Vorhaben werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Neupositionierung des Areals durch seine Transformation von Industrienutzung zu hochwertiger Mischnutzung
- qualitative Nutzungsverdichtung, dem Ort angepasste Nutzungsverteilung und hohe Nutzungsflexibilität
- hohe Wohnungsvervielfältigung und vielfältige Bewohnerinnen- und Bewohnerstruktur
- optimale Vernetzung mit dem Umfeld in Beachtung der guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Nähe zum Bahnhof, Tramhaltestelle)
- öffentliche Zugänglichkeit für zu Fuss Gehende
- hohe städtebauliche und architektonische Qualität der Bebauung sowie hohe Aufenthaltsqualität in den Aussenräumen
- energieeffiziente und ressourcenschonende Bebauung, effiziente und ökologische Energieversorgung
- klimaangepasste Siedlungsentwicklung, ökologischer Ausgleich und Förderung der Biodiversität
- Realisierungsmöglichkeit in mehreren Etappen

Die HIAG hat die Umnutzung und Entwicklung des Areals nach der Betriebseinstellung der Firma Rohner AG umgehend an die Hand genommen und planerisch vorangetrieben. Die bauliche Entwicklung, voraussichtlich in Etappen, soll ab 2027 erfolgen.

**Studienauftrag und Richtprojekt**

Um eine hohe Qualität der Entwicklung zu sichern, führte die HIAG einen zweistufigen Studienauftrag im Einladungsverfahren durch. Daraus resultierte eine städtebauliche Konzeption, die die Voraussetzungen für einen attraktiven Ortsteil im Sinne der Planungsziele bietet und die privaten und öffentlichen Interessen optimal vereint. Der Entwurf der Büros Buchner Bründler Architekten AG und Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten ist vom Begleitgremium einstimmig zur Weiterbearbeitung empfohlen und zum Richtprojekt weiterentwickelt worden.

**Quartierplanung**

Aufgrund der vorliegenden städtebaulichen Gesamtkonzeption, der klaren Eigentumsverhältnisse sowie der Diversität der Nutzungen und baulichen Strukturen ist eine Quartierplanung gemäss §§ 37-47 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) und § 16 des kommunalen

len Zonenreglements Siedlung das zweckmässigste raumplanerische Instrument für die Arealentwicklung. Basierend auf dem Richtprojekt werden mit dem Quartierplan die Voraussetzungen für die Transformation des Areals geschaffen.

**Berichterstattung**

Der vorliegende Planungsbericht dokumentiert den Planungsprozess und erläutert die Quartierplanvorschriften (Quartierplan und Quartierplanreglement) und deren Anhänge (Richtprojekt, Fachberichte). Er wurde gemäss Planungsfortschritt nach den Meilensteinen der Quartierplanung (Vorprüfung und Mitwirkung) aktualisiert.

## 2 Rechts- und Planungsgrundlagen

Untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Rechts- und Planungsgrundlagen nach Themen und Planungsebenen. Die Relevanz der Themen ergibt sich einerseits aus den Voraussetzungen des Standorts, andererseits aus den Absichten des Vorhabens. Die detaillierten Grundlagen sind im Anhang I aufgeführt. Auf die Umsetzung der Planungsgrundsätze/-anweisungen bzw. deren Bedeutung für die Arealentwicklung GLEIS SÜD wird im Kapitel 6 (Interessensdarlegung) eingegangen.

	<b>Eidgenössisch</b>	<b>Kantonal</b>	<b>Agglomeration</b>	<b>Kommunal</b>
Siedlungsentwicklung nach Innen	Raumplanungsgesetz RPG	Richtplan (KRIP, S 2.1, S 2.2, S 2.3)	Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation (AP4)	
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Agglomerationspolitik	KRIP (V 1.2)	AP4	Räumliche Entwicklungs- konzept (REK)
Ortsbild, Kulturgut	Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)	RBG Bauinventar des Kantons Basel- Landschaft (BIB)		Zonenplan, Zonenreglement Siedlung
Hochhäuser		KRIP (S 2.4) Hochhauskonzept		Hochhauskonzept
Freiraum	RPG	KRIP (S 2.1)		Landschaftsent- wicklungskonzept (LEK)
Parkierung		Raumplanungs- und Bauverordnung (RBV)		
Lärm	Umweltschutzgesetz (USG) Lärmschutzverordnung (LSV)			

---

	USG	
Störfall	Störfallverordnung (StfV)	KRIP (S 2.3)

---

**Siedlungsentwicklung nach Innen**

Zum häuslicheren Umgang mit dem Boden und dem Schutz des Kulturlandes soll die Siedlungsentwicklung grundsätzlich innerhalb der bestehenden Strukturen stattfinden. Die Gemeinde Pratteln ist im Raumkonzept Basel-Landschaft und dem Agglomerationsprogramm Basel dem Raumtyp des inneren Korridors zugewiesen, der als Verdichtungsraum gilt. Das Bahnhofsgebiet Pratteln (inkl. Areal GLEIS SÜD) ist ein Transformationsgebiet mit Mischnutzung von agglomerationsweiter Bedeutung. Aufgrund des sehr hohen Entwicklungspotenzials eignet sich das Gebiet für eine hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte.

Das Gebiet nördlich und südlich des Bahnhofs (inkl. QP-Perimeter) wird auch im kantonalen Richtplan (KRIP, in Anwendung des eidg. Raumplanungsgesetzes RPG, insb. Art. 1 Abs. a<sup>bis</sup> «die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität», b «kompakte Siedlungen zu schaffen») im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung behandelt. Es ist im KRIP zudem als Entwicklungsgebiet (mit hoher ÖV-Güte) ausgewiesen und gehört als Bahnhofsgebiet darüber hinaus zu den Entwicklungsschwerpunkten. Als Planungsanweisung gilt es, die Gebiete der Bahnhöfe und Haltestellen als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete auszugestalten. Die Entwicklungsgebiete sind die zentralen Verdichtungs- und Transformationsgebiete im Kanton. Mit der Verdichtung sollen gleichzeitig Qualität und Identität geschaffen oder erhalten werden.

Das Räumliche Entwicklungskonzept REK Pratteln (voraussichtliche Genehmigung am 24.06.2024 durch den Einwohnerrat) beinhaltet mit «Pratteln Mitte» folgendes Zukunftsbild:

«Das Gebiet Pratteln Mitte übernimmt die wichtigste Zentrumsfunktion in der Gemeinde. Um den Mobilitäts-Hub Bahnhof Pratteln befinden sich wichtige Dienstleistungs- und Detailhandelsnutzungen. Die Bevölkerungsstruktur ist vielfältig. Es wird ein städtisches Umfeld mit hoher Lebensqualität geboten.»

Für den Bereich «Siedlung» umfasst das REK folgende Strategie:

«Pratteln Mitte als selbstbewusstes Zentrumsgebiet stärken: Im gesamten Zentrumsgebiet Pratteln Mitte wird ein Rahmen für ein vielfältiges Angebot an Gewerbe, Kultur, Versorgung und Wohnformen geschaffen.»

Betr. das Areal GLEIS SÜD gilt: «Die ehemals industriell genutzten Areale GLEIS SÜD, «Bredella» und «Zentrale» werden zu hochwertigen, urbanen Wohn- und Gewerbequartieren entwickelt.

**Abstimmung Siedlung und Verkehr**

Die gute Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hat zum Ziel, die Verkehrssituation in Agglomerationen und Städten zu verbessern. Das bedeutet unter anderem, dass die Siedlungsentwicklung prioritär an Orten mit einem adäquaten Verkehrsangebot stattfinden soll.

Agglomerationsprogramm Basel

Davon ausgehend will das Agglomerationsprogramm Basel das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung zum grössten Teil auf das Agglomerationszentrum sowie die inneren Korridore konzentrieren. Verkehrlich wird eine Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr angestrebt. Die Siedlungs- und Verkehrsstrategien sollen zu höheren Anteilen von Bevölkerung und Beschäftigten in Gebieten mit guter bis sehr guter ÖV-Erschliessung führen.

Gute Erreichbarkeit mit dem ÖV

Im Zusammenhang mit Verkaufsflächen definiert die kantonale Raumplanungsverordnung (§ 22a RBV) die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr folgendermassen: «... ist gegeben, wenn bei einer Fusswegdistanz zwischen der Verkaufseinheit und der Haltestelle von bis zu 350 m eine Kursfolge von mindestens 10 Minuten als Grundangebot vorgesehen ist.»

**Ortsbild, Bau- und Kulturgut**

Für die Festlegungen und Empfehlungen für den Ortsbild-, Bau- und Kulturgutschutz sind die folgenden Grundlagen relevant: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), kantonales Raumplanungs- und Baugesetz (§ 29 RBG), Bauinventar Kanton Basel-Landschaft (BIB) sowie der kommunale Zonenplan.

Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Der ISOS-Beschrieb von Pratteln definiert den Perimeter 3.1 mit dem «Arbeiterwohnquartier mit weitgehend einheitlichen bürgerlichen Wohnbauten in Gärten, um 1900», das im südlichen Teil der Grabenmattstrasse noch gut erhalten ist. Mit dem Neubau an der Grabenmattstrasse 4 wurde von der punktförmigen Bebauung gemäss Aufnahmeplan abgewichen. Die Parzelle Nr. 1025 ist im ISOS mit Erhaltungsziel B (Erhalten der Struktur) erfasst, die umliegenden Parzellen 931, 1411, 1412, 1413 und 1415 mit Erhaltungsziel A (Erhalten der Substanz).

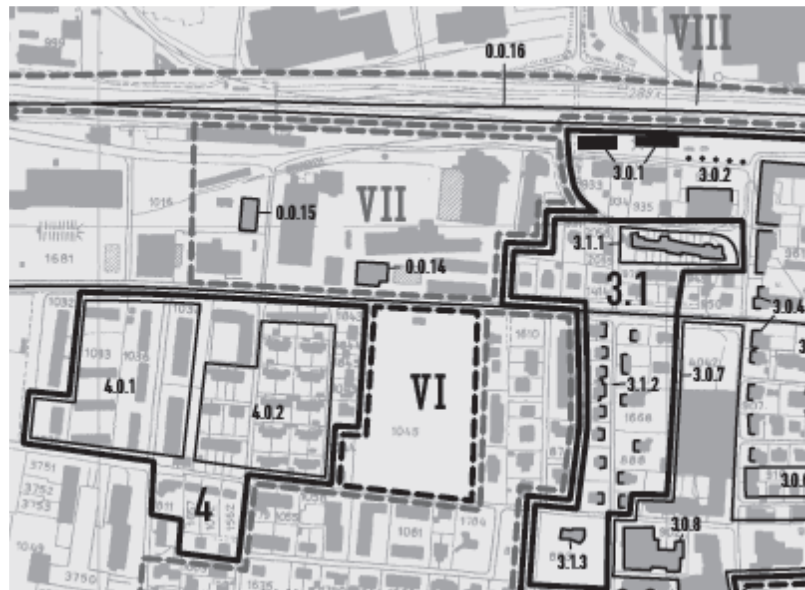


Abbildung 1 Ausschnitt Karte ISOS Pratteln: VII Areal GLEIS SÜD und umgebende Areale im Südosten (3.1) und Süden (4, VI) (Quelle: ISOS)

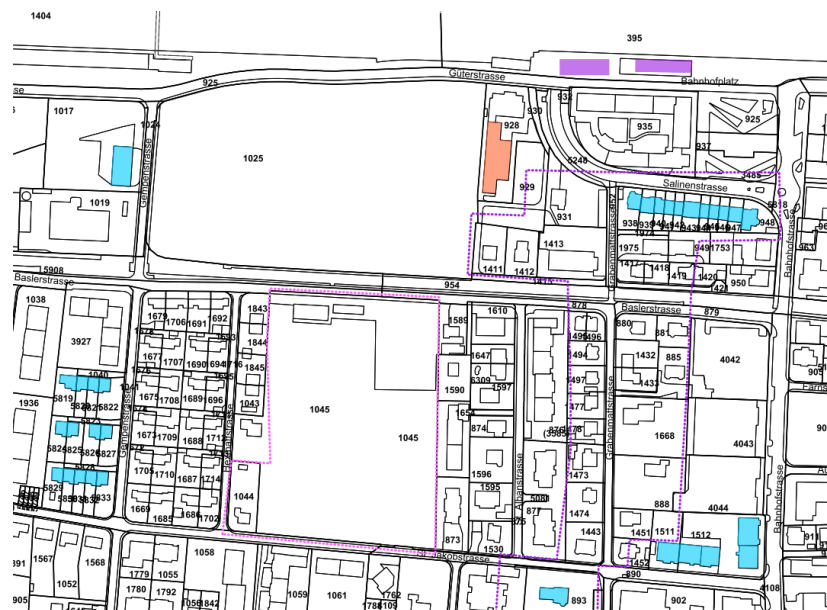


Abbildung 2 Bauinventar Basel-Landschaft (BIB): kantonal zu schützen (rot), kommunal zu schützen (blau) (Quelle: GeoView BL)

Bauinventar Kanton Basel-Landschaft (BIB)

Gemäss BIB «...bildet das Industrieareal der Firma Rohner AG (bis anhin) den Kopf eines ganzen Industriegürtels. Neben den unterschiedlichsten Produktionshallen sind vor allem zwei moderne Bauten vorbildlich» (beide ausserhalb des Quartierplanperimeters):

- Das Gebäude Gempenstrasse 6 ist als kommunal zu schützendes Objekt aufgeführt. Das dreigeschossige Verwaltungsgebäude mit Rasterfassade und flachem Walmdach wurde 1949 erstellt. Ein Erhalt ist nicht zwingend.

- Das Gebäude Güterstrasse 19a (nicht im Eigentum der HIAG) ist als kantonal zu schützendes Objekt aufgeführt. Aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege ist dieses zu erhalten und zu schützen.

**Hochhäuser**

Hochhäuser generieren aufgrund ihrer Dimensionen und ihrer Sichtbarkeit eine erhebliche Raumwirksamkeit, weshalb erhöhte Anforderungen an deren Planung zu stellen sind. Auf der Basis des kantonalen Hochhauskonzepts hat der Kanton Basel-Landschaft im kantonalen Richtplan (Objektblatt S 2.4) Standorte für Hochhäuser sowie Planungsgrundsätze und -anforderungen definiert. In Pratteln sind das Bahnhofsgebiet und der Bereich südlich des Eisenbahntrassees mögliche Standorte.

Die Gemeinde Pratteln definierte 2008 in ihrem Hochhauskonzept einen Raum um den Bahnhof, in dem der Bau von Hochhäusern über 60 m möglich ist (östlich des Areals GLEIS SÜD). Westlich davon (inklusive Areal GLEIS SÜD) ist eine Beschränkung auf 60 m zu respektieren.

## Schattenwurf

Die Gemeinde Pratteln wendet neu den Drei-Stunden-Schatten gemäss Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz an (§ 20a RBV, die Bestimmung betr. den Schattenwurf ist seit dem 01.01.2024 in Kraft). Rechtsverbindlich wird der Schatten nur gegenüber Drittparzellen beurteilt. Innerhalb des Areals (Eigenverschattung) wird der Schattenwurf nur indirekt über die Wohnqualität beurteilt.

## Varianzverfahren

Gemäss kantonalem Hochhauskonzept sind zur Qualitätssicherung von Hochhausprojekten und zur unabhängigen Beurteilung der Erfüllung der Eignungskriterien zwingend Varianzverfahren wie z. B. Studienaufträge durchzuführen.

**Freiraum**

Die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen bedingt die Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität. Eine verdichtete Bauweise muss zusammen mit der Erhaltung, Aufwertung und Entwicklung der Aussenräume und siedlungsinternen Freiräumen erfolgen (RPG, KRIP S 2.1). Das Landschaftsentwicklungskonzept Pratteln (LEK) konkretisiert die Vorstellungen der Gemeinde über die künftige Entwicklung der Landschaft und formuliert Ziele und Massnahmen für eine nachhaltige Landschaftsentwicklung.

**Parkierung**

Artikel 70 der RBV dient der Festlegung des Normalabstellplatzbedarfs. Gemäss RBV (Revision vom 1. März 2022) kann die Gemeinde «...im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen aufgrund eines Verkehrs- und

Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge (...) herabsetzen oder Höchstwerte festlegen.» Dabei gelten folgende Kriterien: gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, genügend Abstellplätze für Zweiräder sowie ein Nutzungskonzept, das die Parkplatzreduktion zulässt.

**Lärm**

Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) regulieren auf eidgenössischer Ebene den Umgang mit Lärmbelastungen. Für bauliche Nutzungen gelten Empfindlichkeitsstufen mit Schwellenwerten für maximal akzeptable Lärmimmissionen. Für Mischnutzung (Wohnen und nicht bis mässig störendes Gewerbe) gilt die Empfindlichkeitsstufe ES III.

Im nördlichen Bereich des Areals sind die Immissionsgrenzwerte, durch den Lärm von der Eisenbahn verursacht, Tag und Nacht überschritten. Wohnnutzungen können nur mit entsprechenden Lärmschutzmassnahmen ermöglicht werden. Büro- oder gewerbliche Nutzungen (ohne Nachtnutzung) sind möglich. Im südlichen Bereich ist die Lärmbelastung durch das Tram wesentlich geringer. Die Grenzwerte werden knapp überschritten. Dank dem einzuhaltenden Abstand von 10 m zu den Tramgleisen entschärft sich die Belastung, es ist aber dennoch von baulichen Massnahmen auszugehen.

**Störfallvorsorge**

Beim Transport gefährlicher Güter besteht ein Risiko für Unfälle mit erheblichen Folgen für Bevölkerung und Umwelt. Die Schutzbestimmungen sind in der eidgenössischen Störfallverordnung (StFV) festgehalten.

Auf dem nördlich an das Areal angrenzenden Eisenbahntrasse werden schweizweit die grössten Mengen an gefährlichen Gütern transportiert. Der Konsultationsbereich von 100 m ab der Stammlinie der Eisenbahn betrifft ca. 60 % des Quartierplanperimeters. Innerhalb des Konsultationsbereichs sind risikomindernde Massnahmen notwendig.

Auf dem im nördlichen Bereich des Quartierplanperimeters liegenden Anschlussgleis, das zum benachbarten Gelände der SI Group Switzerland GmbH führt, zirkulieren ebenfalls Gefahrgüter. Das davon ausgehende Risiko ist als geringfügig einzustufen (geringere Mengen, geringere Flüchtigkeit der Stoffe, geringere Geschwindigkeiten).

Von grundsätzlichen Änderungen der Risikosituation ist in Zukunft nicht auszugehen.



Abbildung 3 Konsultationsbereich Störfallvorsorge (Quelle: swisstopo)

### 3 Altlastenrechtliche Beurteilung des Areals

#### 3.1 Ausgangslage

Auf dem ehemaligen Fabrikareal der Rohner AG in Pratteln wurden über 100 Jahre chemische Produkte und insbesondere Farbstoffe hergestellt. Die Parzelle 1025 ist ganzflächig als sanierungsbedürftiger Betriebsstandort im kantonalen Kataster der belasteten Standorte (KbS) eingetragen (rot schraffiert, vgl. Abbildung 4 und Abbildung 5). Ein Abwasseranlass im Jahr 2018 führte im Südwesten des Areals zu einem zusätzlichen Eintrag als untersuchungsbedürftiger Unfallstandort (blau schraffiert, vgl. Abbildung 4 und Abbildung 5).



Abbildung 4 Auszug aus dem KbS, Übersicht Pratteln Mitte, Quelle: [www.geoview.bl.ch](http://www.geoview.bl.ch), 11.11.2023

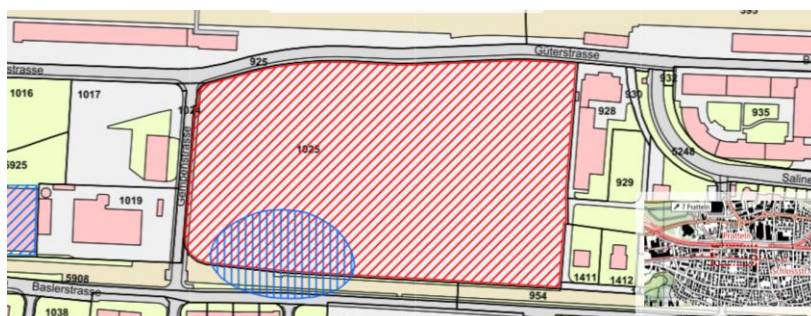


Abbildung 5 Auszug aus dem KbS, Areal GLEIS SÜD, Quelle: [www.geoview.bl.ch](http://www.geoview.bl.ch), 11.11.2023

Es war schon länger bekannt, dass sich im Untergrund Schadstoffe befinden. Seit 1994 wurden punktuelle Untersuchungen des Standorts und eine Teildekontamination durch Aushub durchgeführt, beispielsweise im Zusammenhang mit Anpassungen der Infrastruktur und Ersatzneubauten der Firma Rohner. Der Schwerpunkt der früheren Untersuchungen lag auf der Erhebung der Areal- und Nutzungsgeschichte (historische

Untersuchung) sowie Abklärungen zu chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW). Der Eintrag als sanierungsbedürftiger Betriebsstandort erfolgte 2009. Die in-situ-Sanierung von CKW durch Absaugen der Bodenluft aus dem Untergrund wurde im Jahr 2005 aufgenommen, jedoch durch den Rückbau der Rohner-Fabrikgebäude und Anlagen im Jahr 2019 vorzeitig unterbrochen.

Im Zusammenhang mit dem Abwasseraustritt Ende 2018 ordnete das Amt für Umweltschutz und Energie AUE weitere Untersuchungen der Porenluft und des Grundwassers sowie das Abpumpen und Reinigen von verschmutztem Grundwasser an. Zeitgleich nahm die HIAG als neue Grundeigentümerin des ehemaligen Rohner-Areals den Rückbau der teilweise schadstoffbelasteten Gebäude und die Entsorgung von gelagerten Chemikalien in Angriff. Gemäss Auflage des AUE wurde eine flächendeckende Versiegelung des Areals vorgenommen respektive wiederhergestellt, welche eine Mobilisierung von Schadstoffen aus dem Untergrund durch versickerndes Meteorwasser verhindert.

Die Qualität des Grundwassers, welches aus dem Areal austritt (Grundwasserabstrom), wird seit mehreren Jahren und auch weiterhin im Auftrag des AUE überwacht.

Trotz der umfangreichen Untersuchungen war die Datenlage 2021 noch nicht ausreichend, um die altlastenrechtliche Situation des Betriebsstandorts abschliessend zu beurteilen. Da die Grundeigentümerin HIAG eine Umnutzung des Areals plant, liegt es auch in ihrem Interesse, die altlastenrechtliche Beurteilung des Standorts voranzutreiben, sodass sie in Absprache mit und nach den Vorgaben des AUE weitere Untersuchungen ab 2022 in die Wege geleitet hat.

### **3.2 Altlastenrechtliche Beurteilung – Vorgehen und Stand Prozess**

Die altlastenrechtliche Klassierung des Standortes erfolgt gemäss Altlasten-Verordnung (AltIV) anhand einer «Voruntersuchung». Wird ein Sanierungsbedarf festgestellt, so folgen «Detailuntersuchung», «Variantenstudie» und «Sanierungsprojekt» sowie nach dem «Behördenentscheid» die Ausführung der «Sanierung» mit «Erfolgskontrolle» (vgl. Abb. 3, Prozess AltIV).

Für den Standort Rohner sind sowohl eine Voruntersuchung nach Art. 7 AltIV für den Unfallstandort als auch eine Detailuntersuchung nach Art. 14 AltIV für den Betriebsstandort erforderlich. Die Festlegung von Sanierungszielen und Dringlichkeit durch das AUE nach Art. 15 AltIV als Teil der Detailuntersuchung ist noch nicht erfolgt.

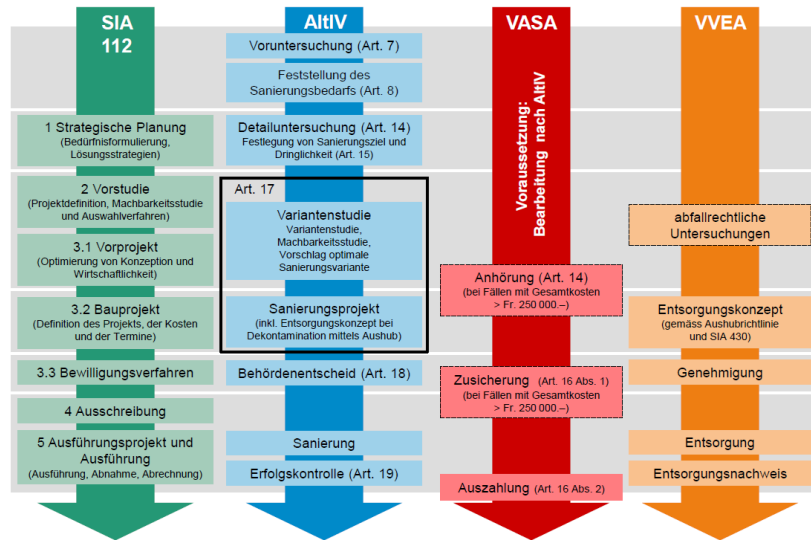


Abbildung 6 Vorgehensablauf bei Bauprojekten auf belasteten Standorten; Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU, Bauvorhaben und belastete Standorte, Bern 2016

2021 wurde durch Fachgutachter der HIAG und des AUE ein Untersuchungskonzept in zwei Etappen erarbeitet, genehmigt und umgesetzt, um folgende Zielsetzungen zu erreichen:

- Vertiefte Kenntnisse im Hinblick auf eine effiziente Fortführung der CKW-Sanierung gewinnen (Detailuntersuchung nach Art. 14 AltIV für den Betriebsstandort)
- Bisher nicht untersuchte, allenfalls altlastenrechtlich relevante Schadstoffe erkennen (Detailuntersuchung nach Art. 14 AltIV für den Betriebsstandort)
- Die Voruntersuchung für den Unfallstandort nach Art. 7 AltIV durchführen und die Beurteilung der Überwachungs- und Sanierungsbedürftigkeit nach Art. 8 AltIV vornehmen
- Vertiefte Kenntnisse über die lokale Grundwasserfließrichtung gewinnen
- Die Qualität des Grundwassers überwachen, um den Standort altlastenrechtlich klassieren zu können

Die Untersuchungen wurden von 2022 bis 2023 durch spezialisierte Gutachter und nach Vorgabe des AUE durchgeführt. In zwei Etappen wurden insgesamt 29 Bohrungen abgeteuft, welche durch mächtige Schotter-schichten hindurch auf rund 26 m bis 36 m Tiefe bis in das Grundwasser und die Felsoberfläche hineinreichen. (vgl. Abbildung 7).

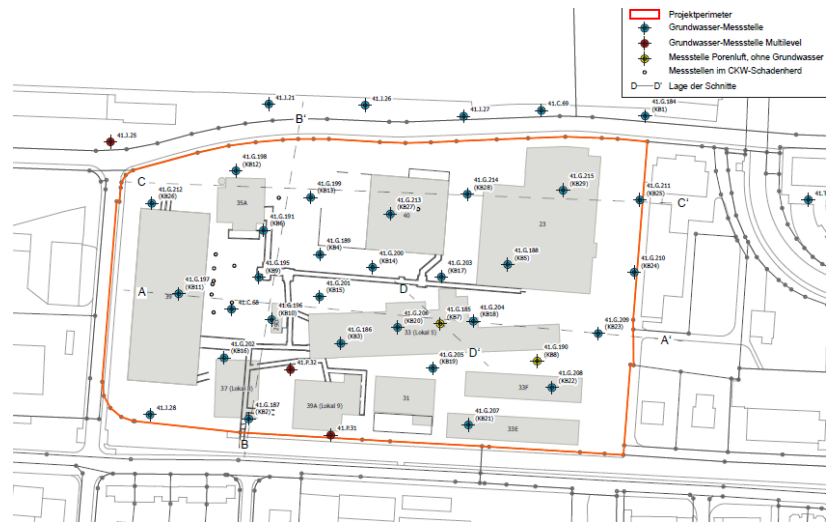


Abbildung 7 Bohrplan Etappen 1 und 2; Quelle: Bericht über die Untersuchungen der Etappe 2, Ecosens, 13.09.2023

Aus den Bohrkernen wurden Proben entnommen und durch spezialisierte Labore chemisch analysiert. Die Bohrungen wurden mit Röhren ausgebaut, um daraus Proben der Bodenluft sowie des Grundwassers zu entnehmen. Neben einer Vielzahl von Feststoffanalysen wurden Porenluft-Absaugtests aus 21 Bohrungen, Grundwasserpumptests aus 6 Brunnen, CKW-Analysen des Grundwassers aus 30 Brunnen, eine breite Analyse des Grundwassers aus 7 Brunnen und die Untersuchung weiterer Brunnen auf bestimmte Einzelparameter vorgenommen.

Die Analyse von Proben des Erdreichs und des Grundwassers wurde darauf ausgerichtet, keine potenziellen Schadstoffe zu übersehen. Dabei wurde aufgrund von Erkenntnissen aus der historischen Untersuchung und von Erfahrungen auf anderen Chemiegeländen gezielt nach bestimmten Schadstoffen gesucht. Darüber hinaus wurden auch Screening-Analysen durchgeführt, um eine sehr breite Stoffpalette abzudecken. Screening-Analysen ermöglichen das Auffinden von Substanzen, welche bei einer zielgerichteten Analytik von definierten Einzelsubstanzen allenfalls übersehen werden könnten.

Die Hydrogeologie wurde eingehend untersucht. Das Grundwasser befindet sich auf rund 24 m bis 33 m unter Terrain und fließt generell von Süd nach Nord. Seine Qualität im belasteten Standort und in dessen Abstrom an der Güterstrasse wird bereits seit mehreren Jahren im Auftrag des AUE überwacht (siehe oben) und nun durch weitere Analysen ergänzt. Für die langjährig beobachteten Schadstoffe lässt sich keine Konzentrationszunahme beobachten und die Situation kann als stabil

bezeichnet werden. Für andere Parameter, welche inzwischen in die Überwachung aufgenommen wurden, sind weitere Messungen erforderlich für deren altlastenrechtliche Beurteilung.

Durch Messungen in der Porenluft und im Grundwasser wurden im Hinblick auf die Fortführung der CKW-Sanierung vertiefte Kenntnisse gewonnen. Der aus früheren Untersuchungen bereits bekannte CKW-Sanierungsbedarf hat sich bestätigt, die Lage der Belastungen im Untergrund konnte besser eingegrenzt werden. Mit den Messungen 2022 konnte zudem gezeigt werden, dass bei einer Fortsetzung der Sanierung die ausgetragene CKW-Fracht noch gesteigert werden kann.

Die Resultate sämtlicher Untersuchungen wurden in einem Bericht (13. September 2023) dokumentiert und dem AUE unterbreitet. Gemäss Einschätzung der Fachgutachter kann die CKW-Sanierung mittels Absaugung der Porenluft nun effizient fortgeführt werden. Dies deckt sich mit den Absichten der Grundeigentümerin, welche die Sanierung im Hinblick auf die geplante Umnutzung so schnell wie möglich in Angriff nehmen möchte. Der Bericht empfiehlt ausserdem, für eine abschliessende, altlastenrechtliche Beurteilung des Standortes punktuell weitere Untersuchungen durchzuführen. Die Stellungnahme des AUE zu den Befunden ist zurzeit (Stand: Frühjahr 2024) noch ausstehend.

Zusammenfassend kann zum heutigen Zeitpunkt folgendes festgehalten werden:

- Die Detailuntersuchungen für chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW) sind weitgehend abgeschlossen. Die Sanierung wird im 2024 vorbereitet und soll voraussichtlich im 2025 durchgeführt werden.
- Die Untersuchungen des Gesamtareals sind noch nicht abgeschlossen. Die durch das AUE verfügbaren Untersuchungen werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen.
- Die Standortsicherheit ist durch geeignete Schutzmassnahmen weiterhin gewährleistet. Im aktuellen Zustand besteht keine Gefährdung für Nutzer:innen und Nachbar:innen des Areals. Es besteht kein besonders dringlicher, altlastenrechtlicher Handlungsbedarf (nach Art. 15 Abs. 4 AltIV). Man hat genügend Zeit, um die anstehenden altlastenrechtlichen Untersuchungen und Massnahmen sorgfältig zu planen und durchzuführen.
- GLEIS SÜD ist nur dann bewilligungsfähig, wenn klar ist, wie der Standort saniert werden kann. Das Bauvorhaben GLEIS SÜD darf auch keinen neuen Sanierungsbedarf auslösen. Das wird vor der Erteilung der Baubewilligung geprüft.

### 3.3 Bauen auf belasteten Standorten

Das Bauen auf belasteten Standorten wird durch Art.3 AltIV geregelt. Zur Beurteilung von Art. 3 AltIV muss die altlastenrechtliche Beurteilung abgeschlossen sein. Erst dann kann geprüft werden, ob ein konkretes Bauprojekt bewilligungsfähig ist, und mit welchen vorgängigen oder flankierenden Massnahmen eine Realisierung erfolgen kann. Dafür sind zusätzlich eine baubedingte Gefährdungsabschätzung (vgl. Prozess gemäss Abbildung 8) und eine abfallrechtliche Beurteilung erforderlich (vgl. Abbildung 6, Prozess der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen VVEA). Das genaue Vorgehen bei der Ausführung wird in einem Entsorgungskonzept festgelegt, welches durch das AUE genehmigt werden muss. Die Genehmigung ist zwingende Voraussetzung für die Bewilligung konkreter Bauprojekte. Die entsprechenden Nachweise sind mit einem Baugesuch einzureichen.

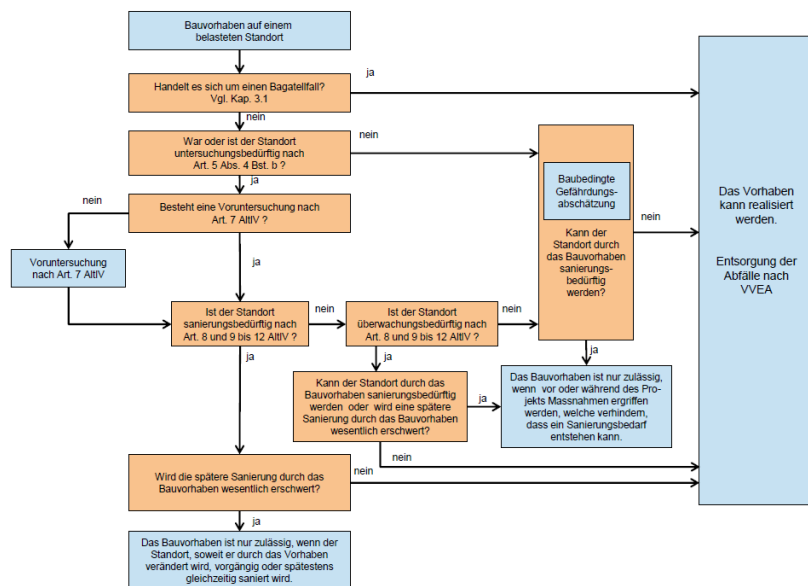


Abbildung 8 Vorgehensablauf bei Bauprojekten auf belasteten Standorten; Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU, Bauvorhaben und belastete Standorte, Bern 2016

Aufgrund der zeitintensiven Prozesse hat sich die Grundeigentümerin für ein paralleles Vorgehen entschieden, um so bald wie möglich die Voraussetzungen für eine Neunutzung des Areals zu schaffen: Auch wenn die Ergebnisse der Beurteilungen noch nicht vorliegen, werden die Planungen für das Umnutzungsprojekt vorangetrieben. Dieses befindet sich aktuell in Phase 2 Vorstudien nach SIA (vgl. Abbildung 6, Prozess SIA 112).

Im Fall des ehemaligen Rohner-Areals muss davon ausgegangen werden, dass eine Totaldekontamination des Untergrunds weder altlastenrechtlich notwendig noch verhältnismässig wäre und somit keine Löschung des gesamten Areals aus dem KbS erfolgen kann. Die CKW-Sanierung muss in jedem Fall wiederaufgenommen und abgeschlossen werden, auch unabhängig von einer Umnutzung des Areals. Ebenfalls klar ist, dass bei einer späteren Realisierung von Neubauten verschmutztes Aushubmaterial fachgerecht entsorgt werden muss. Zudem müsste der Nachweis erfolgen, wie die Arbeitshygiene auf der Baustelle und in deren Umfeld gewährleistet werden kann.

Im Zusammenhang mit der geplanten, teilweisen Entsiegelung des Areals wären voraussichtlich Massnahmen notwendig, welche Auffangen und Ableitung von Meteorwasser oder ggf. eine gezielte Versickerung ermöglichen.

Konkrete Vorgaben und Sanierungsmassnahmen einschliesslich zeitlicher Vorgaben für die Umsetzung werden durch das AUE im weiteren Prozess festgelegt.

## 4 Richtprojekt

### 4.1 Areal

#### Eigentum HIAG

Die HIAG hat im Jahr 2018 das Areal der Rohner AG erworben. Es umfasst die Parzellen Nrn. 929, 930, 1017 und 1025 und ist ca. 31'600 m<sup>2</sup> gross. Die Parzellen bildeten den Bearbeitungssperimeter für den Studienauftrag (vgl. Punkt 4.2). Ausserdem besitzt die HIAG ein subjektiv dringliches Miteigentum an der Parzelle Nr. 1415 (Wegparzelle).

#### Rohner AG

Die Rohner AG war ein Unternehmen der chemischen Industrie. Gegründet 1906, produzierte es am Standort in Pratteln bis 2019. Das Areal ist aktuell ungenutzt. Seit 2020 sind sämtliche Betriebseinrichtungen bzw. chemischen Produktionsanlagen dekontaminiert und gereinigt und die Abfälle sortiert und fachgerecht entsorgt worden. In der Folge wurden die Gebäude sukzessive rückgebaut. Die Oberfläche ist als temporäre Massnahme bis zur Altlastensanierung versiegelt, damit kein Regenwasser versickern kann und keine flüchtigen Stoffe entweichen können.

#### Quartierplanperimeter

Für die Quartierplanung wird von den Parzellen im Eigentum der HIAG nur die Parzelle Nr. 1025 berücksichtigt. Ergänzend befinden sich auch der angrenzende Teil der Strassenparzelle der Güterstrasse (Nr. 925, im Eigentum der Gemeinde Pratteln) und der Bereich der Tramhaltestelle (Tramtrasse: Nr. 5908, im Eigentum der BLT Baselland Transport AG) im Quartierplanperimeter.

Entlang der Gempenstrasse, der Güterstrasse und im Bereich der Tramhaltestelle Gempenstrasse sind geringfügige Parzellenbereinigungen vorgesehen.

Die Flächennachweise sind die folgenden:

<b>Quartierplanperimeter</b>	<b>28'066 m<sup>2</sup></b>
Parzelle Nr. 1025 bestehend	25'997 m <sup>2</sup>
Bereinigung entlang Güterstrasse	+380 m <sup>2</sup>
Bereinigung entlang Gempenstrasse	-74 m <sup>2</sup>
Bereinigung Bereich Tramhaltestelle	0 m <sup>2</sup>
<b>Parzelle Nr. 1025 nach Bereinigung</b>	<b>26'303 m<sup>2</sup></b>
Anteil Güterstrasse am QP	1512 m <sup>2</sup>
Anteil Tramhaltestelle am QP	325 m <sup>2</sup>

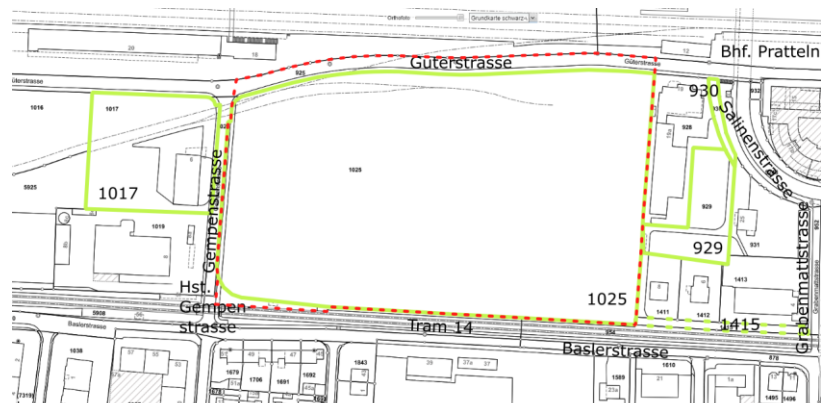


Abbildung 9 Grundeigentum HIAG (Parzellen Nrn. 929, 930, 1017 und 1025 hellgrün; subjektiv dringliches Miteigentum Parzelle Nr. 1415 hellgrün gestrichelt) und Quartierplanperimeter (rot gestrichelt) (Quelle: GeoView BL)

**Güter-Anschlussgleis**

Im nördlichen Bereich des Areal verläuft ein Anschlussgleis, das auch zukünftig in Betrieb bleibt (mittels Dienstbarkeit gesichert). Die SI Group Switzerland GmbH liefert dort maximal zweimal täglich Rohstoffe an (Waggon-Übergaben in den frühen Morgenstunden und zwischen 18 und 19 Uhr). Während der von einer Person begleiteten Transportfahrten wird beim Queren der Gempenstrasse und der Güterstrasse der Verkehr kurzfristig für wenige Minuten gesperrt. Die übrigen Gleise auf dem Areal werden aufgehoben und die Weichen rückgebaut. Gemäss Rücksprache mit SI Group ist nicht mit einer Zunahme der Fahrten zu rechnen.

**Nutzungsplanung**

Die Parzelle Nr. 1025 ist heute der Industriezone It(18) zugeteilt. Die aktuellen Bestimmungen der Nutzungsplanung werden mit der Quartierplanung aufgehoben.



Abbildung 10 Areal GLEIS SÜD aktuell (Sommer 2022): Blick gegen Osten



Abbildung 11 Güteranschlussgleis im nördlichen Bereich zur Güterstrasse, Blick gegen Osten



Abbildung 12 Güterstrasse, Blick gegen Westen

**Interessenslinie SBB**

Zur langfristigen Sicherung des Raumbedarfs für Gleisbauten haben die SBB eine Interessenslinie festgesetzt, die Flächen der Güterstrasse innerhalb des Quartierplanperimeters betrifft. Das aktuelle Ausmass der Interessenslinie entspricht einer Maximalvariante, deren Eintretenswahrscheinlichkeit noch unklar ist. Der Gleisausbau erfolgt frühestens mit dem Ausbausritt 2040, der in den Jahren 2026/2027 durch das Parlament verabschiedet werden soll.

Kurz- bis mittelfristig kann die Güterstrasse an der bestehenden Lage bleiben. Langfristig muss der Raum für den optionalen Ausbau der Gleisanlagen gesichert werden. Das bedeutet, dass langfristig angelegte Massnahmen (z. B. Neubauten, Baumpflanzungen an der Güterstrasse) den Ausbau der Gleise und damit eine Lage der Güterstrasse ausserhalb der Interessenslinie nicht verunmöglichen dürfen. Im Rahmen der Quartierplanung wird die Güterstrasse in ihrem Verlauf angepasst.

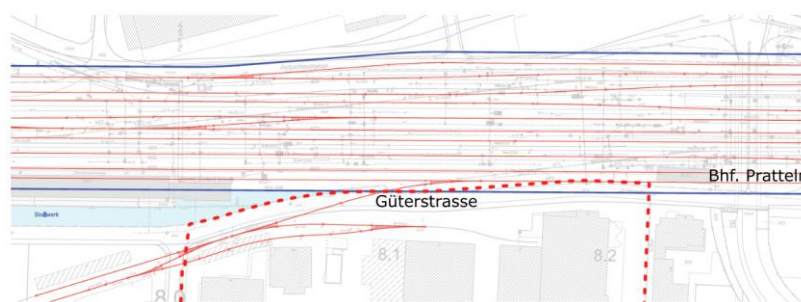


Abbildung 13 Interessenslinie SBB (blau; Quartierplanperimeter rot gestrichelt)

**Grundwasser**

Das Areal liegt im Gewässerschutzbereich A<sub>U</sub>. Das Grundwasser zirkuliert in einer Tiefe von ca. 25-28 m unter dem Terrain.

**Versickerung**

Aktuell kann aufgrund der noch nicht abgeschlossenen altlastenrechtlichen Beurteilung nicht beurteilt werden, ob in Zukunft die Versickerung von örtlich anfallendem Regenwasser möglich sein wird. Die Konzeption der Oberflächenwasserbewirtschaftung stellt sicher, dass das Projekt auch im schlechtest möglichen Fall – falls keine örtliche Versickerung möglich wäre – umgesetzt werden kann. Notwendige Massnahmen zu Retention, Verdunstung und Ableitung sind für diesen Fall nachgewiesen.

**Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Das Areal GLEIS SÜD liegt in Fusswegdistanz zum Bahnhof Pratteln. Das Bahnangebot besteht aus 8 stündlichen S-Bahn- und IR-Verbindungen (Morgenspitze 7-8 Uhr). Die Fahrzeit nach Basel beträgt 10 Minuten. Zudem verkehren ab Bahnhof Pratteln die Buslinien 80, 82 und 83 mit verschiedenen kommunalen und regionalen Verbindungen.

Südlich des Areals GLEIS SÜD verläuft die Tramlinie 14 im 7,5-Minuten-Intervall. An der südwestlichen Ecke des Areals liegt die Haltestelle Gempenstrasse. Die Fahrzeit ins Zentrum von Basel beträgt 20-30 Minuten.

Die Erschliessungsqualität um den Bahnhof Pratteln und des überwiegenden Teils des Areals ist aufgrund der hohen Taktdichte sehr gut (Gütekategorie A). Ein kleinerer Teil des Areals (Westen) liegt in der Gütekategorie B (gut). Die auf kantonaler Ebene (für die Beurteilung der Parkplatzbedürfnisse) relevante gute Erreichbarkeit mit dem ÖV ist dank den beiden Haltestellen Bahnhof Pratteln und Gempenstrasse für das gesamte Areal gegeben.

Gemäss Agglomerationsprogramm (AP 4) wird der Bahnhof Pratteln mit der Quartierplanung Bredella West bis 2028 zu einer ÖV-Drehscheibe ausgebaut. Die Taktverdichtung (alle 15 Minuten) des S-Bahn-Angebots ist geplant: (S3 ab 2025, S1 mittelfristig, vgl. AP 4).



Abbildung 14 ÖV-Güteklassen für und im Umkreis des Areals GLEIS SÜD: Güteklasse A (rot), B (violett), C (grün) (Quelle: swisstopo)



Abbildung 15 Einzugsgebiet (Radius 350 m) der Haltestellen Pratteln Bahnhof und Gempenstrasse, in denen eine gute ÖV-Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV gilt (Quelle: Fachgutachten Verkehr und Mobilität); orange: Gebäude mit weniger als 350 m Distanz zum Bahnhof Pratteln und der Haltestelle Gempenstrasse, gelb: Gebäude mit weniger als 350 m Distanz zur Haltestelle Gempenstrasse



Abbildung 16 Strassennetz Umgebung Areal GLEIS SÜD (Quelle: Fachgutachten Verkehr und Mobilität)

## Strassen

Vom Areal bestehen nur direkte Zugänge zu Strassen der untersten Kategorien (Erschliessungs- und Sammelstrassen). Die folgenden Strassen sind für die Erschliessung des Areals relevant:

- Nationalstrasse N2, Anschluss Pratteln
- Ost-West-Verbindung (Hardstrasse – Hohenrainstrasse): Kantonsstrasse (dunkelgrau, nördlich der Eisenbahn)
- Muttenzerstrasse, Bahnhofstrasse: kommunale Hauptverkehrsstrassen (hellgrau, südlich der Eisenbahn)
- Baslerstrasse, Salinenstrasse, Bahnhofstrasse, Gempenstrasse (nördlicher Teil): Sammelstrasse (orange)
- Güterstrasse: Erschliessungsstrasse (gelb)

**Fuss- und Veloverkehr (FVV)**

Alle drei an das Areal angrenzenden Strassen sind Teil des kommunalen Fusswegnetzes. Viele Bewohnende des südlich angrenzenden Wohngebiets nutzen die Gempenstrasse und die Güterstrasse als Weg zum Bahnhof.

Über die Gempenstrasse westlich des Areals verläuft eine kantonale Radroute. Diese findet ihre nördliche Fortsetzung in einer Passerelle über die Eisenbahn, wobei das Velo über die Treppen auf einer Schiene geschoben werden muss. Die kantonalen Fachstellen prüfen in einer Machbarkeitsstudie die Aufwertung der Gleisquerung.

Gemäss Agglomerationsprogramm (AP 4) ist mittelfristig (ab 2028) am Bahnhof Pratteln eine Velounterquerung vorgesehen.

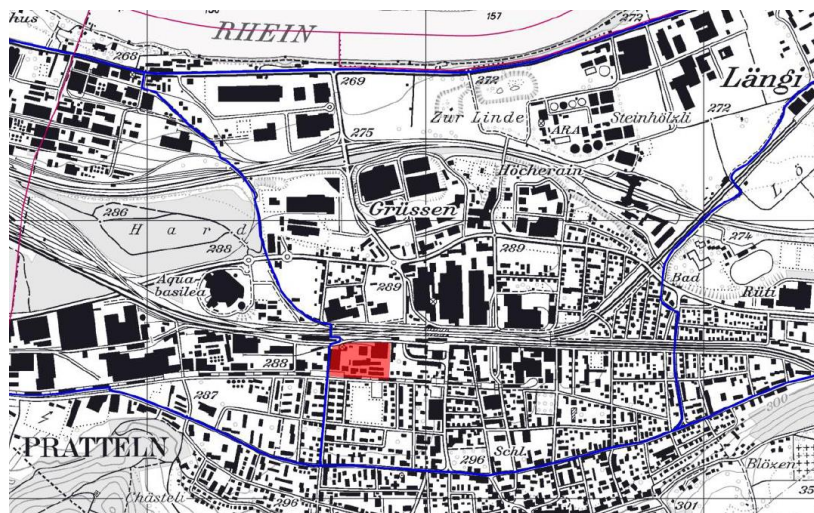


Abbildung 17 Auszug kantonales Velowegnetz (Quelle: Fachgutachten Verkehr und Mobilität)

**Entwicklung Bahnhofsgelände**

Die Areale um den Bahnhof Pratteln, Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung, erfahren seit knapp 20 Jahren eine Umstrukturierung von industrieller Nutzung zu Wohnen und Dienstleistungen. Die Entwicklungen setzen dabei auf unterschiedliche Schwerpunkte. Auf den Arealen Albanhof und Vierfeld südlich des Bahnhofs (dazu gehören die Hochhäuser Helvetia-Tower und Aquila-Tower) wurden von 2013-17 über 400 Wohnungen erstellt. Im gleichen Zeitraum entstanden im nordöstlichen Bereich des Entwicklungsgebiets ca. 150 Wohnungen und Gewerbeflächen (inkl. Ceres-Tower). In der nordwestlich gelegenen Kunimatt entsteht ein Gewerbepark. Mit den Quartierplanungen Bredella und

Zentrale Pratteln liegen zwei der grössten Entwicklungsgebiete des Unteren Baselbiets nördlich des Bahnhofs Pratteln. Mit einem mehrheitlichen Wohnanteil an den Nutzungen sollen dort bis 2045 350 Wohnungen, längerfristig ca. 1350 Wohnungen sowie Gewerbeflächen bereitgestellt werden (Bredella: 900 Wohnungen, Zentrale: 450 Wohnungen). Damit entsteht nördlich des Bahnhofs neu Wohnraum, wo früher nur Gewerbe und Industrie angesiedelt war. Die Realisierung der verschiedenen Vorhaben erfolgt in Etappen, die meisten sollen bis 2035 umgesetzt sein.

GLEIS SÜD positioniert sich innerhalb der gesamten Entwicklung um den Bahnhof mit einem differenzierten Wohn- und Gewerbeangebot (vgl. 4.4 Konzept Richtprojekt). Aufgrund seiner Lage südlich der Gleise kann sich das Areal gut in die bestehenden Strukturen integrieren.

**Parzellen östlich des Areals**

Das Areal östlich des Quartierplanperimeters GLEIS SÜD ist der Gewerbezone zugewiesen. Die Gemeinde erwägt längerfristig eine Umzonung des Areals für eine transformative Entwicklung.

**Arbeitsplatzgebiet Pratteln Nord**

Gemäss KRIP ist das Gebiet westlich der Gempenstrasse (inklusive Parzelle 1017) ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung.

**Hexmatt**

Südlich des Areals, getrennt durch die Tramtrasse und die Baslerstrasse, befinden sich Wohnquartiere bestehend aus mehreren einheitlichen Überbauungen (Gebäudezeilen und Wohnblöcke) aus der Mitte des 20. Jahrhunderts sowie die öffentliche Sportanlage Hexmatt mit einer grossen Rasenfläche.



Abbildung 18 Luftbild Pratteln mit der Lage der wichtigsten umgebenden Areale und Beziehungen (Grundlage: swisstopo)

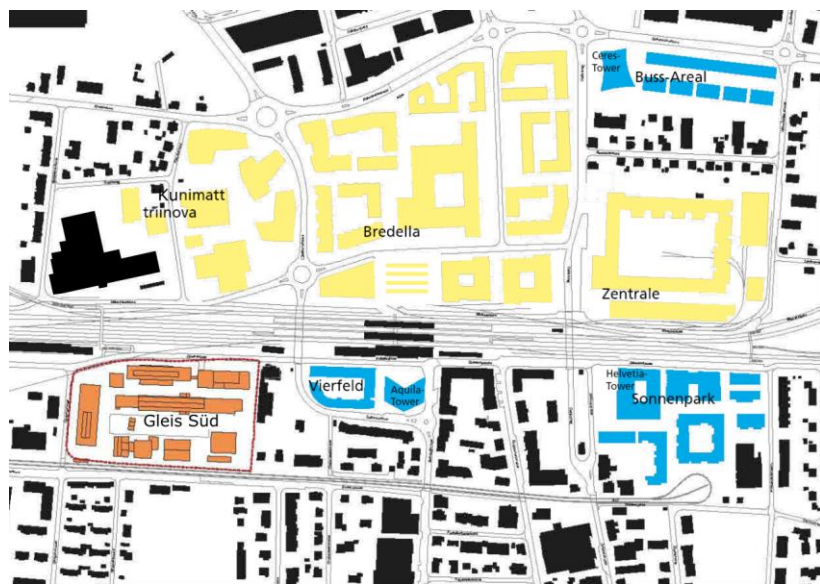


Abbildung 19 Entwicklungsgebiet Bahnhof Pratteln: umgesetzt (blau), in Umsetzung/Planung (gelb), Areal GLEIS SÜD (orange) (Grundlage: Richtprojekt)

## 4.2 Herleitung Richtprojekt

### Studienauftrag

2020 organisierte die HIAG einen zweistufigen Studienauftrag im Einladungsverfahren in Anlehnung an die Bestimmungen der SIA-Ordnung 143. Ziel war die Erarbeitung einer neuen, prägnanten Entwicklungsvision aufgrund der räumlichen und funktionalen Potenziale, die dem Areal eine unverkennbare neue Identität verleihen soll.

Im breit zusammengesetzten Beurteilungsgremium nahmen neben der Grundeigentümerschaft und Fachexpertinnen und -experten aus verschiedenen Disziplinen, einschliesslich Soziologie und Psychologie auch Vertretungen der Gemeinde Pratteln und des Kantons Basel-Landschaft Einsitz.

Für die Bearbeitung der ersten Phase wurden acht Planungsteams eingeladen; fünf wurden für die zweite Phase ausgewählt. In der ersten Phase standen das städtebauliche Gesamtkonzept und die Erarbeitung einer innovativen, identitätsbildenden Vision im Vordergrund. In der zweiten Phase galt es, das Konzept zu verfeinern und zu vertiefen, unter anderem indem spezifische Wohntypen herausgearbeitet wurden.

Die Projektvorschläge wurden gemäss den folgenden Kriterien beurteilt:

- Städtebau und Freiraum (Einbettung, Ortsbezug, Identitätsbildung, Freiraumstruktur und -gestaltung, Vernetzung mit Umfeld und Porosität zur Umgebung, Aufenthaltsqualität, Adressbildung, Nah-/Fernwirkung von Hochhäusern und deren Mehrwert)
- Architektur und Nutzungen (Nutzungsanordnung, Nutzungsflexibilität, EG-Nutzungen bzw. Sockelnutzungen, Wohnqualität, typologische Vielfalt, Innovationskraft)
- nutzungsspezifische Qualitäten (Gewerbenutzungen, architektonischer Ausdruck)
- Verkehr (Erschliessung, Wegnetz Zu Fuss Gehende/Velofahrende, Parkierung)
- Wirtschaftlichkeit/Etappierung (Anzahl und Anordnung Geschossflächen, Effizienz, Etappierung)
- Umwelt (Lärmschutz, Klimaaspekte, Energie, Ökologie, Störfall, Entsorgung)

Die Entwürfe mussten auch Aussagen zur verträglichen Bebauungsdichte treffen.

**Abkehr vom Bestand**

HIAG hat die Möglichkeiten für einen Erhalt der Gebäudesubstanz im Rahmen des Studienauftrags geprüft. Aufgrund der grossen Belastung durch chemische Substanzen hat die HIAG – gestützt auf die Empfehlung des Beurteilungsgremiums anlässlich der Beurteilung Phase 1 im Studienauftrag – entschieden, sämtliche bestehende Gebäude rückzubauen und auf eine Umnutzung zu verzichten. Da die Fabrikgebäude in der Öffentlichkeit auch mit verschiedenen Betriebsunfällen in der Vergangenheit verbunden wurden, bedeutet der vollständige Gebäuderückbau auch eine Chance für die Entwicklung einer neuen, positiv besetzten Identität des Standorts.

**Lösungsspektrum**

Die vorgeschlagenen Lösungen der Teilnehmenden ergaben eine breite Palette an Vorschlägen. Der Umgang mit dem von der Eisenbahn ausgehenden Lärm und den Störfallrisiken war ein prägender Faktor, weshalb eine Mehrzahl der Entwürfe entlang der Geleise längsorientierte Baukörper mit Abschirmwirkung platzierten und eine Gewerbenutzung vorsahen. Neben der Anordnung zeigten die Entwürfe unterschiedliche Ansätze bei der Höhenentwicklung, wobei einige davon die gemäss Hochhauskonzept gesetzte maximale Höhe von 60 m zu überschreiten gedachten.

## Siegerprojekt

Das Siegerprojekt von Buchner Bründler Architekten und Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten überzeugte durch eine klare und einfache Arealstruktur mit zwei unterschiedlichen und einprägsamen Hauptausseräumen sowie durch eine volumetrische Diversität der verschiedenen Baukörper. Eingeschobene Volumen im Erdgeschoss und Kleinbauten machen das Areal abwechslungsreich und bringen einen menschlichen Massstab in die Fussgängerebene. Die beiden Hochpunkte im Westen und Südosten akzentuieren das Areal an seinen Rändern und rahmen den zentralen und grosszügigen Park. Ein weiterer Pluspunkt des Entwurfs ist die räumliche Öffnung des Areals gegen Süden, womit die Freiräume eine Kontinuität mit der Hexmatt bilden.

Die Jury würdigte den Entwurf mit den folgenden Worten:

*«Differenziert ausgearbeitete Gebäude staffeln sich in die Höhe. Unterschiedliche Massstäbe werden aufgenommen und sorgen für ein abwechslungsreiches und spannendes Areal, mit differenzierten Ausserräumen, welche verschiedene räumliche Qualitäten und Nutzungsmöglichkeiten aufweisen. Die Heterogenität wird für die Gestaltung als Bereicherung empfunden. Ein arealspezifisches architektonisches Vokabular ähnlich einem «Baukasten» wird entwickelt. Dies*

*sind vor allem kleinmassstäbliche Bauten, beispielsweise mit Shed-Dächern, mit aussenliegenden Stahltreppen oder Bauten. Durch diese Gebäude, welche auf Menschenhöhe auch zu Bauten in der Nachbarschaft vermitteln, schafft das Projekt eine starke neue Identität. Nicht weniger wichtig als die Bauten sind die Aussenräume. Enge und Weite wechseln sich ab und erzeugen spannende, abwechslungsreiche Räume. Das bahnhofsnahe Areal hebt sich so wohltuend von anderen Arealentwicklungen in Pratteln ab und hat die Kraft, zum Anziehungspunkt für ein modernes, urbanes Publikum zu werden.»*

#### **Reduktion auf Parzelle Nr. 1025**

Obwohl der Studienauftrag die Bebauung aller Parzellen im Eigentum der HIAG umfasste, und die angrenzenden Parzellen im erweiterten Perimeter berücksichtigte, beschränkte sich die Entwicklung des Richtprojekts und der Quartierplanung auf die Parzelle Nr. 1025. Für das Areal östlich (Grabenmattstrasse) sieht die Gemeinde Pratteln mittel- bis langfristig ebenfalls eine Transformation vor. Westlich der Parzelle Nr. 1025 befindet sich ein Arbeitsplatzgebiet. Eine Transformation der Parzelle Nr. 1017 westlich der Gempenstrasse würde längerfristig nur dann Sinn machen, falls auch das benachbarte Arbeitsplatzgebiet mit einbezogen werden kann.

#### **Dialogverfahren**

Im Frühling und Herbst 2021 war die Prattler Bevölkerung eingeladen, sich zum Richtprojekt zu äussern und Anliegen für die Entwicklung (mit Fokus auf die Nutzung und die Aussenräume) einzubringen. Damit hat die HIAG bereits zu einem frühen Zeitpunkt, noch vor der formell vorgeschriebenen Mitwirkung im Quartierplanverfahren, den Austausch mit der Öffentlichkeit gesucht. Diverse Aspekte wurden aufgenommen und sind in die Erarbeitung des Richtprojektes eingeflossen. Zudem zeigte sich, dass viele der geäusserten Anliegen bereits eine grosse Rolle im Richtprojekt spielten.

### **4.3 Übersicht Bereiche und Baukörper**

Zur Orientierung werden in den untenstehenden Tabellen und Plänen alle Baubereiche und Baukörper aufgeführt. Die Namen und Zahlen werden in den Kapiteln 3 und 5 sowie in den Quartierplanvorschriften wiederholt verwendet.

Baubereich	Baukörper	Name	
1	I	Atelierhaus	
	II	Güterhaus	
	III	Werkhaus	
2	IV	Variables Haus	
3	V	Langes Haus	
4	VI	Hohes Haus	
5	VII	Eventhaus	Kleinbauten am Park
	VIII	Kinderhaus	
6		Pavillon	
7		Multifunktionsplatz	
8		Tramwartehalle	
9		Nebengebäude	

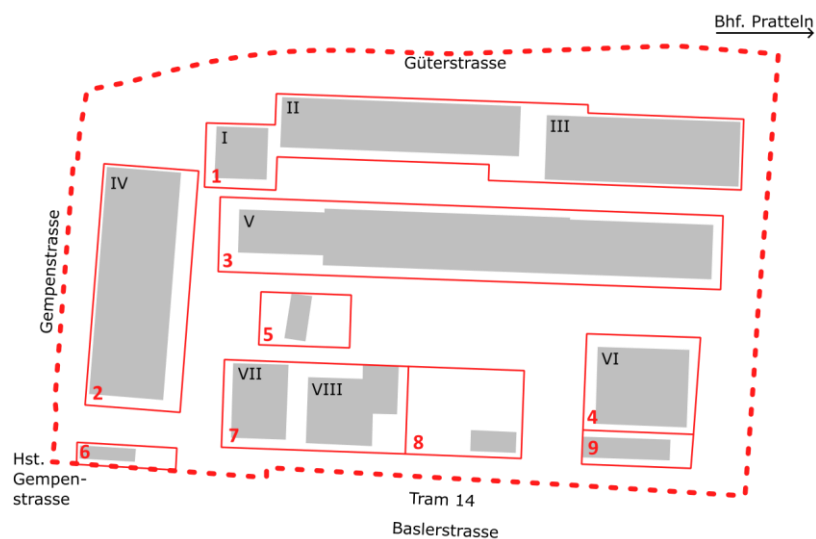


Abbildung 20 Übersicht Baubereiche und Baukörper

Die verschiedenen Freiraumbereiche des Richtprojekts sind (vgl. Abbildung 21):

- Zugang
- Erschliessung und Begegnung
- Werkgasse
- Park
- Multifunktionsplatz
- Vernetzung

Die vier letztgenannten Freiraumbereiche sind dem Freiraumbereich Erschliessung und Begegnung überlagert.

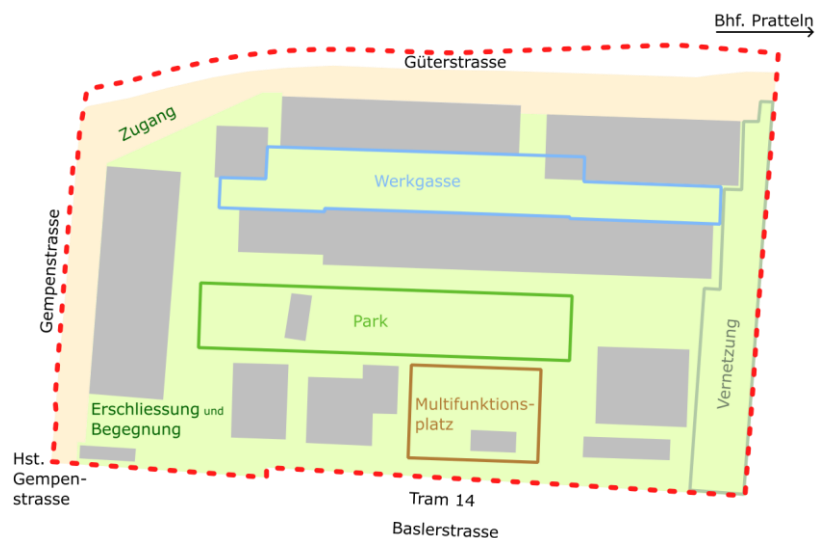


Abbildung 21 Übersicht Freiraumbereiche

## 4.4 Konzept Richtprojekt

### Identität: GLEIS SÜD

GLEIS SÜD ist der neue Name des Areals. Es versteht sich als Baustein des Bahnhofquartiers, der neuen lebendigen Mitte von Pratteln, gibt sich jedoch eine eigene Identität. Dank seiner unmittelbaren Nachbarschaft zum Bahnhof prägt das Areal den «Ankunftsort Pratteln» mit. Die den Gleisen zugewandten Bauten sollen dementsprechend einen angemessenen repräsentativen Charakter aufweisen. Südlich davon ist das Areal stärker quartierbezogen. Insbesondere der grosszügige Park wirkt in diesem Teil identitätsstiftend. Durch die Lage südlich der Gleise ist auch der Bezug zum Dorfkern von Pratteln gestärkt.

Die Einmaligkeit erreicht das Areal dank seiner unterschiedlichen Massstäbe, der Heterogenität seiner Atmosphären in den Aussenräumen und seiner Nutzungsvielfalt.



Abbildung 22 Visualisierung: Blick gegen Westen in den Park (links: Hohes Haus; rechts: Langes Haus, hinten: Variables Haus)

**Nutzungen**

Das Richtprojekt sieht für die verschiedenen Nutzungen die folgenden Flächenanteile vor:

	<b>Anteil</b>
Wohnen	69 %
Dienstleistung/Gewerbe	27 %
Verkauf/Gastronomie	2 %
Kultur/Sport/Kinderbetreuung	2 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>

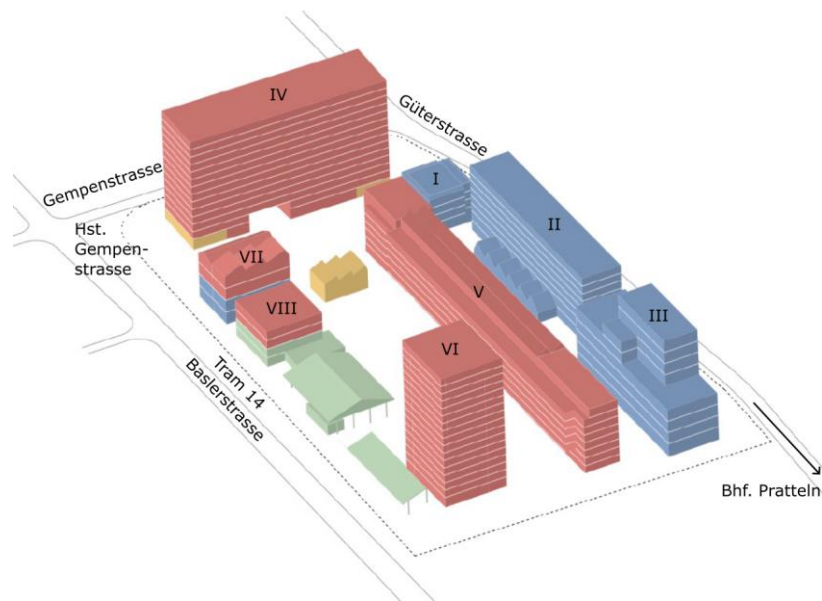


Abbildung 23 Axonometrische Darstellung (vereinfachte Gebäudevolumetrie) der Nutzungsverteilung: Wohnen (rot), Dienstleistung/Gewerbe (blau), Verkauf/Gastronomie (gelb), Kultur/Sport/Kita/Kindergarten (grün). Die dargestellte Volumetrie des Baukörpers IV deckt nicht das gesamte bis anhin geprüfte Variantenspektrum ab.

#### Wohnen

Das Wohnangebot im Ortsteil soll möglichst vielen Bevölkerungsgruppen Platz bieten. Es werden sowohl einfachere Wohnungen als auch solche mit gehobenerem Standard angeboten. Auszubildende/Studierende sowie Familien, Singles und Paare in unterschiedlichen Lebensphasen gehören zum Zielpublikum. Zu den möglichen Wohnformen gehören auch gemeinschaftliches Wohnen, Mehrgenerationenwohnen, Hallenwohnen, Micro Living oder unkonventionelle Wohnformen für individuelle Bedürfnisse. Altersgerechtes Wohnen ist ebenfalls eine Option, jedoch nicht im Rahmen von stationären Pflege- und Unterstützungsangeboten (keine Altersheime). Auf Grund der Lage und der erwarteten Zielgruppen liegt das Schwergewicht insgesamt bei eher kleineren Wohneinheiten. Der Wohnungsmix wird das aktuelle Marktumfeld zum Zeitpunkt der Projektierung berücksichtigen. Nebst Mietwohnungen wird auch ein Anteil Stockwerkeigentum angestrebt (ca. 30 %).

#### Gewerbe

Aufgrund des bereits eher grosszügigen Angebots an klassischen Dienstleistungsflächen im Bahnhofsgelände sind für das Areal neue innovative Ansätze gesucht. Als Inspiration dient das Yond in Zürich, das flexibel gestaltbare, auf spezifische Bedürfnisse ausgerichtete Räumlichkeiten anbietet. Als mögliche Nutzer werden Labors, die Fintechbranche, die Industrie 4.0, die Kreativszene, Agenturen etc. gesehen. Auch Forschung und Bildung sowie produzierendes Gewerbe und Handwerk könnten Raum finden.

---

Verkauf	Verkaufsnutzungen haben eine untergeordnete Bedeutung. Potenzielle Standorte sind die Erdgeschosse an der Güterstrasse oder in Nähe der Tramhaltestelle Gempenstrasse. Gastronomie- und Kulturnutzungen ergänzen das publikumsorientierte Angebot an diesen Lagen. Als Nutzungen sind eine (einfache) Treffpunktgastronomie, Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf oder auch ein Veloladen sowie weitere quartierbezogene Dienstleistungen denkbar.
Kindergarten/Kindertagesstätte	Darüber hinaus sind Räumlichkeiten konzipiert, die für einen Kindergarten und/oder eine Kindertagesstätte genutzt werden können und über einen geeigneten Aussenraum verfügen.
<b>Städtebau, Architektur</b>	Die neue Bebauung folgt in linearen Schichten der Richtung der Eisenbahn. Zwei Häuserzeilen und zwei unterschiedliche Aussenräume, eine Gasse und ein Park, gliedern das Areal in seiner Längsrichtung. Zu den Tramgleisen hin reihen sich kleinteilige Bauten, für Events, Quartiernutzungen, Kinderbetreuung, Sport- sowie spezielle Wohnnutzungen, ähnlich einer Perlenkette, und bilden einen selbstverständlichen Übergang zur kleinmassstäblichen Struktur der Nachbarbauten.
Baubereiche, Baukörper	Die Baubereiche und Baukörper lassen sich wie folgt unterteilen: <ul style="list-style-type: none"><li>– Abschirmung im Norden: drei Baukörper im Norden (Atelierhaus, Güterhaus, Werkhaus), hauptsächlich für Gewerbe, Büro und Bildung, kann eventuell auch für Hotel und hotelähnliche Nutzung (Kurzzeitwohnen) genutzt werden; die Setzung der Baukörper II und III soll gleichzeitig den städtebaulichen Auftakt des Ortsteils an der Güterstrasse bilden und den Übergang zu den östlich gelegenen Nachbarbauten vermitteln</li><li>– Hochpunkte im Westen und Osten: Variables Haus (Baukörper IV) für vielfältige Wohnformen und Hohes Haus (Baukörper VI, tendenziell für Stockwerkeigentum vorgesehen)</li><li>– Wohnen am Park: Langes Haus (Baukörper V) für Klein- und Familienwohnen, gemeinschaftliches Zusammenleben und studentisches Wohnen (Miete)</li><li>– Öffnung und Verbindung im Süden: Eventhaus und Kinderhaus (Baukörper VII und VIII) für diverse publikumsorientierte, kulturelle oder quartierbezogene Nutzungen sowie spezielle Wohnformen (z. B. experimentelle Wohnformen, Hallenwohnen) im Obergeschoss; die Kleinbauten sind wichtiger Bestandteil des Konzeptes und prägen die Identität des Ortes.</li></ul>



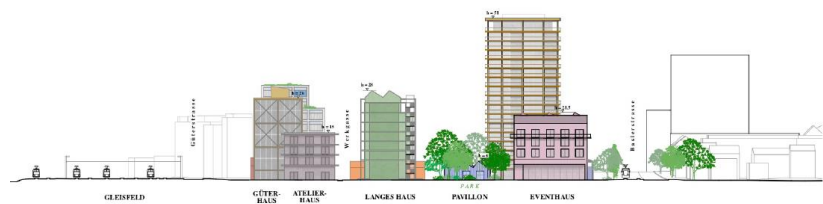


Abbildung 25 Querschnitt auf der Höhe Atelierhaus, Langes Haus und Eventhaus (Blick gegen Osten)

#### Hochhäuser/Schattenwurf

Auf dem Areal sind zwei Hochhäuser (höher als 30 m) vorgesehen:

- Auf der Westseite wird das Areal in Querrichtung durch das Variable Haus abgeschlossen; seine differenzierte Maximalhöhe variiert gemäss aktuellem Variantenstudium zwischen 43 m und 49 m (die definitiven Höhen werden im Rahmen eines qualifizierten Konkurrenzverfahrens ermittelt; die maximale Grundhöhe wird bei 43,6 m festgelegt: Teile des Gebäudes dürfen diese Grundhöhe nicht übersteigen, so dass eine Höhenstaffelung entsteht.)
- Das Hohe Haus setzt an der Südost-Ecke mit seinen 51 m Höhe einen baulichen Akzent, der einen städtebaulichen Gegenpol zum Variablen Haus schafft. Die Hochpunkte auf dem Areal vermitteln zwischen den Hochhäusern am Bahnhof und dem Hochpunkt an der Ecke Bahnhof-/Baslerstrasse.

Im Kontext des Quartiers orientieren sich die beiden Hochhäuser mit ihrer moderaten Höhe am Neubau an der Ecke Bahnhof-/Baslerstrasse.

Der aktualisierte Schattenwurf (3-Stundenschatten anstelle 2-Stundenschatten) ist den untenstehenden Darstellungen zu entnehmen. Die Bestimmungen gemäss RBG sind erfüllt. Im Gegensatz zu den realisierten Hochhäusern am Bahnhof Pratteln werden benachbarte Parzellen mit Wohnnutzungen vom 3-Stunden-Schatten nicht tangiert. Im Rahmen des Studienauftrags hatte das Beurteilungsgremium die hohe Wohnqualität auf dem Areal bestätigt.

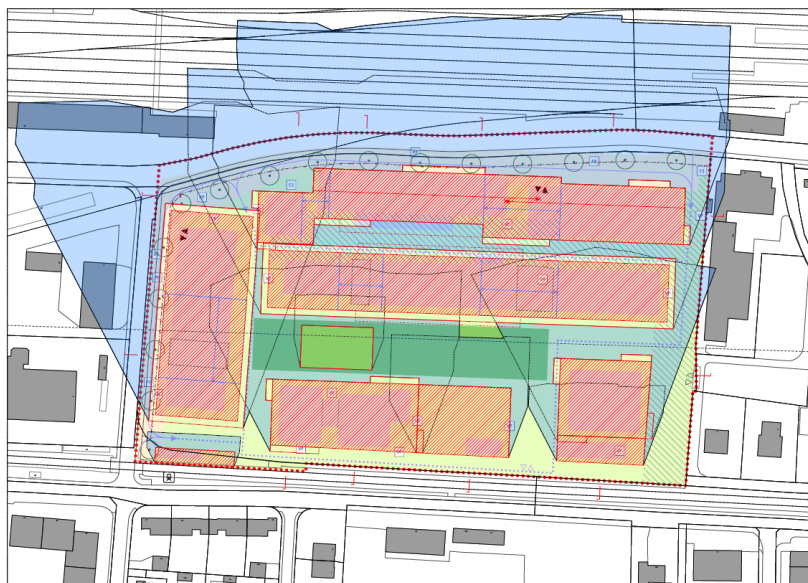


Abbildung 26 3-Stunden-Schatten Sonnenstand am 8. Februar

Die Berechnungen des 3-Stunden-Schatten erfolgten auf Basis der kantonalen Auslegungshilfe «Schattenwurf bei Hochhausplanungen» (Bau- und Umweltschutzdirektion/Amt für Raumplanung, Entwurf Dezember 2023). Im Sinne des „worst-case“ wurden bei den Volumen die ganzen Baubereiche mit theoretisch möglichen Dachaufbauten (ohne technische Aufbauten) berücksichtigt (aufgrund von Vorschriften im QP-Reglement zu max. BGF, Abständen, Durchbrüchen, max. Gebäudeflächen sowie max. Flächen von Dachaufbauten sind die tatsächlich realisierbaren Volumen deutlich kleiner als diese Maximalvolumen). Für die Lage von Balkonen, die gemäss Reglement die Baubereiche überschreiten können, wurde eine Annahme getroffen.

### Freiraum

Der Freiraum ist ein integraler Teil des Gesamtkonzeptes. Wesentlicher Bestandteil sind die beiden Haupträume Werkgasse und öffentlicher Park, die das Areal durch ihre unterschiedlichen Charaktere prägen.

Die klare Zonierung in die schmale, «harte» Werkgasse und den offenen, «weichen» Park bildet ein robustes Gegensatz-Paar als Grundlage der Entwicklung des Areals. Es wird ergänzt durch den Multifunktionsplatz sowie grosszügige, teilweise platzartige Verbindungsräume, sodass im Gesamten ein reichhaltiges, in sich gut kommunizierendes inneres Freiraumnetz entsteht. Diese Struktur schafft auch angemessene Bezüge zu den Anknüpfungsorten zum Bahnhof, der Tramhaltestelle und der Passerelle über die Gleise, sodass sich das Areal gut in den Kontext einbindet.

Zugang, Erschliessung	Die Vorzonen zur Güterstrasse und zur Gempfenstrasse werden durch Baumreihen strukturiert und werten damit den Strassenraum auf. Oberirdische Parkplätze, Veloabstellplätze und Entsorgungsstellen (für Kehricht, Unterflur) befinden sich zwischen den Bäumen. Raum für Zu Fuss Gehende befindet sich entlang der Fassaden.
Ökologische Vernetzung	Am östlichen Rand des Areals ist eine ökologische Vernetzungsfläche vorgesehen. Dort hat die ökologische Funktion Vorrang und menschliche Aktivitäten haben sich dieser unterzuordnen.
Gemeinschaftsgärten	Östlich des Areals (Parzelle Nr. 929) ist als Zwischennutzung das Anlegen von Gemeinschaftsgärten angedacht.



Abbildung 27 Situation Aussenraum mit dem zentralen Park und nördlich davon der Werkasse

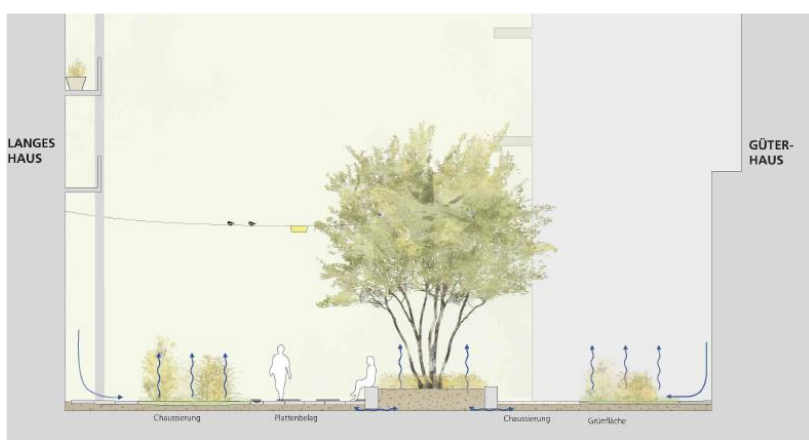


Abbildung 28 Querschnitt Werkasse

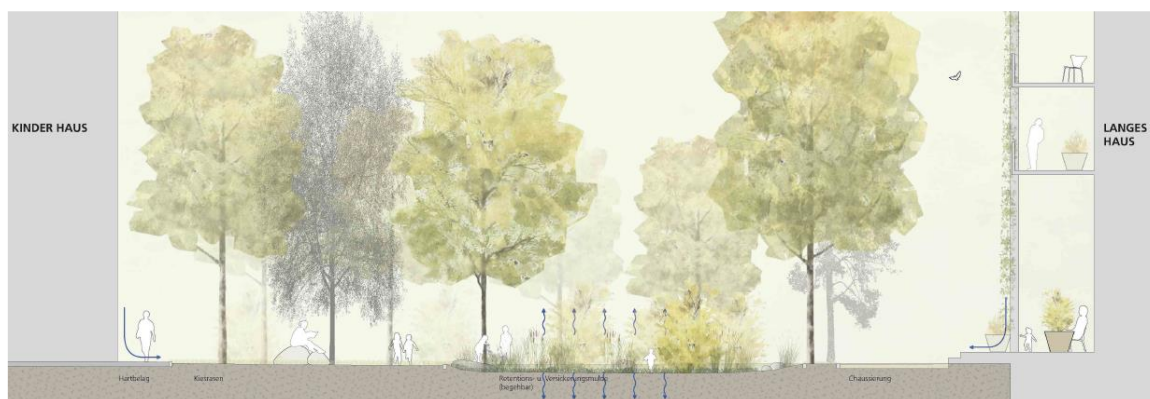


Abbildung 29 Querschnitt Park

**Entwässerung**

Das Entwässerungskonzept (CSD, 9. August 2023) zeigt mögliche Retentions- und Verdunstungsmassnahmen des örtlich anfallenden Regenwassers auf. Der aktuelle Planungsstand stellt sicher, dass das Projekt auch im schlechtest möglichen Fall – falls keine örtliche Versickerung möglich wäre – umgesetzt werden kann. In diesem Fall fordern die kantonalen Richtlinien eine minimale Retentionskapazität von 12 mm Regenwasser pro Stunde auf dem Areal. Die vorgeschlagenen Massnahmen umfassen begrünte Dachflächen (insb. auf Atelier-, Güter- und Werkhaus, dem Variablen Haus und dem Hohen Haus), Retention an der Oberfläche (Mulden, Kiesrasen im Park) sowie unterirdische Rigolen (im Bereich des Langen Hauses). Der geplante Baumbestand ist der wesentliche Treiber der Verdunstung. Mit den verschiedenen Massnahmen, die es im Rahmen des Vorprojekts zu präzisieren gilt, können die kantonalen Vorgaben gut erreicht werden.

**Mobilität**

Aufgrund der guten bis sehr guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist eine autoreduzierte Mobilität angestrebt. Das Vorhaben stützt sich auf die Annahme, dass viele Bewohnende und Beschäftigte ihre Mobilitätsbedürfnisse mit dem öffentlichen oder dem Fuss- und Veloverkehr abdecken. Gleichzeitig werden mit der Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs und flankierenden Massnahmen Anreize geschaffen, um den Bewohnenden und den Gewerbetreibenden auf dem Areal den Verzicht aufs Auto zu ermöglichen.

Autoparkplatzangebot

Der Bedarf an Autoparkplätzen wird im Rahmen der voraussichtlich etappierten Umsetzung gemäss den jeweils vorgesehenen Nutzungen definiert (vgl. auch Fachbericht Rudolf Keller & Partner, 13. 09. 2023). Der Maximalbedarf beläuft sich auf 477 Parkplätze. Für deren Anord-

nung ist im Richtprojekt neben 36 ungedeckten, oberirdisch angeordneten Parkplätzen an der Güterstrasse und der Gempenstrasse die Erstellung einer Einstellhalle mit zwei Untergeschossen vorgesehen. Sie kann die maximale Anzahl Parkplätze aufnehmen. Je nach späterem Wohnungs- und Gewerbenmix und/oder notwendigem Umgang mit den Altlasten kann die bauliche Umsetzung von dieser Lösung abweichen. Denkbar wäre eine eingeschossige Tiefgarage im Norden und Osten des Areals (unter Atelier-, Güter- und Werkhaus, dem Langen Haus und dem Hohen Haus) mit 280 Parkplätzen, die bei Bedarf im Westen (unter dem Variablen Haus) erweitert werden könnte.

#### Veloabstellplätze

Gemäss Richtprojekt können 1'150 Abstellplätze für Velos erstellt werden: 700 davon befinden sich im 1. Untergeschoss (Zufahrt über eine Rampe mit geringer Neigung), 450 weitere Abstellplätze sind oberirdisch angeordnet. Eine alternative Anordnung erlaubt die Erstellung von 1090 Abstellplätzen mit 540 Plätzen in den Erdgeschossen (innen), 450 Plätzen im Aussenraum sowie zusätzlichen 100 Plätzen in einer doppelstöckigen Anlage im Baubereich 9.

#### Verkehrsaufkommen MIV

Bei der Betrachtung des durch die Arealentwicklung generierten Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs wird für die Abendspitzenstunde von einem Maximal-Szenario von 300 Fahrten ausgegangen. Für die Beurteilung der MIV-Bewegungen wird angenommen, dass ca. zwei Drittel der Zu- und Wegfahrten zum und vom Areal via Salinenstrasse zur Kantonsstrasse und zum Nationalstrassenanschluss erfolgen. Das dritte Drittel wird über die Muttenzerstrasse abgewickelt.

Gemäss dieser Verteilung ergibt sich eine gewisse Zusatzbelastung auf der Begegnungszone Bahnhofplatz, welche gemäss Fachbericht Verkehr als absolut vertretbar angesehen wird. Die Flüssigkeit des Verkehrs am Kreisel Bahnhofstrasse verändert sich in der Abendspitzenstunde mit dem Zusatzverkehr nur geringfügig.

Im grossräumigen Betrachtungsperimeter sind vor allem der Kreisel Kunimatt sowie der Nationalstrassenanschluss Pratteln vom Zusatzverkehr betroffen. Leistungsberechnungen des Kreisels Kunimatt vom Juni 2023 zeigen, dass der Knoten bereits heute überlastet ist, was sich mit dem durch GLEIS SÜD generierten Verkehr (sowie dem Zusatzverkehr durch die übrigen Entwicklungen um den Bahnhof Pratteln) noch verstärkt. Hauptquelle der Überlastung ist jedoch primär der Ausweichverkehr infolge der überlasteten Nationalstrasse. Abhilfe würde langfristig der vorgesehene 8-Streifen-Ausbau bringen.

**Klima**

Im Zuge der Erarbeitung des Richtprojekts wurde eine Klimamodellierung durchgeführt (vgl. Fachbericht EBP, 18. November 2021). Ohne Entwicklung des Areals wäre aufgrund der angenommenen Klimaveränderungen im Jahr 2035 mit einer starken bis sehr starken Wärmebelastung zu rechnen. Dank der vorgesehenen Entsiegelung und Bepflanzung des Areals kann die prognostizierte starke bis sehr starke Hitzebelastung auf ein moderates Niveau gesenkt werden. Hingegen ergab die Klimamodellierung, dass nächtliche, kühlende Fallwinde von den Jura-höhen nicht ergiebig ausfallen; Entsprechend ist auch der erhoffte Beitrag für einen zusätzlichen Kühlungseffekt durch die Ost-West-gerichtete Anordnung der Längsbauten nur gering.

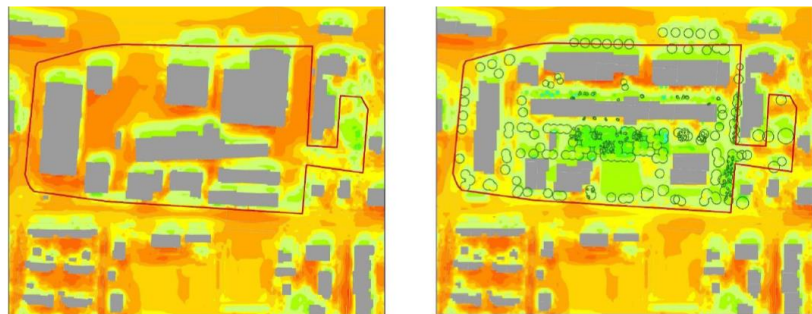


Abbildung 30 Klimasimulation: Prognose 2035 ohne Arealentwicklung mit starker bis sehr starker Wärmebelastung (links), Prognose 2035 mit Richtprojekt, das zu mässiger Wärmebelastung führt

**Umweltverträglichkeit**

Aufgrund der vorliegenden Dimensionen der Arealentwicklung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen. Insbesondere unterschreitet das Vorhaben mit einer maximalen Anzahl von 477 den Schwellenwert von 500 Autoabstellplätzen, ab dem eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig wird. Eine grobe Einschätzung der Relevanz der Umweltbereiche befindet sich in Anhang III.

## 5 Quartierplanung

Mit den Quartierplanvorschriften wird das Entwicklungsvorhaben gemäss Richtprojekt in einen grundeigentümerverbindlichen Rahmen überführt, der die Realisierung sichert. Das vorliegende Kapitel erläutert und kommentiert die Bestimmungen, die in den Quartierplanvorschriften festgelegt sind.

### Stellenwert des Richtprojekts

Die Quartierplanvorschriften ermöglichen einen gewissen, notwendigen Spielraum gegenüber dem Richtprojekt. Aufgrund des langen Realisierungshorizonts ist es möglich, dass sich die planerischen, baulichen und ökonomischen Rahmenbedingungen für die Arealentwicklung ändern. Unbekannt sind die zukünftige Marktlage sowie die nicht abschliessend beurteilte Altlastensituation. Zudem sind die Nutzungen (Wohnungsmix etc.) beim Start der etappierten Umsetzung zu prüfen. Für bewilligungsfähige Bauprojekte sind schliesslich planerische Vertiefungsarbeiten notwendig.

Insofern ist nicht davon auszugehen, dass sich das Richtprojekt «eins zu eins» umsetzen lässt. Nichtsdestotrotz ist das Richtprojekt die zentrale Grundlage der Quartierplanung und teilt mit ihr die gleichen Zielsetzungen. Die Quartierplanvorschriften stellen sicher, dass von den Grundsätzen des Richtprojekts nicht abgewichen werden kann und seine Qualitäten umgesetzt werden.

### Aufbau Kapitel

Der Aufbau des Kapitels folgt demjenigen des Quartierplanreglements, das alle Themen behandelt.

### 5.1 Erlass

Einleitend erlässt die Gemeinde Pratteln die vorliegenden Quartierplanvorschriften.

### 5.2 Allgemeine Bestimmungen

#### Gesamtkonzept (§ 1)

Der erste Artikel des Quartierplanreglements verweist auf das Richtprojekt von Buchner Bründler Architekten und Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten (Mai 2024) und seinen wegleitenden Charakter für die Quartierplanung und die Folgeplanungen (Baubewilligungsverfahren).

**Zweck und Ziele der Quartierplanung (§ 2)**

Artikel 2 weist auf den Zweck des Quartierplans als Grundlage für die Entwicklung des Areals GLEIS SÜD hin: die geordnete, haushälterische Nutzung des Bodens und eine umweltgerechte, in die Umgebung eingepasste Überbauung mit hoher Qualität. Der Artikel führt weiter die Ziele des Vorhabens auf (vgl. Punkt 1.2).

**Inhalt und Geltungsbereich der Quartierplanvorschriften (§ 3)**

Artikel 3 führt die Bestandteile der Quartierplanvorschriften auf: Plan und Reglement. Der Plan umfasst eine Situation sowie zwei Längs- und vier Querschnitte im Massstab 1:500. Er definiert den räumlichen Geltungsbereich des Quartierplans mit dem Quartierplanperimeter. Informationen, die das Gebiet ausserhalb des Quartierplanperimeters betreffen, haben orientierenden Charakter. Im Artikel sind schliesslich die wesentlichen Inhalte aufgeführt, die im Quartierplan geregelt sind:

- Art und Mass der baulichen Nutzung (Kap. 3)
- Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten (Kap. 4)
- Nutzung und Gestaltung des Aussenraums (Kap. 5)
- Verkehr (Erschliessung und Parkierung, Kap. 6)
- Umweltaspekte (Kap. 7)
- Bestimmungen zur Realisierung (Kap. 8)

### 5.3 Art und Mass der baulichen Nutzung

Das Kapitel 3 des Quartierplanreglements behandelt die verschiedenen Nutzungen auf dem Areal, ihre Anteile und Eigenschaften sowie die dafür vorgesehenen Flächenmengen (Bruttogeschossflächen).

**Art der Nutzung (§ 4)**

Artikel 4 hält die Arten von Nutzung fest, die auf dem Areal zugelassen sind. Dazu gehören:

- Wohnnutzung
- Handels- und Dienstleistungsbetriebe aller Art, nicht oder mässig störende gewerbliche und kulturelle Betriebe und Gastronomie sowie nicht verkehrsentensive Verkaufsflächen
- Hotel- und hotelähnliche Nutzung (dazu gehören z. B. Serviced Apartments oder studentisches Wohnen im Betreibermodell)
- Aus- und Bildungsstätten (inkl. Kindergarten)
- Kindertagesstätten

Öffentlicher Schulraum ist auf dem Areal nicht vorgesehen, es besteht jedoch Bedarf für einen öffentlichen Kindergarten. Das Richtprojekt weist aktuell keine spezifischen Nutzflächen für einen Kindergarten aus. Das Kinderhaus würde sich als möglicher Standort anbieten.

Störfallempfindliche Nutzungen (dazu gehören Kindergärten und Kindertagesstätten) dürfen sich nicht im Gefahrenbereich befinden (vgl. § 35 zum Störfall, bzw. Punkt 5.7).

**Anteile der Nutzungen (§ 5)**

Artikel 5 geht auf die quantitativen Anteile ein, die für bestimmte Nutzungsarten gelten. Dies betrifft Handels- und Dienstleistungsbetriebe aller Art sowie nicht bis mässig störende gewerbliche und kulturelle Betriebe und Gastronomie, deren Anteil mindestens 20 % betragen muss. Eine Hotel- oder hotelähnliche Nutzung kann diesem Anteil angerechnet werden.

Im Rahmen der Quartierplanung wird auf eine weiterführende Bestimmung der Nutzungsanteile verzichtet. Die Anteile sollen im Rahmen der etappierten Umsetzung bedarfsgerecht bestimmt werden. Die Grössenordnungen des Richtprojekts (vgl. Punkt 4.4) geben den anzustrebenden Rahmen vor.

## Verkaufsflächen

Für Verkaufsflächen ist eine Flächenobergrenze von 1'500 m<sup>2</sup> für das ganze Areal festgelegt (Nettoverkaufsfläche, für alle Verkaufseinheiten zusammen). Die Nettoverkaufsfläche einer einzelnen Verkaufseinheit kann höchstens 800 m<sup>2</sup> belegen. Die Nutzungen sind in erster Linie für die Versorgung des Ortsteils vorgesehen. Für grössere Geschäfte ist die verkehrliche Voraussetzung (insbesondere das Autoparkplatzangebot) nicht gegeben.

**Wohnungsmix (§ 6)**

Artikel 6 nimmt Bezug auf das Wohnkonzept des Richtprojekts, demgemäss verschiedene Bevölkerungssegmente angesprochen werden sollen. Dies soll mit einem vielfältigen Wohnangebot erreicht werden. Die Wohnungsgrössen sollen ein breites Spektrum abdecken. Da in Pratteln ein hoher Bedarf an Eigentum an zentralen Lagen besteht, soll ein Teil der Wohnungen möglichst als Stockwerkeigentum angeboten werden.

**Mass der baulichen Nutzung (§ 7)**

Artikel 7 definiert die Bruttogeschossfläche (BGF) gemäss kantonaler Raumplanungs- und Bauverordnung (§ 49 Abs. 2 und 3 RBV) als Mass für den Nachweis der Nutzflächen und baulichen Dichte.

Darüber hinaus sind zusätzlich Funktionen und bauliche Elemente aufgeführt, die der BGF nicht angerechnet werden. Die Auflistung beinhaltet Flächen der folgenden Kategorien:

- gemeinschaftliche Nutzungen: Gemeinschaftsräume und der Gemeinschaft dienende Nutzungen
- Bastelräume sowie Lager- und Archivräume in Geschossen, die nicht mehr als 1,50 m über das gewachsene Terrain in Erscheinung treten
- Empfangs- und Zirkulationsräume: Lichthöfe und Lufträume, offene Erdgeschosshallen, Korridore, Treppen und Aufzüge, die ausschliesslich nicht anrechenbare Räume erschliessen
- Räume für Nebennutzungen: Zu Wohnungen gehörende Reduits, Abstell-, Keller-, Estrich- oder Trocknungsräume sowie Waschküchen, unabhängig ob unter- oder oberirisch, Einstellräume für Fahrzeuge und übrige Fortbewegungshilfen
- Räume für Technik: Maschinenräume für Aufzugs-, Ventilations- und Klimaanlage, Brennstofflager/Heizräume und technische Nebenbauten
- Wände: Gebäudeaussenwandstärken von mehr als 25 cm
- Aussenbereich der Baukörper: Verladerampen und Zulieferungsanlagen, Überdachungen von Hauseingängen, ganz oder teilweise verglaste, unbeheizte Balkone, Wintergärten und Loggien, Dachgeschossflächen, deren lichte Höhe weniger als 1,50 m beträgt, überdeckte offene Dachterrassen und Sitzplätze

Die maximale zulässige anrechenbare BGF ist auf 54'000 m<sup>2</sup> festgelegt und auf verschiedene Baubereiche verteilt (Ausführungen zu den Baubereichen unter Punkt 5.4):

<b>Baubereich</b>	<b>Bruttogeschossfläche</b>
Baubereich 1 (Atelier-, Güter-, Werkhaus)	14'300 m <sup>2</sup>
Baubereich 2 (Variables Haus)	14'300 m <sup>2</sup>
Baubereich 3 (Langes Haus)	13'300 m <sup>2</sup>
Baubereich 4 (Hohes Haus)	8'900 m <sup>2</sup>
Baubereich 5 (Kleinbauten am Park)	2'900 m <sup>2</sup>
Baubereich 6 (Pavillon)	150 m <sup>2</sup>
Baubereich 7 (Multifunktionsplatz)	100 m <sup>2</sup>
Baubereich 8 (Tramwarte Halle)	25 m <sup>2</sup>
Baubereich 9 (Nebengebäude)	25 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>54'000 m<sup>2</sup></b>

## Nutzungstransfers

Die Erhöhung der Bruttogeschossfläche in einem Baubereich ist bis zu 10 % möglich. In diesem Fall muss die entsprechende Fläche in anderen Baubereichen reduziert werden (kann in mehreren Baubereichen erfolgen). Die Obergrenze von 10 % gewährleistet, dass das Gesamtkonzept der Überbauung respektiert wird. Ein Bedarf an Nutzungsverschiebungen könnte aufgrund von veränderten Nachfragebedingungen entstehen (Anpassungen des Gewerbe- und Wohnungsmix und der Grundrisse).

## 5.4 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten

Im 4. Kapitel des Quartierplanreglements zur Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten werden die städtebaulichen Eigenschaften des Richtprojekts in einen verbindlichen Rahmen überführt. Die Inhalte des Reglements widerspiegeln hierbei die Komplexität des Richtprojekts mit seiner unterschiedlichen Massstäblichkeit und hohen Differenziertheit. Gleichzeitig müssen die Bestimmungen genügend Flexibilität für die spätere Umsetzung gewährleisten.

<b>Baubereichübergreifende Bestimmungen (§ 8)</b>	Artikel 8 hält die baulichen Bestimmungen fest, die für das gesamte Areal gelten.
Baubereiche	Oberirdische Baukörper und bauliche Anlagen werden innerhalb von Baubereichen angeordnet (vgl. Abbildung 20). Die Baubereiche sind generell länger, tiefer und höher als die jeweiligen Volumen des Richtprojekts, damit im Rahmen der Baueingabeverfahren auf veränderte Rahmenbedingungen (beispielsweise die Bedürfnisse von Ankermietern) reagiert werden kann. Die Festlegung der Baubereiche gewährleistet das Einhalten der Bestimmungen zu den minimal einzuhaltenden Abständen gegenüber den benachbarten Parzellen und Verkehrsinfrastrukturen (Interessenslinie SBB, Abstand zum Tramtrasse). Die bestehenden Strassenbaulinien entlang der Güterstrasse und der Gempenstrasse werden mit dem Quartierplan aufgehoben.
Maximale Gebäudeflächen	Für jeden Baubereich gelten maximale Gebäudeflächen (im Sinn von Projektionsflächen im Erdgeschoss). Die maximalen Gebäudeflächen sind minimal grösser als die Gebäudeflächen gemäss Richtprojekt (Anpassungsmöglichkeiten bei den Baueingabeverfahren), aber kleiner als die Flächen der Baubereiche. Damit wird sichergestellt, dass die oberirdische volumetrische Konzeption dem Richtprojekt entsprechend umgesetzt wird. Die Gebäudeflächen umfassen die eigentlichen Gebäude, vorspringende Gebäudeteile, Zwischentrakte, gedeckte Durchgänge im Erdgeschoss (wie beim Variablen Haus und beim Langem Haus im Richtprojekt vorgesehen) und Balkone. Nicht angerechnet werden ungedeckte Durchgänge zwischen Gebäuden, ans Erdgeschoss angrenzende Terrassen und Passerellen (wie zwischen dem Atelierhaus, dem Güterhaus und dem Werkhaus im Richtprojekt vorgesehen).
Proportionen, Körnigkeit	Maximale Gebäudelängen werden nicht bestimmt, so dass Optimierungen im Gesamtzusammenhang (beispielsweise der Tiefgarage) möglich sind. Mit Mindestabständen von Durchgängen und zwischen Fassaden im Quartierplan wird gewährleistet, dass die Körnigkeit des Richtprojekts eingehalten wird.
Gebäudehöhen	Die maximal zulässigen Gebäudehöhen sind im Plan (Schnitte) pro Baubereich in Meter über Meer (m ü. M.) angegeben (mehrere Höhen für den Baubereich 1). Als Messpunkt für die untere Begrenzung gilt das gewachsene oder gestaltete Terrain, das an der Perimetergrenze an das gewachsene Terrain anschliessen muss. Dazu werden im Plan (Schnitte) die jeweiligen Höhen ausgewiesen. Terrainmodellierungen am Perimeterrand zur Bewirtschaftung von Oberflächenwasser (z. B. für Retentionsgräben) sind zulässig und führen zu keiner Veränderung des Messpunkts.

Messpunkt der oberen Begrenzung ist der höchste Punkt der rohen Dachkonstruktion (Festlegung in Anlehnung an das kommunale Zonenreglement Siedlung). In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die verschiedenen vorgesehenen Dachnutzungen (Begrünung, Photovoltaikanlagen, Begehung und Aufenthalt, Dachaufbauten für Hauptnutzungen) diese Oberkante deutlich überschreiten können (bedingt durch Konstruktionsaufbau). Das Schema illustriert das Prinzip des Dachaufbaus:

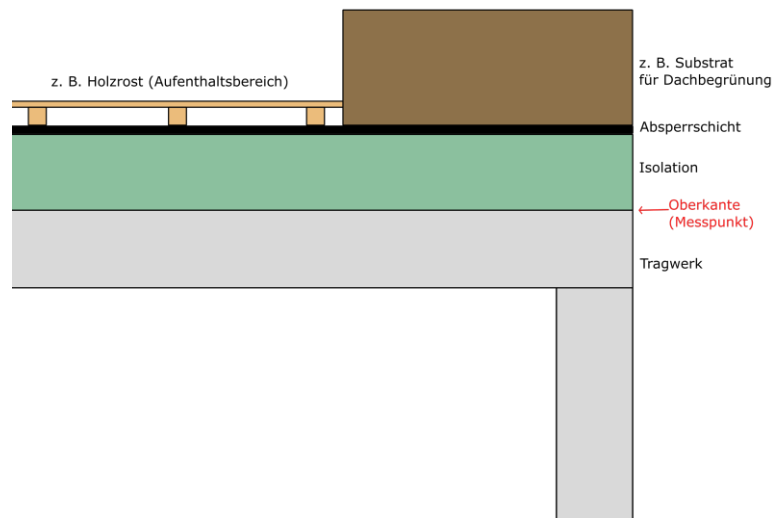


Abbildung 31 Schema des Dachaufbaus und Verortung Messpunkt Oberkante

Unterirdische Bauten und Grundwasserschutz

Unterirdisch können die Baubereiche überschritten werden, und die Zahl der Untergeschosse ist nicht bestimmt. Im Untergrund ist insbesondere eine Einstellhalle für Autoparkplätze und optional auch Veloparkplätze vorgesehen, deren Anordnung noch nicht festgelegt ist und u. a. abhängig vom zu bestimmenden Umgang mit Altlasten sein wird (vgl. Ausführungen zum Richtprojekt unter Punkt 4.4). Aufgrund dieser offenen Situation ist die Ausscheidung von unterirdischen Baubereichen im Rahmen der Quartierplanung nicht zielführend.

Der Freiraumbereich Park gemäss § 23 darf mit Ausnahme des ihm überlagerten Baubereichs 6 gemäss § 14 nicht unterbaut werden (vorbehältlich eventuell technisch bedingter unterirdischer Bauten im Zusammenhang mit der Altlastensituation).

Angesichts des Grundwasserspiegels, der sich in ca. 25-28 m Tiefe befindet, ist nicht davon auszugehen, dass unterirdische Gebäudevolumen diesen tangieren werden. Die Foundationen insbesondere der höheren

---

	<p>Gebäude sind noch nicht bestimmt. Die eidgenössische Gewässerschutzverordnung muss bei Gebäudeteilen und Foundationen, die den Grundwasserspiegel tangieren, berücksichtigt werden.</p>
Bauten ausserhalb Baubereiche	<p>Ausserhalb der Baubereiche können kleinere Nebenanlagen (z. B. Veloabstellplätze) oder Elemente, die den Baukörpern zudienen (z. B. Ausstertreppen oder Verladerampen, Vordächer und Balkone sowie technische Kleinbauten) erstellt werden. Sie sind unter Beachtung der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit auf das notwendige Minimum zu beschränken. Gewisse Nebebauten wie z. B. Gartenhäuser sind mit der Bestimmung explizit ausgeschlossen.</p>
<b>Baubereich 1 (§ 9)</b> <b>Atelierhaus</b> <b>Güterhaus</b> <b>Werkhaus</b>	<p>Im Baubereich 1 sind maximal drei Baukörper zulässig. Gemäss Richtprojekt sind dies das Atelierhaus (Baukörper I, West), das Güterhaus (Baukörper II, Mitte) und das Werkhaus (Baukörper III, Ost). Die Baukörper bilden den nördlichen Abschluss des Areals entlang der Eisenbahn und wirken abschirmend gegen Lärmbelastungen und bei Störfällen. Sie sind mehrheitlich für Gewerbe- oder Büro-/Bildungsnutzungen konzipiert. Hotel-, hotelähnliche oder Kurzzeitwohnnutzungen sind ebenfalls möglich.</p> <p>Bestimmend sind dabei die Vorgaben zur Störfallvorsorge (vgl. Fachbericht EBP, 3. Oktober 2022) und zum Lärmschutz (vgl. Fachbericht Ehrsam Beurret Partner, 22. Juli 2022). Aus Sicht der Störfallvorsorge ist eine Wohnnutzung nicht ausgeschlossen. Allenfalls müssten Schlafzimmer bahnabgewandt auf der Südseite angeordnet werden. Auf der bahnzugewandten Nordseite ist der Lärmschutz massgebend. Das Einhalten der Immissionsgrenzwerte ist eher unwahrscheinlich. Bei einer Hotelnutzung ist mit kontrollierter Lüftung in der Regel eine Ausnahme möglich.</p>
Gebäudefläche	<p>Die maximale Gebäudefläche für alle Gebäude beträgt 3'390 m<sup>2</sup>. Passerellen zwischen den Gebäuden werden der Gebäudefläche nicht angerechnet.</p>
Durchgänge und Passerellen	<p>Offene Durchgänge in Nord-Süd-Richtung trennen die Baukörper voneinander: Die minimalen Durchgangsbreiten betragen 8 m für den östlichen und 4 m für den westlichen Durchgang (im Plan (Situation und Schnitte) festgelegt). Damit wird die gewünschte Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung gewährleistet.</p> <p>Passerellen zwischen den Gebäuden in den Zwischenräumen über den Durchgängen, wie im Richtprojekt vorgesehen, müssen mindestens eine lichte Durchfahrtshöhe von 6 m gewährleisten.</p>

---

Versatz nördliche Fassade	Die nördlichen, der Güterstrasse zugewandten Fassaden der Baukörper sind im Grundriss um mindestens 2 m zu versetzen. Der mittlere Baukörper (Güterhaus) ist im Richtprojekt gegenüber dem östlichen Baukörper (Werkhaus) leicht nördlicher angeordnet, so dass eine selbstverständliche Wegführung von der Güterstrasse ins Areal entsteht. Damit werden die Eingänge ins Areal räumlich attraktiv ausgebildet. Eine einheitliche Front zu den Gleisen wird vermieden.
Vorspringendes Erdgeschoss	Ein vorspringendes Erdgeschoss des Baukörpers II (Güterhaus) auf maximal 45 m der Gebäudelänge kann den Baubereich südlich um maximal 5 m überschreiten. Dazu ist im Plan ein spezifischer Baubereich festgelegt. Die minimale Breite des Freiraumbereichs Werkgasse (gemäss § 22) von 12 m darf auch in diesem Fall nicht unterschritten werden. Damit entstehen die gewünschten Vor- und Rücksprünge und die Nischenbildung in der Werkgasse. Der nördliche Vorsprung des Güterhauses gemäss Richtprojekt überschreitet den Baubereich nicht.
Höhenversatz Baukörper III (östlich)	Der östliche Baukörper III (Werkhaus) muss über Höhenversätze verfügen. Bei einer maximalen Höhe des Baukörpers von 30 m ist auf der westlichen Seite die maximale Höhe bei 17,7 m auf einer Länge von mindestens 11 m ab Westfassade festgelegt; auf der östlichen Seite liegt die maximale Höhe bei 21,3 m für eine Länge von mindestens 6 m. Damit wird gewährleistet, dass die Bebauung beim östlichen Ankunftsort und beim Durchgang eine angemessene Massstäblichkeit aufweist und ab der Ostfassade keine zu hohe Front entsteht.
<b>Baubereich 2 Variables Haus (§ 10)</b>	Im Baubereich 2 ist ein Baukörper zulässig. Der vorgesehene Baukörper entspricht dem Variablen Haus.
Herleitung Variables Haus	Während der Entwurfsarbeiten war der Baukörper im Baubereich 2 Gegenstand von wiederholten Optimierungen. Im Rahmen des Studienauftrags wurde der Erhalt des bestehenden «Bau 39» geprüft und verworfen. Bei der Richtprojektierung wurde zuerst ein Ersatzbau mit reduzierter Breite weiterverfolgt. Aufgrund seiner Ähnlichkeit mit dem Vorgängerbau wurden weitere Varianten mit differenzierten Volumetrien und vielfältigerem Ausdruck geprüft. Das Richtprojekt zeigt ein Variantenspektrum auf, bestimmt aber weder die definitive Form noch die Fassadengestaltung.  Zur Festlegung des Variablen Hauses wird ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren durchgeführt (s. auch § 41 Qualitätssicherung des Quartierplanreglements/Punkt 5.8 des Planungsberichts). Artikel 10 des Quartier-

planreglements hält die folgenden Bestimmungen fest, die auch im Rahmen des qualifizierten Konkurrenzverfahrens eingehalten werden müssen:

- Die maximale Gebäudefläche beträgt 2'190 m<sup>2</sup> (inkl. Fläche des Durchgangs).
- Die Höhe des Baubereichs ist mit der Höhenkote von 332,3 m ü. M. (Gebäudehöhe: 43,6 m, entspricht dem ursprünglichen Baukörper gemäss Richtprojekt) festgelegt. Zusätzlich – und unabhängig von weiteren Dachaufbauten gemäss § 18 – sind auf maximal 50 % der Dachfläche Erhöhungen bis 7 m über der Höhe des Baubereichs zulässig.
- Auf Erdgeschossniveau ist auf der Höhe des Freiraumbereichs Park (vgl. § 23) ein Durchgang von mindestens 10 m Breite und 6 m Höhe zu erstellen. Ein Anordnungsbereich legt im Quartierplan die ungefähre Lage fest. Damit wird die Durchlässigkeit gegen Westen gewährleistet.
- Im Erdgeschoss ist im südlichen, der Tramwarte Halle zugewandten Bereich in der ersten Bautiefe eine gewerbliche Nutzung mit Publikumsorientierung vorzusehen (z. B. Gastronomie, Verkauf, Dienstleistung).

Optional können:

- eine ans Erdgeschoss angrenzende Terrasse mit einem unterbaubaren Sockel von maximal 1,00 m den Baubereich süd- und ostseitig um 2,5 m überschreiten
- Dachaufbauten zur Wohn- und gemeinschaftlichen Nutzung auf maximal 50 % der Dachfläche angeordnet werden (vgl. § 18).

**Baubereich 3 Langes Haus  
(§ 11)**

Im Baubereich 3 ist ein zusammenhängender Baukörper zulässig. Dieses «Lange Haus» (ca. 150 m Länge) erstreckt sich über fast die gesamte Länge des Areals (West-Ost-Richtung) und hat bestimmenden Einfluss auf die Raumgliederung.

Gebäudefläche

Die maximale Gebäudefläche beträgt 2'920 m<sup>2</sup> (inkl. Fläche der Durchgänge).

Durchgänge

Ebenerdig bestehen im Baukörper zwei Durchgänge in Nord-Süd-Richtung von mindestens 6 m Höhe sowie mindestens 7 m Breite für den westlichen und mindestens 14 m Breite für den östlichen Durchgang. Die ungefähre Lage ist im Quartierplan mit Anordnungsbereichen festgelegt.

Artikel 11 bestimmt weiter die folgenden möglichen baulichen Ergänzungen:

- eine ans Erdgeschoss angrenzende Terrasse mit einem unterbaubaren Sockel von maximal 1 m Höhe, die den Baubereich allseitig um 3 m überschreiten kann; die Terrasse soll die Wohnräume im Erdgeschoss gegenüber den umgebenden öffentlichen Freiräumen leicht abheben und einen zusätzlichen Grad an Privatsphäre gewährleisten.
- ein vorspringendes Erdgeschoss (inkl. im mittleren Bereich des Baukörpers auf einer Länge von maximal 15 m; der Vorsprung kann nördlich und südlich den Baubereich um maximal 4 m überspringen, wobei der nördliche Vorsprung die minimale Breite des Freiraumbereichs Werkgasse (gemäss § 22) von 12 m nicht beeinträchtigen darf. Dazu ist im Plan ein spezifischer Baubereich festgelegt. Die Räumlichkeiten des Vorsprungs sind insbesondere für Gemeinschaftsräume oder ähnliche Nutzungen vorgesehen. Ein Galeriegeschoss ist zulässig.
- Dachaufbauten zur Wohn- und gemeinschaftlichen Nutzung auf maximal zwei Dritteln der Dachfläche (vgl. § 18).

Fassadengliederung

Weiter wird festgehalten, dass die Längsfassaden in drei unterschiedliche Abschnitte gegliedert werden müssen. Damit kann die bedeutende Länge des Gebäudes verträglich und gemäss den gestalterischen Prinzipien des Richtprojekts (Diversität) in Erscheinung treten.

**Baubereich 4 Hohes Haus  
(§ 12)**

Der Baubereich 4 ist für einen Baukörper vorgesehen, in diesem Fall ein Hochhaus. Die maximale Gebäudefläche beträgt 780 m<sup>2</sup>, die maximale Gebäudehöhe 51 m. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist vorgängig zum Baubewilligungsverfahren ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren zur Qualitätssicherung durchzuführen (vgl. dazu § 41 des Quartierplanreglements/Punkt 5.8 des Planungsberichts). Mit dem Verfahren sollen insbesondere die genaue Setzung, die Proportionen, die Gebäudeabstände und der Schattenwurf des Hohen Hauses geprüft und optimiert und eine hohe Qualität des Baukörpers erreicht werden.

Die maximale Gebäudefläche wurde im Planungsprozess (Stand Herbst 2023) von 750 m<sup>2</sup> auf 780 m<sup>2</sup> erhöht, um die Anordnung von Nebenutzungen (z. B. Reduits) auch in den Obergeschossen zu ermöglichen.

**Baubereich 5  
Kleinbauten am Park (§ 13)**

Der Baubereich 5 «Kleinbauten am Park» ist für ein Eventhaus und ein Kinderhaus vorgesehen. Im Erdgeschoss (inkl. mögl. Galeriegeschoss) sind Nutzungen für publikumsorientierte Gewerbe/Dienstleistungen (z. B. Co-Working Space) und für Kinder (z. B. Kindertagesstätte, Kindergarten) vorgesehen. Die oberen Geschosse sind für unkonventionelles Wohnen (z. B. Hallenwohnen) konzipiert.

Die Gebäudefläche im Baubereich 5 beträgt maximal 1'220 m<sup>2</sup> (inkl. Zwischentrakt). Es sind maximal zwei Baukörper zulässig. Deren Höhen gemäss Richtprojekt betragen 18 m und 14 m. Die Bruttogeschossfläche (BGF) eines Baukörpers darf maximal zwei Drittel des Baubereichs ausmachen: Diese Regelung stellt sicher, dass die maximal zulässige BGF nicht in einem einzigen Baukörper untergebracht wird und die Zielsetzung der Kleinbaute gewährleistet bleibt.

Zu ihrer Differenzierung werden die Fassaden unterschiedlich ausgestaltet.

Es kann ein gemeinsamer, verbindender Zwischentrakt zwischen den Baukörpern erstellt werden. Er dient der Erschliessung beider Baukörper, kann aber auch für nur einen Baukörper erstellt werden. Dazu kann der Zwischentrakt so hoch wie der höhere der beiden Baukörper errichtet werden.

**Baubereich 6 Pavillon (§ 14)**

Der Baubereich 6 ist dem Freiraumbereich Park (gemäss § 23) überlagert. Die dort vorgesehene Pavillon-Baute von maximal 150 m<sup>2</sup> Gebäudefläche ist gestalterisch in den Park integriert und ergänzt diesen mit einer gemeinschaftlichen oder publikumsorientierten Nutzung (z. B. Kiosk, Gastronomie, Gemeinschaftsraum). Die maximale Gebäudehöhe beträgt 6 m.

**Baubereich 7 Multifunktionsplatz (§ 15)**

Der Baubereich 7 ist dem Freiraumbereich Multifunktionsplatz (gemäss § 24) überlagert. Innerhalb des Baubereichs kann eine eingeschossige Baute von maximal 130 m<sup>2</sup> Gebäudefläche erstellt werden. Es kann sich z. B. um einen Geräteraum handeln. Architektonisch muss sich diese in die Gesamtkonzeption des Multifunktionsplatzes integrieren.

**Baubereich 8 Tramwarte Halle (§ 16)**

Im Baubereich 8 kann als Ersatz des bestehenden Unterstands eine neue, grössere Tramwarte Halle von maximal 120 m<sup>2</sup> Gebäudefläche erstellt werden. Deren Gestaltung kann vom Standard-Mobiliar des die Tramlinie betreibenden Transportunternehmens abweichen, sofern dies bewilligungsfähig ist und das Transportunternehmen dem zustimmt. Dies soll

eine Gestaltung ermöglichen, die sich an der Gesamtkonzeption der Arealüberbauung orientiert und zur Attraktivitätssteigerung des Ortsteils beiträgt.

Die Parzellen der HIAG und der BLT Baselland Transport AG werden so angepasst, dass die Tramwarte Halle ganz auf der Parzelle der BLT Baselland Transport AG liegt. Die Bauherrschaft und die Zuständigkeit für den Unterhalt und den Betrieb der Anlagen im Baubereich werden im privatrechtlichen Vertrag zwischen BLT und HIAG geregelt.

Im Baubereich wird ein Parkfeld für das temporäre Abstellen von Unterhaltsfahrzeugen ausgeschieden.

**Baubereich 9 Nebengebäude (§ 17)**

Der Baubereich 9 ist für ein Nebengebäude von maximal 250 m<sup>2</sup> Gebäudelfläche vorgesehen. Es kann sich um einen Veloabstellplatz, ein Gerätedepot, eine Pergola oder einen Spielplatz handeln. Im Falle eines Veloabstellplatzes oder eines Gerätedepots kann dieser ganz oder teilweise umschlossen sein.

**Dachflächen (§ 18)**

Artikel 18 reguliert die Nutzung der Dachflächen und das bauliche Mass der Aufbauten.

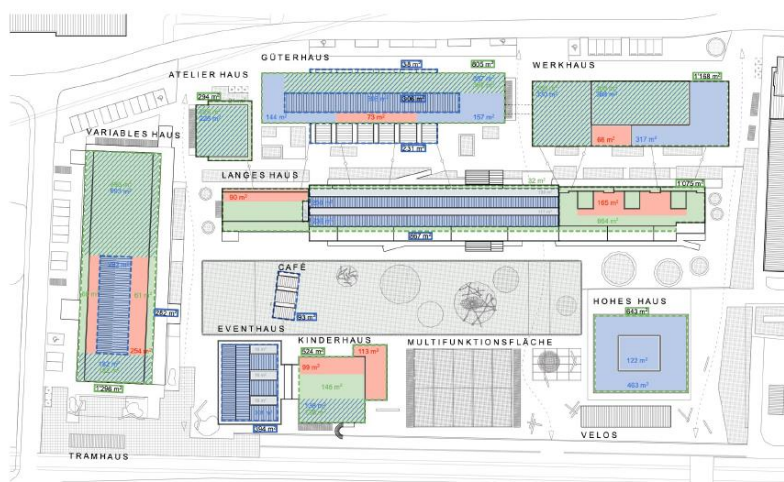


Abbildung 32 Nutzung der Dachflächen (Richtprojekt): Photovoltaik (blau), Begrünung (grün), Aufenthalt/begehbar (rot)

**Nutzung**

Mindestens 60 % der Dachflächen (Flach- und Schrägdach) sind für Energiegewinnung (Photovoltaik-Anlagen) vorgesehen. Mindestens zwei Drittel der Flachdächer (mit Ausnahme der begehbaren Flächen und

der technischen Aufbauten) sind für Begrünung vorgesehen. Beim Anlegen der Begrünung sind Arten zu berücksichtigen, die den Substrat- und Klimabedingungen auf Dächern entsprechen. Ein wesentlicher Anteil der begrüneten Dachflächen ist Teil der ökologischen Ausgleichsflächen. Maximal 15 % der Flachdachfläche ist für Aufenthalt vorgesehen. Deren gleisabgewandte Anordnung berücksichtigt die Störfallvorsorge gemäss § 36. Ein Teil der begrüneten Flächen kann für Bewohnende erlebbar gestaltet werden.

#### Dachaufbauten

Dachaufbauten sind bis zu einer Höhe von 3,50 m oder gemäss ihrer technischen Notwendigkeit zulässig. Absturzsicherungen und Öffnungen dürfen vom Aussenraum sichtbar sein. Kleinbauten und weitere technisch bedingte Aufbauten müssen unter einem Winkel von 45° hinter die Gebäudeaussenkanten zurückversetzt werden. Beim Variablen Haus und dem Hohen Haus werden die Lage, Volumetrie und mögliche Zurückversetzung der Dachaufbauten im Rahmen von qualifizierten Konkurrenzverfahren festgelegt (beim Hohen Haus gilt zusätzlich die Regel der Zurückversetzung um 45 Grad ab der Gebäudeaussenkante. Auf dem Variablen Haus können maximal die Hälfte, auf dem Langen Haus maximal ein Drittel der Dachfläche von Dachaufbauten belegt werden.

Eine Ausnahme gilt für Aufzugsüberfahrten bei Baukörpern von mehr als 30 m: Ihre maximale Höhe beträgt 5 m (über der maximalen Höhenkote des Baubereichs), da insbesondere bei hohen Bauten die Raumbedürfnisse für Liftaufbauten beträchtlich ausfallen können.

Spezialfälle sind eine Pergola und Schrägdächer auf den Baukörpern VII und VIII (Baubereich 5): Diese darf die Höhenkote des Baubereichs ohne Zurückversetzung um maximal 4 m übersteigen. Die Pergola ergänzt die Raumangebote in diesem Baubereich, der für unkonventionelles Wohnen (z. B. Hallenwohnen), Gewerbe und Dienstleistung, Spiel, Sport und Kindertagesstätten/Kindergärten vorgesehen ist, und ermöglicht eine Verschattung der Dachterrassen.

Im Plan (Schnitte) werden für die Baubereiche 2 (Variables Haus), 3 (Langes Haus), 4 (Hohes Haus) und 5 (Kleinbauten am Park) Baubereiche für Dachaufbauten (für Wohnen und gemeinschaftliche Nutzungen) ausgeschieden. Die Anteile der Aufbauten betragen die Hälfte der Dachfläche im Baubereich 2, ein Drittel im Baubereich 3 und die gesamte Fläche im Baubereich 4. In den Baubereichen 3 und 4 müssen die Bauten zurückversetzt werden (45 Grad-Winkel ab der Gebäudeaussenkante). Die Gestaltung der Dachaufbauten in den Baubereichen 2 und 4 wird mittels qualifizierter Konkurrenzverfahren festgelegt.

<b>Fassaden (§19)</b>	Betreffend die Fassaden finden sich Vorgaben im Reglement betr. die Begrünung wie betr. die Energiegewinnung.
Fassadenbegrünung	Für den Baubereich 3 (Langes Haus) wird eine Fassadenbegrünung, begrenzt auf das Erdgeschoss / 1. Obergeschoss verbindlich vorgeschrieben. Dabei sind mindestens 5 % der Südfassadenlänge für die Fassadenbegrünung zu verwenden. Die Bemessungsdetails und das Vorgehen zur Qualitätssicherung sind im städtebaulichen Vertrag festgelegt.
Energiegewinnung	<p>Betr. die Energiegewinnung an Fassaden (Solarfassaden) wurden durch die HIAG vertiefte Analysen durchgeführt; das Potenzial wurde als eher gering beurteilt. Es gilt, dass sich aufgrund des Bebauungskonzepts und der Ausrichtung nicht alle Fassaden zur Energiegewinnung eignen bzw. Dachflächen eine deutlich bessere Effizienz aufweisen. Zudem schränken unterschiedliche Gestaltungen der einzelnen Baukörper (Architektur und Materialisierung), die Strukturierung der Fassaden (u.a. mit Vor- und Rücksprüngen, Balkonen, Laubengängen, begrünten Strukturen) sowie auch Erdgeschossnutzungen mit erforderlichen Schau- bzw. Ladenfenster mit dazugehörigen Verschattungselementen (z.B. Bäume, Fassadenbegrünung) die Möglichkeit einer Solarnutzung von Fassaden deutlich ein. Auch bestehen in Bezug auf andere, wesentliche Zielsetzungen zum Teil Interessenkonflikte, z.B. Anliegen betr. Lokalklima, welche helle Fassaden verlangen (Solaranlagen aber in der Regel eher dunkel sind).</p> <p>Eine Vorgabe betr. einer Solarnutzung der Fassaden wird entsprechend im Reglement nicht verbindlich festgelegt. Es wird aber für die Baubereiche 2 (Variables Haus) und 4 (Hohes Haus) definiert, dass im Rahmen des Qualitätsverfahrens und in Kenntnis von Architektur / Materialisierung / Gestaltung eine Prüfpflicht betr. die Nutzung von Fassaden für die Energiegewinnung gilt, unter Berücksichtigung der Effizienz, der Machbarkeit und der Wirtschaftlichkeit solcher Anlagen. Ergänzende Bestimmungen finden sich im städtebaulichen Vertrag.</p>

## 5.5 Nutzung und Gestaltung des Freiraums

Das 5. Kapitel des Quartierplanreglements enthält die Bestimmungen zur Nutzung und Gestaltung des Freiraums. Davon ausgenommen sind die Bestimmungen zu den Dachflächen, die in Kapitel 4 aufgeführt werden. Ergänzende Bestimmungen zum ökologischen Ausgleich, die einen Einfluss auf die Gestaltung des Freiraums haben, befinden sich in Kapitel 7.

**Freiraumbereichübergreifende Bestimmungen (§ 20)**

Mit unterschiedlichen Freiraumbereichen wird in Artikel 20 die Differenzierung des Aussenraums bestimmt. Die Freiraumbereiche mit jeweils unterschiedlichen Eigenschaften sind: Zugang, Erschliessung und Begegnung, Werkgasse, Park, Multifunktionsplatz und Vernetzung. Die vier letztgenannten sind dem Freiraumbereich Erschliessung und Begegnung überlagert (vgl. Abbildung 21) Alle Freiraumbereiche müssen eine hohe Gestaltungsqualität aufweisen. Abweichungen von den Abgrenzungen der Freiraumbereiche sind möglich und beim Übergang zu den Baukörpern notwendig (die Freiraumbereiche reichen im Prinzip bis an die Baukörper und hören nicht an den Grenzen der Baubereiche auf). Die Funktion und die Identität des Freiraumbereichs darf dabei jedoch nicht in Frage gestellt werden.

Artikel 20 hält weiter Bestimmungen zu einzelnen Elementen und der Materialisierung des Freiraums fest:

- die Verwendung von vorwiegend einheimischen und standortgerechten Arten bei der Bepflanzung und damit einhergehend der Verzicht auf invasive Neophyten (Arten aus anderen Regionen der Welt, die unter lokalen Bedingungen keine natürliche Konkurrenz haben und sich ungehindert verbreiten) sowie die Bekämpfung von deren Ausbreitung; eine Ausnahme gilt für hitzeresistente Bäume, die fremden Ursprungs sein können, sich jedoch nicht expansiv verbreiten dürfen
- die Pflanzung und den Erhalt von mindestens 80 mittel- oder grosskronigen Bäumen auf dem Areal
- der Versiegelungsgrad, der im Prinzip möglichst gering zu halten ist. Auf eine Festlegung im Quartierplan wird verzichtet. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen altlastenrechtlichen Untersuchung ist beim aktuellen Planungsstand unklar, ob eine Entsiegelung mit ganzflächiger Versickerung des Regenwassers möglich sein wird. Voraussichtlich sind Massnahmen notwendig, welche Auffangen und Ableitung von Regenwasser oder ggf. eine gezielte Versickerung zulassen. Daher wurden Lösungsansätze geprüft, welche den Untergrund mittels einer Absperrschicht abdichten, wobei der Oberboden bis zur Absperrschicht saniert und als Retentionsvolumen für Regenwasser sowie als Wurzelraum für die Bepflanzung dienen würde. Als Zielwert wird ein Minimalwert von mindestens 40 % unversiegeltem Anteil des Aussenraums formuliert.
- Aussenbeleuchtung: Zur Vermeidung von Lichtverschmutzung ist diese auf das Notwendige zu beschränken, bzw. die Emissionen sind mit gestalterischen Massnahmen zu vermeiden.

**Freiraumbereich Zugang  
(§ 21)**

Der Freiraumbereich Zugang umfasst die Flächen, welche die Güterstrasse und die Gempenstrasse säumen. Hier befinden sich die wichtigsten Zugänge und Zufahrten zum Areal, darunter diejenigen zur Tiefgarage, die oberirdisch angeordneten Autoparkplätze sowie die Entsorgungsstellen.

Die Bereiche im Nordosten (Güterstrasse, Nähe Bahnhof) und im Südwesten (Tramhaltestelle Gempenstrasse) sind die wichtigsten Ankunftsgebiete des Ortsteils und sollen entsprechend hochwertig gestaltet werden.

Der Freiraumbereich wird mit mittel- bis grosskronigen Bäumen und mit sickerfähigen Belägen ausgestattet, sofern die Altlastensituation Versickerung zulässt.

**Freiraumbereich Erschliessung  
und Begegnung (§ 22)**

Der Freiraumbereich Erschliessung und Begegnung umfasst den gesamten Aussenraum zwischen den Baukörpern. Die Freiraumbereiche Werkgasse, Park und Vernetzung sind dem Freiraumbereich Erschliessung und Begegnung überlagert.

In diesem Freiraumbereich befinden sich die Wege zur inneren Erschliessung des Areals (vgl. § 28 des Quartierplanreglements).

## Spielflächen

Spielflächen müssen mindestens 1'000 m<sup>2</sup> ausmachen. Gemäss Richtprojekt sind mehrere Spielflächen im Park, auf dem Multifunktionsplatz sowie in den angrenzenden Bereichen beim Hohen Haus vorgesehen. Sie sind mit Sitzgelegenheiten ausgestattet und dauerhaft zu unterhalten (Hinweis: Die gemäss Zonenreglement der Gemeinde Pratteln definierte Mindestfläche für Kinderspielplätze von mindestens 15 % in der Wohnzone wird bei Quartierplänen nicht angewendet; es sind auf das Gesamtkonzept abgestimmte, angemessene Flächen vorzuschlagen.)

## Wasserspiel o. ä.

Die Realisierung von zwei wasserführenden Anlagen, davon ein Wasserspiel und ein (Trink)Brunnen ist im Freiraumbereich Erschliessung und Begegnung vorgesehen. Die Lage ist zurzeit noch nicht bestimmt.

**Freiraumbereich Werkgasse  
(§ 23)**

Zwischen den Baubereichen 1 und 3 liegt die Werkgasse, ein urbaner, durch verschiedene publikumswirksame Nutzungen belebter Strassenraum. Die wechselnde Breite mit Vor- und Rücksprüngen sowie vorspringenden Erdgeschossenelementen ist für die angestrebte räumliche Atmosphäre der Werkgasse prägend (Nischenbildung). Der Quartierplan bestimmt deswegen unterschiedliche Breiten für den Freiraumbereich:

mindestens 8 m im westlichen Bereich sowie mindestens 12 m im zentralen und östlichen Bereich.

Mindestens ein Drittel des Freiraumbereichs ist teilweise bepflanzt und für Regenwasserretention zu gestalten. Die Retentionsflächen und Bepflanzungen gliedern den Raum zusätzlich. (Der Untergrund der Werkgasse ist voraussichtlich versiegelt, da über der Tiefgarage liegend.)

Der Freiraumbereich muss auf der ganzen Länge befahrbar sein (Anlieferung, Notfallfahrzeuge), wobei die befahrbare Breite mindestens 3,50 m betragen muss.

**Freiraumbereich Park (§ 24)**

Im Freiraumbereich Park ist eine Parkanlage in Anlehnung an das Richtprojekt vorgesehen. Dieser mit Bäumen bepflanzte, grosszügige, öffentlich zugängliche Aussenraum wird zum lebendigen Mittelpunkt des Areals. Der Park dient Freizeitaktivitäten, der Erholung, zum Spielen und als Aufenthaltsort.

Der Park ist mindestens 115 m lang und 20 m breit. Die rechteckige Form ist eine wichtige Eigenschaft des Parks (Integration in die Gesamtüberbauung). Die im Plan ausgewiesene Fläche kann verschoben und über die umliegenden Baubereichsbeschränkungen hinaus erweitert werden. Umrandet wird er von 3 m breiten Wegen.

Dem Freiraumbereich Park ist der Baubereich 6 überlagert, wo ein Baukörper (Typ Pavillon) für eine gemeinschaftliche oder publikumsorientierte Nutzung (z. B. Kiosk, Gastronomie, Gemeinschaftsraum) erstellt werden kann.

Mit Ausnahme des Baubereichs 6 (für einen Pavillon vorgesehen, der sich in die Parkanlage integriert) darf der Park nicht unterkellert werden. Vorbehalten sind technisch bedingte unterirdische Bauten im Zusammenhang mit Altlasten (z. B. eine Absperrschicht). Dem Wurzelraumbedarf von mittel- und grosskronigen Bäumen ist Rechnung zu tragen.

**Freiraumbereich Multifunktionsplatz (§ 25)**

Ein Multifunktionsplatz als Spielfläche oder für weitere quartierbelebende Ereignisse ist im südlichen Bereich angeordnet. Es handelt sich jedoch nicht um eine Sportfläche, die normierten Dimensionen von einzelnen Sportarten gerecht werden und Lärmschutzaufgaben beachten muss. Der Multifunktionsplatz kann überdeckt werden, die maximale Höhe einer schattenspendenden Dachkonstruktion würde bei 10 m liegen. Eine Kleinbaute für platzbezogene Nutzungen (z. B. als Standort für Mobiliar, Spiele) kann den Platz ergänzen.

**Freiraumbereich Vernetzung  
(§ 26)**

Beim Freiraumbereich Vernetzung handelt es sich um einen Raum, der ein wesentlicher Bestandteil des ökologischen Ausgleichs (vgl. § 38 des Quartierplanreglements und Punkt 5.7 des Planungsberichts) bildet und von hoher ökologischer Qualität ist. Er befindet sich entlang der östlichen Grenze des Perimeters.

Die Unterbauung des Freiraumbereichs ist zulässig. Gemäss aktuellem Planungsstand könnte eine teilweise Unterbauung für eine Einstellhalle erfolgen. Dabei wäre eine minimale Überdeckung von einem Meter Humus sicherzustellen, damit der Vegetation des Freiraumbereichs genügend Wurzelraum zur Verfügung steht.

Der menschliche Aufenthalt ist in diesem Freiraumbereich zurückhaltend konzipiert, damit der Lebensraum der Pflanzen und Tiere nicht tangiert wird. Wege und Sitzgelegenheiten sind zugelassen, Anlagen für intensive menschliche Aktivitäten wie Spiel oder Sport dürfen jedoch nicht ausgebildet werden.

## 5.6 Verkehr

In Kapitel 6 des Quartierplanreglements werden alle Bestimmungen zum Verkehr festgehalten. Diese umfassen: Zugänge und Zufahrten sowie innere Erschliessung, Lage und Ausmass der Parkierung (alle Fahrzeuge) sowie Mobilitätsmassnahmen.

**Erschliessung des Areals  
(§ 27)**

Artikel 27 hält fest, dass das Areal für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Norden (Güterstrasse) und Osten (Gempenstrasse) zugänglich ist. Dies gilt kurz-/mittelfristig auch für den Fuss- und Veloverkehr, wobei auch von der Tramhaltestelle Gempenstrasse (Baubereich 8) ein Zugang besteht.

Im Süden besteht mit dem angrenzenden, abgeäugten Tramtrasse ein Querungshindernis. Gegen Osten sind aufgrund der ablehnenden Haltung der entsprechenden Grundeigentümerschaften aktuell keine Wegverbindungen vorgesehen.

Um das Areal noch stärker in seine Umgebung einzubinden, werden langfristig zwei weitere Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt:

- eine Querung des Tramtrassees im südöstlichen Bereich des Areals: Eine Niveau-Querung wäre hierbei am zweckmässigsten, da lange, parallel zur Tramlinie verlaufende Rampen grosse Umwege verursachen würden. Eine neue Querung «Hexmatt» wird als wesentlich

erachtet und soll, ausserhalb der Quartierplanung, weiterhin und mit Nachdruck eingefordert werden. Dazu soll in Zusammenarbeit mit der BLT beim Bundesamt für Verkehr nach der öffentlichen Mitwirkung eine Voranfrage eingereicht werden.

- eine Verbindung zum östlich gelegenen Areal im Fall einer transformativen Entwicklung dieses Areals. Die Lage dieser Wegverbindung ist aktuell nicht festgelegt, die Arealentwicklung lässt eine Anbindung an fast jeder Stelle zu. Im Fall einer Zwischennutzung mit Gemeinschaftsgärten auf dem östlich gelegenen Areal würde diese ebenfalls vom Areal des Quartierplanperimeters her erschlossen.

Die Zufahrt einer Einstellhalle für den motorisierten Individualverkehr ist von der Güterstrasse her vorgesehen. Eine Rampe muss in einen Baukörper integriert werden. Optional ist eine weitere Zufahrt von der Gempenstrasse her möglich (ebenfalls in einen Baukörper integriert). Eine unterirdische Verbindung zu einer Tiefgarage östlich des Areals ist im Fall einer Transformation auf diesem Areal möglich, für das aktuell vorliegende Vorhaben jedoch nicht notwendig. Es wird aber verbindlich im Reglement festgehalten, dass im Rahmen der baulichen Entwicklung (insbesondere bei der Projektierung der Einstellhalle) die Machbarkeit einer unterirdischen Verbindung zum Areal östlich des QP-Perimeters (Grabenmattstrasse/Parzellen-Nrn. 928, 929, 930) zu prüfen und der spätere Anschluss nach Möglichkeit baulich sicherzustellen ist.

Falls auch Veloabstellplätze in der Einstellhalle angeordnet werden, muss für die Zufahrt mindestens eine Rampe mit einem Gefälle von weniger als 12 % erstellt werden (komfortable Neigung). Auch diese Rampe wäre in einen Baukörper zu integrieren. Die Velozufahrt kann mit einer MIV-Zufahrt geteilt werden, dies wäre jedoch mit einer hohen Flächenbeanspruchung verbunden, da Zufahrten für den MIV steilere Neigungen überwinden können.

#### **Öffentliche Wegverbindungen (§ 28)**

Artikel 28 regelt die innere Erschliessung des Areals. Innerhalb des Areals besteht ein feinmaschiges Wegnetz mit öffentlichem Charakter. Das Wegnetz – die Wege sind mindestens 2 m breit – ist in erster Linie für zu Fuss Gehende vorgesehen. Für Velofahrende dient es zum Zugang zum Areal und den Nutzungen, es ist jedoch nicht für Transitbewegungen vorgesehen. Das Wegnetz sichert auch die Notzufahrten für Blaulichtfahrzeuge sowie Service- und Anlieferungszufahrten.

Angesichts der Nähe der geleasequerenden kantonalen Veloroute besteht ein gewisses Risiko, dass Transitbewegungen mit dem Velo über

das Areal führen könnten. Aufgrund der Nutzungsdichte und der fehlenden Zufahrten entlang der südlichen und östlichen Arealgrenzen eignet sich das Wegnetz dafür nicht. Die kantonale Veloroute soll weiterhin über die Gempenstrasse zu den südlich des Tramgleises liegenden Quartieren führen.

**Ausmass der Parkierung  
(§ 29)**

In Artikel 29 finden sich die Bestimmungen zum Ausmass der Parkierung. Sie basieren auf den kantonalen Vorgaben zum Parkplatzangebot bei Quartierplanungen (§ 70 Abs. 2<sup>bis</sup> RBV) und dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept (Fachbericht Verkehr/Mobilität, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 27. Mai 2024). Für den vorliegenden Quartierplan werden aufgrund der sehr guten bis guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (vgl. Punkt 4.1), der Bereitstellung einer die Mindestanforderungen übertreffenden Anzahl Abstellplätze für Zwei-Räder (gemäss § 32) und aufgrund des angebrachten Nutzungskonzepts die Herabsetzung des Parkplatzbedarfs festgelegt.

Das effektiv notwendige Parkplatzangebot ist abhängig von der detaillierten Nutzung des Areals: Anzahl, Fläche und Arten der Wohnungen sowie Fläche, Einheiten und Art der Gewerbeaktivitäten. Da diese zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend bestimmt sind, legt das Quartierplanreglement einerseits eine maximale Parkplatzmenge für Autos, andererseits die Regeln zur Berechnung des Bedarfs fest.

Autoparkplätze: Szenario  
Maximum

Die maximale Anzahl Autoparkplätze für die Nutzung innerhalb des Areals ist auf 428 beschränkt. Sie beruht auf einem Szenario, das einen hohen Anteil von Wohnen mit höherem Parkplatzbedarf (insb. Stockwerkeigentum) sowie beim Gewerbe Aktivitäten mit eher hohem Autoverkehrsaufkommen (hohe Arbeitsplatzdichte, maximaler Anteil Verkaufsflächen) berücksichtigt. Die Machbarkeit der Abdeckung dieses Parkplatzbedarfs ist im Richtprojekt aufgezeigt (bis 430 Parkplätze in einer Einstellhalle, 37 ungedeckte Parkplätze im Strassenraum).

Autoparkplätze: Szenario  
Minimum

Ein Wert für eine minimale Anzahl Autoparkplätze wird nicht festgelegt. Ausschlaggebend für die Festlegung des minimalen Parkplatzbedarfs soll die bedarfsgerechte Bereitstellung des Angebots gemäss den untenstehenden Berechnungsansätzen sein.

---

Parkplatzbedarf	<p>Für die verschiedenen Nutzungen werden gegenüber dem gesetzlich vorgeschriebenen Parkplatzbedarf für Stamm- und Besuchendenparkplätze die folgenden, gegenüber dem Grundbedarf herabgesetzten Ober- und Unterwerte festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Wohnen: zwischen 0,7 (Oberwert) und 0,5 (Unterwert)</li><li>– Alterswohnen und studentisches Wohnen: 0,3</li><li>– Gewerbe, Verkauf, Bildung: 0,0,30</li></ul>
Stockwerkeigentum	<p>Für Stockwerkeigentum wird ein erhöhter Bedarf wie folgt festgelegt: Bei höchstens 90 Wohnungen können 1.0 Stammparkplätze pro Wohnung erstellt werden. Der Oberwert gemäss § 29 Abs. 3 darf jedoch gesamthaft innerhalb des Quartierplanperimeters nicht überschritten werden. Das heisst: ein höherer Bedarf für Eigentumswohnungen muss kompensiert werden mit Wohnungen, bei denen ein stärkerer Herabsetzung als 0.7 angewendet wird.</p>
Parkplätze Betreuungsdienste	<p>Pro 200 Wohnungen ist jeweils ein Parkplatz für Betreuungsdienste vorzusehen.</p>
Veloabstellplätze	<p>Der Bedarf an Veloabstellplätzen wird mit dem Wert von 2,5 pro Wohnung ermittelt. Der Anteil für die Bewohnenden beträgt ca. 70 % aller Abstellplätze (gedeckt, abschliessbar), derjenige für die Besuchenden ca. 30 %. Ein angemessener Anteil ist für Spezialvelos vorgesehen: Damit sind sowohl Velos mit besonderen Ausmassen (z. B. Lastvelo, Liegevelo) als auch Velozubehör (z. B. Anhänger) berücksichtigt.</p>
Bedarfsberechnung Baubewilligungsverfahren	<p>Der genaue Bedarf wird im Rahmen der Baubewilligungsverfahren für die einzelnen Etappen bestimmt. Damit können die jeweils aktuellen Bedürfnisse berücksichtigt werden. Im Rahmen eines Controllings (vgl. § 31) wird geprüft, ob das Parkplatz- und Abstellangebot, das in den einzelnen Realisierungsetappen bereitgestellt wird, den Bedürfnissen entspricht. Die festgelegte Obergrenze muss in jedem Fall eingehalten werden.</p>
<b>Lage der Parkierung (§ 30)</b>	<p>In Artikel 30 sind die Bestimmungen zur Lage der oberirdischen, ungedeckten Parkierungsangebote festgehalten.</p> <p>Oberirdisch sind für den MIV Autoparkplätze (und zusätzlich fünf barrierefreie Parkplätze) vorgesehen. Sie befinden sich entlang der Güterstrasse und der Gempenstrasse. Die Anordnung kann parallel oder senkrecht sein und sollte aus Sicherheitsgründen einen Mindestabstand von einem halben Meter zur Fahrbahn einhalten. Bei einer senkrechten Anordnung ist dies über die spezifische VSS-Norm (40291) geregelt,</p>

gleichwohl wird das Quartierplanreglement hierzu mit einer Bestimmung ergänzt; ebenfalls, dass die Abstandsregel auch bei einer parallelen Anordnung angewandt werden muss.

Parkplatz BLT

Für die betriebseigenen Unterhaltsfahrzeuge der BLT kann diese im Baubereich 8 (Tramwarte Halle) einen spezifischen Parkplatz für ein Fahrzeug ausscheiden. Es befinden sich dort keine dauerhaft abgestellten Fahrzeuge. Das Parkfeld und seine Benutzung werden bei der Festlegung des Ausmasses der Parkierung nicht berücksichtigt. Falls sinnvoll kann für diesen Parkplatz in der weiteren Planung auch ein anderer Standort in Betracht gezogen werden (z. B. Werkhof der Gemeinde).

Abstellplätze Velos und Kinderwagen

Für die Velos finden sich gedeckte und ungedeckte Abstellplätze über das ganze Areal verteilt, nahe den Hauszugängen (oberirdische, öffentlich zugängliche Abstellplätze sind diebstahlsicher auszubilden). Räumlichkeiten für Kinderwagen und andere fahrzeugähnliche Geräte, Gehhilfen etc. sind in den Baubereichen vorzusehen. Die Langzeitparkierung der Velos (insbesondere für Bewohnende) kann sich im Unter-, Erd- und Obergeschoss befinden.

#### **E-Mobilität (§ 31)**

Angesichts des neuen Angebots an Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb müssen 5 % der Auto-Stammparkplätze mit Ladestationen ausgerüstet sein. Die Möglichkeit zur Nachrüstung muss auch für die übrigen Stammparkplätze sichergestellt werden. Damit kann die definitive Bereitstellung nachfrageorientiert und effizient erfolgen.

Lademöglichkeiten für e-Bikes und Roller werden bedarfsgerecht und gemäss den technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge (Demontagemöglichkeit der Batterie) bereitgestellt.

#### **Mobilitätsmassnahmen (§ 32)**

Artikel 32 legt die Mobilitätsmassnahmen im Rahmen der Arealentwicklung fest, die in den vorangehenden Artikeln nicht festgelegt sind. Sie werden angewandt, wenn der herabgesetzte Grundbedarf für Wohnnutzung tief, d. h. im Spektrum von 0,5 bis 0,6, angesetzt wird, sowie bei Alterswohnen und studentischem Wohnen mit einem herabgesetzten Grundbedarf von 0,3. Diese umfassen:

- mindestens 3 Abstellplätze für Zwei-Räder pro Wohnung (Stammparkplätze und für Besuchende zusammen)
- Car Sharing-Angebot: ein Auto für die ersten 200 bezugsbereiten Wohnungen, ein zusätzliches Auto ab der 201. bezugsbereiten Wohnung; das Angebot kann sich ausserhalb des Areals befinden

---

	<p>kann (z. B. beim Bahnhof); die maximale Entfernung zum Areal beträgt 500 m</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Bike Sharing-Angebot: Art und Grössenordnung sind jeweils bedarfsgerecht zu definieren und abhängig von den Möglichkeiten eines Betreibers; die Bereitstellung von Zwei-Rädern (e-Bikes) und Spezialvelos (z. B. Lastvelos) für die Bewohnerschaft durch die Grundeigentümerschaft (resp. Betreiberin) ist ebenfalls eine Option</li></ul>
Controlling	<p>Weiter ist ein Controlling zum Angebot an Autoparkplätzen und Veloabstellplätzen notwendig. Es erbringt den Nachweis der Angemessenheit der Angebote. Festzuhalten sind sowohl Defizite als auch Überangebote. Das detaillierte Vorgehen des Controllings (Meilensteine und Periodizität, Methode) wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.</p>
Parkplatzbewirtschaftung	<p>Autoparkplätze für Besuchende und Kunden werden gemäss den quartierüblichen Massnahmen bewirtschaftet. Mögliche Massnahmen sind die Beschränkung der Parkdauer (blaue Zone) oder Gebühren.</p>

## 5.7 Umwelt

Das Kapitel Umwelt des Quartierplanreglements umfasst Bestimmungen zu Energie, Entsorgung, Lärmschutz, Störfallvorsorge, Artenförderung und ökologischem Ausgleich.

### **Energie-Standard und Wärmezeugung (§ 33)**

Artikel 33 definiert die Vorgaben zu Energie und Wärme.

Der Fachbericht Nachhaltigkeit (durable, 22. März 2022) definiert das Energiekonzept für die Arealentwicklung. Es orientiert sich am Prinzip der 2'000-Watt-Kompatibilität. Grundlage ist das Merkblatt SIA-Effizienzpfad Energie 2040, Ausgabe vom 1. Mai 2017. Damit kann auch der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) erfüllt werden.

Gemäss Energiegesetzgebung werden die folgenden Mindestanforderungen für die Erfüllung der obenstehenden Anforderungen definiert:

- eine gewichtete Energiekennzahl von 35 kWh/m<sup>2</sup>a für Neubauten als Vorgabe der Energieeffizienz
- regenerative Energienutzung
- Stromproduktion durch Photovoltaik mit 10 W<sub>peak</sub> pro Quadratmeter Energiebezugsfläche

## Energiegewinnung

Für die Energiegewinnung sollen die vor Ort vorhandenen, regenerativen Energiequellen bestmöglich berücksichtigt werden. Im Vordergrund stehen Fernwärme und Solarenergie. Grundwasserwärme wurde ebenfalls als Option geprüft, ist aber ein unwahrscheinlicheres Szenario.

Die Installation von Erdwärmesonden auf dem Areal ist aufgrund der geologischen Voraussetzungen nicht, die Verwendung fossiler Brennstoffe aufgrund der gesetzten Ziele nicht oder nur sehr beschränkt möglich (z. B. geringer Anteil fossiler Brennstoffe bei Fernwärmelieferung).

Die Bestimmungen zu Energie und Wärme werden auf zwei unterschiedlichen Ebenen festgehalten:

- im Quartierplanreglement für die Standards, die öffentlich-rechtlich (d. h. durch die zuständige kantonale Fachstelle) geprüft werden können
- im städtebaulichen Vertrag zwischen der Gemeinde Pratteln und der HIAG (vgl. Ausführungen zu § 40 des Planungsberichts) für alle weiterführenden Bestimmungen

## Energiestandards

Artikel 33 des Quartierplanreglements hält fest, dass die energetischen Vorgaben, die zum Zeitpunkt der Baubewilligungsverfahren in Kraft sind, grundsätzlich massgebend sind. Die Arealentwicklung orientiert sich zudem am Merkblatt SIA-Effizienzpfad Energie 2040, Ausgabe vom 1. Mai 2017. Weiter gilt, dass die Bauten nach dem zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden oberen Erstellungsgrenzwert des Minergie-Eco-Zusatzes oder einem vergleichbaren Standard aus Sicht grauer Energie zu realisieren sind.

Im städtebaulichen Vertrag wird ergänzend vereinbart, dass im Rahmen der weiteren Planung und Realisierung mindestens der «Gold»-Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz oder ein gleichwertiger oder höherer Standard angewendet werden soll (z. B. DGNB Gebäude/Stadtquartiere, SNBS-Areal, Minergie-Areal). Alternativ kann der SIA-Effizienzpfad Energie (SIA 2040) als Standard beigezogen werden. Als Zielwerte gelten die Werte zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses.

Die Einhaltung der Erstellungsgrenzwerte des Minergie-Eco-Zusatzes wurde bereits beim Quartierplan Bredella angewendet und wurde von dort übernommen, sodass möglichst eine einheitliche Praxis in der Gemeinde besteht. Die Anforderung zur Erfüllung des Erstellungsgrenzwerts des Minergie-Eco-Zusatzes ist zudem vergleichbar mit den Anforderungen zur Orientierung am SIA-Effizienzpfad Energie 2040.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass realisierte Etappen möglicherweise noch nicht an vorgesehene Lösungen angebunden werden können (z. B. Fernwärme).

#### Wärmeerzeugung

Für Wärmeerzeugung müssen regenerative Energieträger verwendet werden. Wird dazu Fernwärme verwendet, wird der Energiemix des Anbieters berücksichtigt.

#### Entsorgung (§ 34)

Artikel 34 hält fest, dass auf dem Areal ausreichend Entsorgungsstellen im Unterflursystem für Hauskehricht vorgesehen sind. Sie sind im Freiraumbereich Zugang (entlang der Güterstrasse und der Gempenstrasse) angeordnet (drei Standorte sind im Plan bezeichnet), womit die Zufahrt für Entsorgungsfahrzeuge gewährleistet ist. Ihre Lage wird im Quartierplan schematisch angezeigt.

#### Lärmschutz (§ 35)

Artikel 35 ist dem Lärmschutz gewidmet. Entsprechend der vorgesehenen Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe mit nicht bis mässig störenden Betrieben) gilt für das Areal gemäss § 43 LSV die Empfindlichkeitsstufe III (vgl. Kapitel 2).

Die relevante Lärmbelastung geht von der Eisenbahnlinie im Norden aus. Mit der Setzung der Bauten entlang des Eisenbahntrassees entsteht in deren Lärmschatten ein insgesamt geschützter Raum, in dem sich die meisten Wohnräume wiederfinden. Dennoch werden die Grenzwerte, die für die Empfindlichkeitsstufe III gelten, teilweise überschritten. Betroffen sind Wohnungen im Variablen Haus (Baubereich 2), den höher liegenden Geschossen des Hohen Hauses (Baubereich 4) sowie teilweise im Langen Haus (Baubereich 3).

Ein Fachbericht (Ehram Beurret Partner, 22. Juli 2022) empfiehlt entsprechende Massnahmen: lärmoptimierte Wohnungsgrundrisse sowie die Verglasung von Balkonen und Loggien. Das Lärmgutachten wurde mit der kantonalen Lärmschutz Fachstelle abgesprochen, die Bewilligungsfähigkeit des Richtprojekts mit den vorgesehenen Massnahmen wurde schriftlich bestätigt (Brief vom 28. Juli 2022).

Die Nachweise gemäss §§ 31 und 32 LSV (lärmabgewandte Anordnung empfindlicher Räume, bauliche Abschirmungsmassnahmen gemäss aktueller Baupraxis) sind im Rahmen der Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Für die zu erstellenden Parkieranlagen (Tiefgarage) gelten die Planungswerte gemäss § 7 LSV. Mit einem Lärmschutznachweis, der den

Beurteilungspegel gemäss Kap. 3-7 und Anh. 6 LSV aufzeigt, ist aufzuzeigen, dass die Planungswerte eingehalten werden. Die Planungswerte richten sich nach der Lärmempfindlichkeitsstufe (gem. Anh. 6 LSV).

**Störfallvorsorge (§ 36)**

Artikel 36 hält die Bestimmungen zur Störfallvorsorge fest. Ca. 60 % des Quartierplanperimeters befinden sich im Konsultationsbereich (Gefahrenbereich Störfall Bahn, 100 m ab Stammlinie Eisenbahn, vgl. auch Kapitel 2). Der Gefahrenbereich ist im Quartierplan verbindlich festgelegt. Aufgrund des hohen Störfallrisikos hat die Projektträgerschaft einen Fachbericht erarbeiten lassen, der planerische und bauliche Massnahmen empfiehlt (Fachbericht Störfall, EBP, 3. Oktober 2022). Die Setzung der Bauten entlang des Eisenbahntrassees (Baubereich 1) mit ihrer Abschirmwirkung gehört zu den sinnvollen und wirksamen planerischen Vorkehrungen.

Die übrigen Schutzbestimmungen sind in § 35 folgendermassen festgelegt:

- keine empfindlichen Einrichtungen für Menschen, die keine Selbstrettung vornehmen können dazu gehören Altersheime, Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kindertagesstätten, Kindergärten und Grundschulen
- eine sichere Gestaltung der exponierten Fassaden (keine brennbaren Materialien, Verbundsicherheitsglas für Fenster, keine für die Nutzung nicht notwendigen Öffnungen)
- Gleisabgewandte, gegen das Arealinnere führende Notausgänge
- Schutz der gleiszugewandten Zufahrten und Zugänge vor dem Eindringen flüssiger Gefahrgüter
- Anordnung der begehbaren Dachflächen im gleisabgewandten Bereich
- keine Aussenraumnutzungen mit hoher Verweildauer im gleiszugewandten Bereich

**Artenförderung (§ 37)**

Artikel 37 betrifft Ansiedlungsfördermassnahmen für Tiere. Für Turmfalken oder andere gebäudebrütende Vogelarten sind Nistplätze vorgesehen. Für den Fachbericht Ökologie (Fachbericht geopartner, 24. März 2022) wurde die ideale Verortung auf dem Areal bestimmt (Höhenlage der Nester, freie Anflugmöglichkeiten): Diese befinden sich an der Nordfassade oder dem Dach des Variablen Hauses (Baubereich 2).

Für Fledermäuse bestimmt § 36, dass die Bereitstellung von Nistplätzen in einigen grosskronigen Bäumen vorgesehen ist. Voraussetzung ist eine genügende Grösse der Bäume; diese sollte ca. 10 Jahre nach der Pflanzung erreicht sein.

Kleintierfallen (bauliche Anlagen, wo Kleintiere hinunterstürzen können) sollen im Rahmen der baulichen Umsetzung möglichst vermieden werden.

#### Ökologischer Ausgleich (§ 38)

Artikel 38 definiert das Ausmass und die Arten des ökologischen Ausgleichs und die Anrechenbarkeit von Massnahmen. Zu deren Bestimmung wurde ein Fachbericht erarbeitet, der die Potenziale für den ökologischen Ausgleich auf dem Areal auslotet und Massnahmen vorschlägt (Fachbericht geopartner, 24. März 2022; Aktualisierung Abbildung 33 Mai 2024). Die Massnahmen wurden ins Freiraumkonzept des Richtprojekts integriert.



Abbildung 33 Übersicht Massnahmen zum ökologischen Ausgleich: Vernetzungsfläche (dunkelgrün), extensiv begrünte Dachfläche (orange), Hecke (hellgrün), grosskronige Bäume (grün), extensiv begrünte unterbaute Flächen (blau)

Die wesentlichen Elemente des ökologischen Ausgleichs gemäss Richtprojekt sind:

- ein weitgehend zusammenhängender Flächenstreifen am östlichen Arealrand, wo Objekte und Arten mit besonderer ökologischer Qualität erstellt, bzw. gepflanzt und angesiedelt werden (entspricht dem Freiraumbereich Vernetzung)
- extensiv begrünte Dachflächen

- extensiv begrünte Flächen in der Werkgasse und entlang des Variablen Hauses (unterbaut)
- Hecken (entlang Tramtrasse), mittel-/grosskronige Bäume (über das ganze Areal verteilt) und Nistplätze für Turmfalken an der Nordfassade des Variablen Hauses (Anflugmöglichkeiten)
- extensiv begrünte unterbaute Flächen

## Flächennachweise

Der ökologische Ausgleich umfasst das Äquivalent von 20 % der Gesamtfläche der Freiraumbereiche. Dabei können Flächen mit hohen ökologischen Eigenschaften ganz (zu 100 %), teilweise oder sogar überhöht (mehr als 100 % der effektiven Fläche) der Ausgleichsfläche zugerechnet werden. Einzelobjekte wie Bäume oder Nisthilfen zählen in Form eines Flächenäquivalents. Das Quartierplanreglement definiert die folgenden Ausgleichstypen mit ihren jeweiligen Flächenäquivalenten, wobei mindestens fünf dieser verschiedenen Typen umgesetzt werden müssen:

- a. begrünte Flächen mit hoher ökologischer Qualität (z. B. extensive Wiese (Blumenwiese), Ruderalflächen, Krautsaum, Altgrasstreifen, Reptilienlebensraum, Wildhecken) zu 100 %
- b. begrünte Flachdächer und Begrünung von vertikalen Bauteilen (z. B. Obstspaliere, Fassadenbegrünung mit einheimischen Arten) zu 30 %
- c. Pionierflächen (z. B. Kiesflächen, offener Boden, Chaussierung), wenig genutzt, ohne Herbizideinsatz unterhalten und mit Anschluss an eine Grünfläche, zu 100 %
- d. grosskronige Bäume (mittlerer Kronendurchmesser 8,0 m) zu 25 m<sup>2</sup> pro Baum, weitere kronenbildende Bäume (Feldgehölz, Obstbäume etc.) zu 10 m<sup>2</sup> pro Baum
- e. Hecken (unter Schnitt gehalten) zu 30 %
- f. Kleinstrukturen (z. B. Steinhaufen, Asthaufen etc. zu 10 m<sup>2</sup> pro Element)
- g. Trockenmauern zu 5 m<sup>2</sup> pro Laufmeter
- h. Nisthilfen zu 2 m<sup>2</sup> pro Nisthilfe
- i. Stillgewässer (Weiher, Teiche, Gartenbiotop) zu 200 %

## 5.8 Realisierung

<b>Parzellierung (§ 39)</b>	Artikel 39 betrifft alle Aspekte der aktuellen und möglichen zukünftigen Parzellenstruktur. Aktuell besteht der Quartierplanperimeter im Wesentlichen aus einer Parzelle, wobei die beiden öffentlichen Parzellen der Güterstrasse (Nr. 925) und der Tramhaltestelle (Nr. 5908, Baubereich 8) ergänzend in den Perimeter aufgenommen worden sind. Eine Parzellierung des Areals (und Veräusserungen von Teilen des Grundstücks) ist in Zukunft möglich. Die Quartierplanvorschriften behalten dabei vollumfänglich ihre Gültigkeit.
<b>Etappierung (§ 40)</b>	Artikel 40 sichert die Möglichkeit einer Realisierung der Gesamtüberbauung in Etappen. Das Richtprojekt lässt sich differenziert weiterentwickeln und adaptieren. Die Bauten können von unterschiedlichen Architekturbüros geplant werden.
Etappierungsszenarien	<p>Das Richtprojekt sieht drei Etappen vor. Dafür sind drei Etappierungsszenarien möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Szenario Nord-Süd mit der durchgehenden Errichtung der als Schutzbauten wirkenden Bauten im Baubereich 1</li><li>– Szenario Ost-West mit der initialen Entwicklung auf den Flächen in Bahnhofsnähe</li><li>– Szenario West-Ost mit dem Variablen Haus als wesentlichem raumprägenden Element</li></ul> <p>Eine Etappierung von Osten nach Westen ist aus der Optik der Vermarktung des neuen Raumangebots zweckmässig. Eine Etappierung von Norden nach Süden wäre bautechnisch und aus der Optik des Lärmschutzes und der Störfallvorsorge am sinnvollsten.</p>
Bedarfsgerechte Bereitstellung	<p>Bei einer Realisierung in Etappen müssen die dazugehörigen Anlagen und Einrichtungen gemäss dem Bedarf der jeweiligen Etappe ausgelegt sein. Falls die Realisierung einer Anlage gemäss Gesamtkonzept aus baulichen Gründen Sinn macht und die Bedürfnisse der Etappe übersteigt (z. B. Tiefgarage), wird für diese eine bedarfsgerechte Bewirtschaftung bestimmt. Würde zum Beispiel die Tiefgarage für das gesamte Areal in der ersten Etappe fertiggestellt, bestände ein Überangebot an Parkplätzen. Deren Nutzung müsste mit entsprechenden Massnahmen reguliert werden: z. B. mit einer Sperrung, einer spezifischen Bewirtschaftung, der temporären Fremdvermietung an Dritte oder einer anderweitigen Zwischennutzung.</p> <p>Die spätere Realisierung der Gesamtüberbauung muss bei jeder Etappenlösung gewährleistet bleiben.</p>

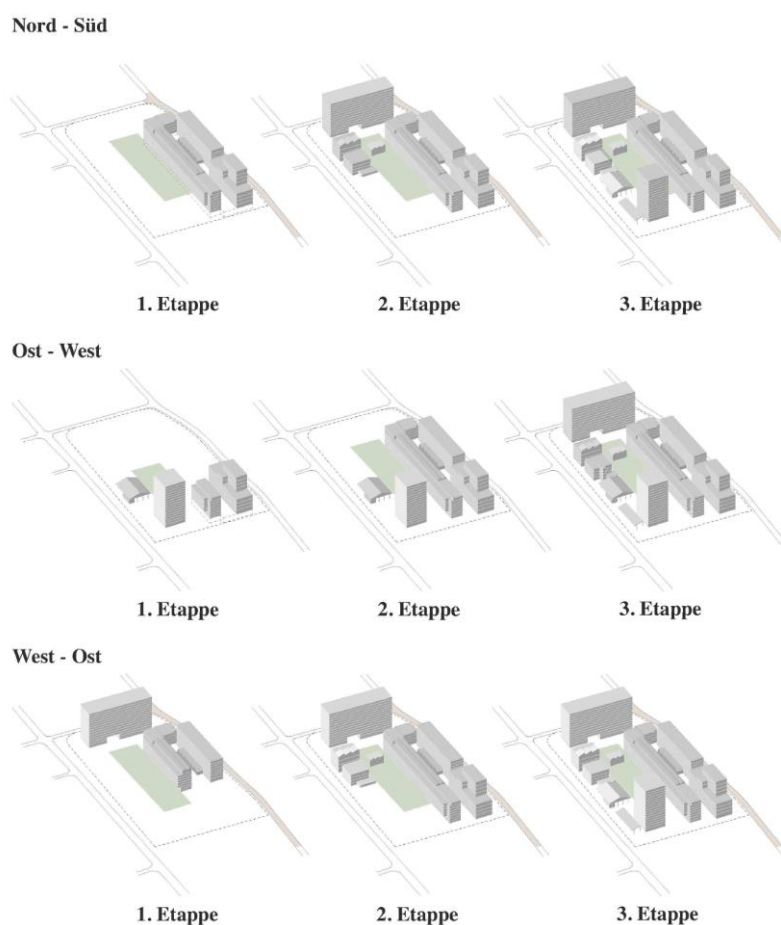


Abbildung 34 Etappierungsszenarien

Keine quantitativen Nachweise

Im Gegensatz zu den Vorgaben für die Gesamtüberbauung legt § 39 keine quantitativen Vorgaben für die Etappen fest. Dies betrifft den Mindestanteil an Gewerbenutzung, die Dachflächennutzung (Anteile Photovoltaik, Begrünung, Aufenthalt), Park- und Abstellplätze für Fahrzeuge, die Anzahl Bäume, der Anteil der ökologischen Ausgleichsflächen sowie (ausserhalb der Quartierplanvorschriften) zur Regenwasserretention und -verdunstung. Da diese ungleichmässig über das Gesamtareal verteilt sind, ist eine proportionale Berücksichtigung in den Etappen nicht möglich. Im Endausbau müssen die festgelegten Anteile eingehalten werden.

---

Keine Bestimmungen zu Lärm und Störfall	§ 40 erwähnt die Relevanz des Lärmschutzes und der Störfallvorsorge, hält aber keine weitergehenden spezifischen Bestimmungen fest. Bei einer etappierten Entwicklung müssen die Lärm- und Störfallaspekte in den Bauprojekten berücksichtigt werden.
Umgebungsplan	Bei jeder Etappe muss der Aussenraum mitkonzipiert werden. Dazu müssen im Rahmen der Baubewilligungsverfahren jeweils Nachweise erbracht werden. Sie beinhalten Aussagen zur Terraingestaltung, den Anlagen, der Bepflanzung, dem Bodenaufbau, der Oberflächenwasserbewirtschaftung, dem ökologischen Ausgleich, der Signalistik, der Beleuchtung sowie zu Pflege und Unterhalt.
Provisorischer Park	Während des Betriebs von Etappen, die jeweils nur einen Teil des Areals belegen, ist eine provisorische Parkanlage in zweckmässigem Ausmass vorzusehen (sofern der im Richtprojekt vorgesehene Park mit der Etappe noch nicht realisiert worden ist). Voraussetzung ist die Verfügbarkeit einer entsprechenden Fläche.
Entsorgungskonzepte	Für die Entsorgung sind bei einer Realisierung in Etappen im Rahmen der Baubewilligungsverfahren Konzepte auszuarbeiten, die sowohl auf die Bauetappe als auch auf die Gesamtüberbauung ausgerichtet sind.
Altlasten	Im Zusammenhang mit der Altlastensanierung ist von einem Bedarf an temporären, gesicherten Installationen und Deponien auszugehen. Abs. 6 hält explizit fest, dass derartige Installationen und Deponien zugelassen sind.
Weitere Provisorien	Weitere mögliche Provisorien, die das Quartierplanreglement aufführt, sind oberirdische Autoparkplätze und Zufahrten zur Tiefgarage. Diese Erwähnung ist nicht abschliessend: Im Rahmen von Zwischennutzungen ist die Realisierung von provisorischen Anlagen nicht ausgeschlossen, sie wird jedoch im Quartierplanreglement nicht weiter festgelegt.
<b>Quartierplanvertrag (§ 41)</b>	<p>Artikel 41 hält fest, dass die Grundeigentümerschaften einen Quartierplanvertrag abschliessen.</p> <p>Die Grundeigentümerschaften sind die HIAG (Parzelle Nr. 1025), die BLT AG (Parzelle Nr. 5908) sowie die Einwohnergemeinde Pratteln als Eigentümerin der Güterstrasse.</p> <p>Der Quartierplanvertrag regelt die Eigentumsverhältnisse, Landabtretungen und Landzuweisungen sowie die Servitute (Dienstbarkeiten, Geh- und Fahrrechte). Weiter hält er die Infrastrukturanlagen und Freiräume fest.</p>

---

Städtebaulicher Vertrag	<p>Ergänzend schliessen die Einwohnergemeinde Pratteln und die HIAG einen städtebaulichen Vertrag ab. Dieser regelt die folgenden Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Infrastrukturbeiträge</li><li>– Infrastrukturanlagen und Freiräume: Zuständigkeiten und Kompetenzen bei der Planung, der Erstellung und dem Betrieb</li><li>– Qualitätssicherung (Einsetzen eines Qualitätsbeirats und qualifizierte Konkurrenzverfahren)</li><li>– Energieeffizienz und Nachhaltigkeit / Energiegewinnung an Fassaden</li><li>– Car Sharing-Angebot und Parkplatzbewirtschaftung</li><li>– Fassadenbegrünung</li><li>– Anlagen und Räume für die Gemeinde auf dem Areal (Doppel-Kindergarten)</li></ul>
Privatrechtlicher Vertrag HIAG/BLT	<p>Die HIAG und die BLT schliessen einen privatrechtlichen Vertrag zum Landabtausch im Bereich der Tramhaltestelle sowie zu den Verantwortlichkeiten beim Unterhalt ab.</p>
<b>Qualitätssicherung (§ 42)</b>	<p>Artikel 42 betrifft das Vorgehen zur Qualitätssicherung in den Folgeplanungen. Bei der weiteren Bearbeitung gilt es, auf eine gute Gesamtwirkung im Sinne des Richtprojekts zu achten.</p>
Qualifizierte Konkurrenzverfahren	<p>Für die Projektierung des Variablen Hauses (Baubereich 2, Baukörper IV) und des Hohen Hauses (Baubereich 4, Baukörper VI) schreibt das Quartierplanreglement die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren in Anlehnung an die Normen SIA 142/143 zu Wettbewerben und Studienaufträgen vor. Aufgrund der besonderen Anforderungen an Hochhäuser werden derartige Verfahren im kantonalen Hochhauskonzept dringend empfohlen. Darüber hinaus haben sich qualitätssichernde Verfahren allgemein als branchenübliches Vorgehen bei der Planung von Hochhäusern etablieren können. Die Gemeinde Pratteln beteiligt sich am Prozess mit Vertretungen im Gremium. Ob für die beiden Baukörper je ein separates oder ein gemeinsames Verfahren durchgeführt wird, wird aktuell offengelassen. Weitergehende Bestimmungen werden im städtebaulichen Vertrag festgelegt.</p>
<b>Vogelschutz</b>	<p>Dem Thema wird gemäss den Ausführungen eine hohe Bedeutung beigemessen. Massnahmen zum Vogelschutz an den Gebäuden sollen im Rahmen der Qualitätssicherung geprüft werden. Das Vorgehen wird im</p>

städtebaulichen Vertrag verbindlich festgelegt: Im Rahmen der Umsetzung soll dem Vogelschutz Rechnung getragen werden, indem der Qualitätsbeirat und die Beurteilungsgremien der qualifizierten Konkurrenzverfahren eine/n Fachexperte/in Vogelschutz bedarfsgerecht beiziehen.

Aufgrund der spezifischen Anforderungen an den Vogelschutz pro Gebäudestandort (Verhältnisse im Aussenraum, an der Fassade und im unmittelbaren Innenraum) sind allgemeine Bestimmungen für das gesamte Areal in den Quartierplanvorschriften nicht zielführend. Auch muss in der zukünftigen Planung aufgezeigt werden, wie Vorkehrungen gegen Lärm und Störfall mit voraussichtlich hohem Glasanteil mit Vogelschutz vereinbar sind. Da ein umfassender Vogelschutz entsprechend bereits früh in der Planung beginnt (viele Gefahrenstellen können bei einer frühzeitigen Berücksichtigung vermieden werden, u.a. durch geeignete Fassadengestaltung, Brüstungen, Sprossen, geeignete Materialien) wurde die Regelung im städtebaulichen Vertrag wie folgt verbindlich formuliert.

«Der Qualitätsbeirat setzt sich wie folgt zusammen (Nummer in Klammer = Anzahl stimmberechtigte Fachpersonen)

- Architektur/Städtebau (2)
- Landschaftsarchitektur/Freiraumplanung (1)
- Vertretung Gemeinde (Bauausschuss) (1)
- Vertretung Gemeinde (Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt) (1)
- Vertretung HIAG (2)

Gemeinde und HIAG bestimmen gemeinsam die Fachpersonen aus den Bereichen Architektur/Städtebau und Landschaftsarchitektur/Freiraumplanung sowie den Vorsitz des Gremiums. Bei Bedarf können die Gemeinde/ die HIAG einvernehmlich weitere Fachpersonen beiziehen (beratend, ohne Stimmrecht); **in jedem Fall ist eine Fachperson betr. die Interessen des Vogelschutzes beizuziehen.**»

Auf Stufe Entwicklung / Projektierung wird wie folgt ergänzt:

«Als Sachpreisrichter/in (Mitglied des Preisgerichts) **ist insbesondere eine Fachperson betr. die Interessen des Vogelschutzes beizuziehen.**»

## 5.9 Ausnahmen und Schlussbestimmungen

### **Ausnahmen (§ 43)**

Artikel 43 hält fest, dass Ausnahmen von den Quartierplanvorschriften möglich sind, solange diese nicht im Widerspruch zum Zweck und den Zielsetzungen der Quartierplanung stehen. Als Behörde ist der Gemeinderat für die Gewährung der Ausnahmen verantwortlich.

### **Schlussbestimmungen (§ 44)**

Artikel 44 hält die Schlussbestimmungen fest, die für die Validierung der Quartierplanvorschriften erfüllt sein müssen:

- die Bestimmung der Gemeinde als zuständige Behörde für die Anwendung der Quartierplanvorschriften und der nachfolgenden Baubewilligungsverfahren
- das Inkrafttreten der Quartierplanvorschriften mit der Genehmigung durch den Regierungsrat

Eine Voraussetzung zur Genehmigung ist der Abschluss des Quartierplanvertrags mit seiner Unterzeichnung und öffentlichen Beurkundung.

Die Folge des Inkrafttretens der Quartierplanvorschriften ist die Aufhebung aller vorangehenden Vorschriften über den Quartierplanperimeter, die im Widerspruch zu den Quartierplanvorschriften stehen.

## 6 Interessensdarlegung

### (Herleitung und Begründung der Planung)

Aufgrund seiner Grösse und seiner besonderen Lage in der Nähe des Bahnhofs Pratteln ist die Transformation des Areals als Schlüsselprojekt für die Gemeinde Pratteln, den Kanton Basel-Land und die Agglomeration Basel zu betrachten. In diesem Zusammenhang sind der Bedarf des Vorhabens und seine raumwirksamen Auswirkungen darzulegen.

#### Nutzung/Identität

Der Name Rohner AG weckt bei einem Teil der Prattler Bevölkerung schlechte Erinnerungen: ungesunde Arbeitsbedingungen, Havariefälle, Brände und Explosionen. Die Transformation des Areals soll einhergehen mit einem neuen Bild und einer neuen Identität des Standorts. Aufgrund der hohen Schadstoffbelastung der Gebäude war der (bereits erfolgte) Rückbau der Infrastrukturen unumgänglich. Die Beurteilung der altlastenrechtlichen Situation und die Sanierung von Altlasten im Boden erfolgt nach Vorgaben des Amts für Umwelt und Energie. Oberflächliche Bodenschichten werden vollständig erneuert, so dass eine gefahrlose Nutzung des Areals sichergestellt wird. Durch eine grosse Diversität der Wohnformen, innovationsorientierten Arbeitsnutzungen und bei Bedarf öffentlichen Nutzungen (Kindergarten) einerseits, die Öffnung des Areals für die Bevölkerung andererseits (Durchwegung von/zum Bahnhof und der Hexmatt), ermöglicht das Transformationsvorhaben den für die Prattler Bevölkerung wünschenswerten Wandel des Areals zu einem integralen Ortsteil, der zwischen dem neuen Bahnhofquartier und den gewachsenen, älteren Dorfstrukturen vermittelt.

#### Siedlungsentwicklung nach Innen

Infolge des hohen Verbrauchs an Kulturland hat in der Schweiz in den letzten Jahren ein Umdenken bei der Siedlungsentwicklung stattgefunden. Im Vordergrund stehen nunmehr Flächen im bebauten Bestand, auf denen Umnutzung und Verdichtung stattfinden kann. Die Umnutzung einer ehemals industriell genutzten Fläche entspricht exemplarisch dieser Stossrichtung. Mit einem zeitgemässen Nutzungsmix (traditionelle und innovative Formen von Wohnen und Gewerbe) und einem qualitativ hochstehenden städtebaulichen Richtprojekt sind die Voraussetzungen für die hochwertige Arealentwicklung geschaffen. Dazu liefert auch der Aussenraum mit seinen grossflächigen, zusammenhängenden Einheiten einen wesentlichen Beitrag, indem er für die Bewohnenden, Benutzenden des Areals und Personen aus dem Umfeld attraktive Orte zum Ver-

weilen anbietet. Die Lage beim Bahnhof Pratteln entspricht den kommunalen, kantonalen und agglomerationsweiten Vorstellungen zur Lokalisierung der baulichen Entwicklung. Mit der hohen Ausnützung (Ausnützungsziffer von 2,05) wird der Verdichtungszielsetzung Rechnung getragen. Angesichts der anhaltend hohen Nachfrage an Wohnraum im städtischen und stadtnahen Umfeld ist davon auszugehen, dass das Angebot der ca. 350 Wohneinheiten auf eine unmittelbare Nachfrage treffen wird. Auch soll dem Bedarf an Stockwerkeigentum an zentraler Lage in Pratteln Rechnung getragen werden.

#### **Abstimmung Siedlung und Verkehr**

Angesichts der allgemein anhaltenden Mobilitätsnachfrage und des damit einhergehenden Bedarfs an Infrastrukturen und energetischen Ressourcen wird im Rahmen der Agglomerationsplanung die bedarfsgerechte Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehrsangebot angestrebt. Bei einer sehr guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind die Nutzungen privilegiert so auszuwählen, dass die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit dem öffentlichen Verkehr und ergänzend mit dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden können. Vom Areal GLEIS SÜD bis zum Bahnhof Pratteln beträgt die Distanz 100 m bis maximal 400 m. Der Bahnhof Pratteln und der östliche und mittlere Bereich des Areals GLEIS SÜD verfügen bereits heute über eine Erschliessungsgüte der Klasse A (Klasse B für den westlichen Drittel), dies ohne die in den kommenden Jahren vorgesehenen Angebotsausbauten zu einer regionalen ÖV-Drehscheibe (Taktverdichtung S-Bahn, Mittelverteilung unteres Ergolzthal/Rheinfelden) miteinzurechnen. Mit der langfristigen Entwicklung des ÖV in der Agglomeration Basel (Projekt Herzstück) wird sich Pratteln zu einem der wichtigsten Knoten entwickeln. Dementsprechend ist es zweckmässig, dass die Ansiedlungen auf dem Areal GLEIS SÜD auf dieses ÖV-Potenzial ausgerichtet sind.

Angesichts dieser Voraussetzungen ist die Entwicklung auf dem Areal GLEIS SÜD mit einer autoreduzierten Mobilität als angebracht zu betrachten. Das Vorhaben trägt diesen Voraussetzungen Rechnung, indem es zum Teil Nutzungen ansiedelt, bei denen der Bedarf an MIV gering ausfällt. Dazu gehört vor allem die Ausgestaltung der Wohnformen. Mit den revidierten kantonalen Bestimmungen zum Parkplatzbedarf (§ 70 Abs. 2<sup>bis</sup> RBV) bestehen Möglichkeiten zur Bereitstellung eines bedarfsgerechten Parkierungsangebots und seiner effizienten Bewirtschaftung. Mit gezielten Mobilitätsmassnahmen – attraktive Abstellanlagen für Zwei-Räder, Möglichkeiten zur Verwendung von Spezialvelos – wird zusätzlich der Veloverkehr als zentrale oder ergänzende Mobilitätsform gefördert.

Im Vergleich zu den Entwicklungsarealen nördlich der Eisenbahn mit direktem Anschluss an die Kantons- und die Nationalstrasse ist die Anbindung des Areals GLEIS SÜD an das Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr weniger attraktiv. Die Abwicklung erfolgt über Quartier- und Sammelstrassen, darunter auch über die Begegnungszone am Bahnhofplatz. Auch bestehen aufgrund der topografischen Überwindung der Eisenbahnlinie (Unterführung Salinenstrasse) keine direkten Wegverbindungen. Dennoch lässt sich gemäss Verkehrssimulation das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs verträglich abwickeln.

**Einschätzung grossräumige  
Auswirkungen  
(übergeordn. Strassennetz)**

Trotz sehr guter ÖV-Erschliessungsgunst und autoreduziertem Wohnen generiert die Entwicklung GLEIS SÜD auch zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (MIV). Wenn auch moderat, trägt dieser Mehrverkehr zu zusätzlichen Belastungen auf dem lokalen und dem übergeordneten Netz (insbesondere Nationalstrassenanschluss N2 Pratteln) bei. Letzteres ist bereits jetzt stark ausgelastet. Dieser kritische Aspekt führt in einer Gesamtverkehrsbetrachtung nicht zu einer negativen Einschätzung des Vorhabens GLEIS SÜD, insbesondere weil mit der Ausscheidung des Entwicklungsgebiets um den Bahnhof Pratteln die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms (und damit der kantonalen Planung) erfolgt ist und GLEIS SÜD explizit der Umsetzung der entsprechenden Planungsgrundsätze entspricht.

Betreffend die grossräumigen verkehrlichen Auswirkungen der Quartierplanung gelten folgende Überlegungen bzw. Erläuterungen:

Aus raumplanerischer Sicht (vgl. auch Anhang I):

Das Gebiet nördlich und südlich des Bahnhofs (inkl. QP-Perimeter) wird im kantonalen Richtplan (KRIP, in Anwendung des eidg. Raumplanungsgesetzes RPG, insb. Art. 1 Abs. abis «die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität», b «kompakte Siedlungen zu schaffen») im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung behandelt. Es ist im KRIP zudem als Entwicklungsgebiet (mit hoher ÖV-Güte) ausgewiesen und gehört als Bahnhofgebiet darüber hinaus zu den Entwicklungsschwerpunkten. Als Planungsanweisung gilt es, die Gebiete der Bahnhöfe und Haltestellen als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete auszugestalten. Die Entwicklungsgebiete sind die zentralen Verdichtungs- und Transformationsgebiete im Kanton. Mit der Verdichtung sollen gleichzeitig Qualität und Identität

geschaffen oder erhalten werden. Die Entwicklung des Areals mit seiner hohen ÖV-Güteklasse (das Areal GLEIS SÜD liegt grossmehrheitlich in der Güteklasse A) erfüllt entsprechend die Vorgaben aus dem RPG sowie aus dem KRIP (Innenentwicklung an den gut durch den ÖV erschlossenen Lagen); insbesondere auch in Abwägung zu einer alternativen Areal-Entwicklung auf der «Grünen Wiese» und in Gebieten mit einer «schlechten» ÖV-Erschliessung.

Das Räumliche Entwicklungskonzept REK Pratteln (voraussichtliche Genehmigung am 24.06.2024 durch den Einwohnerrat) beinhaltet mit «Pratteln Mitte» folgendes Zukunftsbild: «Das Gebiet Pratteln Mitte übernimmt die wichtigste Zentrumsfunktion in der Gemeinde. Um den Mobilitäts-Hub Bahnhof Pratteln befinden sich wichtige Dienstleistungs- und Detailhandelsnutzungen. Die Bevölkerungsstruktur ist vielfältig. Es wird ein städtisches Umfeld mit hoher Lebensqualität geboten.» Für den Bereich «Siedlung» umfasst das REK folgende Strategie: «Pratteln Mitte als selbstbewusstes Zentrumsgebiet stärken: Im gesamten Zentrumsgebiet Pratteln Mitte wird ein Rahmen für ein vielfältiges Angebot an Gewerbe, Kultur, Versorgung und Wohnformen geschaffen.» Betr. das Areal GLEIS SÜD gilt: «Die ehemals industriell genutzten Areale GLEIS SÜD, «Bredella» und «Zentrale» werden zu hochwertigen, urbanen Wohn- und Gewerbequartieren entwickelt. Die Gemeinde begleitet die Arealentwicklungen und nimmt mit der Wohn- und Gewerbebestrahlung Einfluss auf eine möglichst ausgewogene Nutzungsstruktur.». Mit dem QP GLEIS SÜD werden die Stossrichtungen gemäss REK erfüllt und die erwünschte Entwicklung an zentraler Lage mit hoher ÖV-Güte ermöglicht. Es ist unbestritten, dass durch die Quartierplanung mehr Autoverkehr entsteht. Dank der sehr guten ÖV-Erschliessung (Bahn und Bus) sind jedoch optimale Voraussetzungen gegeben, damit sich die Mobilität verstärkt vom MIV auf den ÖV verlagert.

Das geltende Umweltschutzgesetz (USG) bezweckt den Schutz von Menschen, Tieren und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume gegen schädliche oder lästige Einwirkungen sowie den Erhalt natürlicher Lebensgrundlagen, insbesondere die biologische Vielfalt und die Fruchtbarkeit des Bodens. Mit der Entwicklung einer «Industriebrache» wird eine dichte Nutzung an zentraler Lage mit hoher ÖV-Gunst sichergestellt. Dies trägt dazu bei, die natürlichen Lebensgrundlagen langfristig zu erhalten (keine Überbauung auf Grüner Wiese; haushälterischer, effizienter Umgang mit der nicht erneuerbaren Ressource Boden durch eine hohe «Dichte»); Somit besteht ein vitales Interesse, Industriebrachen einer neuen Nutzung zuzuführen. Aber auch Aspekte wie Lärm

(hohe ÖV-Güte führt zu weniger Mehrverkehr) und Altlasten (Sanierung) sind mit dem QP berücksichtigt.

Mit der Quartierplanung werden u.a. die folgenden Ziele verfolgt, welche ebenfalls die Zweckbestimmungen des USG umfassen und mit Bestimmungen im QP-Reglement verbindlich festgelegt sind:

- energieeffiziente und ressourcenschonende Bebauung, effiziente und ökologische Energieversorgung
- klimaangepasste Siedlungsentwicklung, ökologischer Ausgleich und Förderung der Biodiversität.

Aus verkehrlicher Sicht:

- Die Auswirkungen auf den Kreisell Kunimatt sind im Verkehrs- und Mobilitätsgutachten, Kapitel 7.6.2 aufgezeigt. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass bei der am 28.06.2023 von RK&P durchgeführten Verkehrszählung die Knotenströme um 11 % und die Belastung der Kreiseleinfahrt Hardstrasse um 34% über der Zählung GSK (2017) lagen. Dies entspricht einer überdurchschnittlich hohen Verkehrszunahme. Die Einfahrt Hardstrasse bietet glücklicherweise genügend Stauraum, ohne dass der öffentliche Verkehr beeinträchtigt würde (keine Buslinien). Möglicherweise gab es am Zähltag auf der A2 in Fahrtrichtung ZH/BE/LU ein Ereignis, wobei mittlerweile die A2 praktisch allabendlich überlastet ist.
- Auch für den Autobahn-Anschluss Pratteln ist dieser Ausweichverkehr von Bedeutung. Für diesen komplexen ASTRA-Knoten liegen jedoch keine Verkehrszahlen bzw. Leistungsberechnungen vor.
- Das ganze Strassennetz im Raum Pratteln wird (unabhängig vom QP-Verkehr) stark vom Ausweichverkehr von der A2 beeinflusst. Insbesondere in der Abendspitzenstunde gibt es häufig Stau auf der A2. Währenddem sich dieser früher insbesondere auf die Fahrtrichtung Basel beschränkte (Stau zwischen Tunnel Schweizerhalle und Gellertdreieck), dehnt sich der Stau heute oft über den Anschluss Pratteln aus. Zudem gibt es mittlerweile auch häufig Stau in Richtung Verzweigung Augst. Bei Stau auf der A2 wird häufig die A2 verlassen und auf die parallelen Kantonsstrassen ausgewichen.
- Mit der vor einigen Jahren eingeführten Pannestreifen-Umnutzung auf der A2/A3 (PUN zwischen Anschluss Pratteln – Autobahnraststätte – Anschluss Liestal – Verzweigung Augst – Anschluss Rheinfelden-West) konnte zwar die Kapazität der Autobahnen

leicht erhöht werden. Diese Verbesserung wurde jedoch durch verstärkte Grenzkontrollen beim Zollübergang Rheinfeldens-West der A98 wieder zunichte gemacht.

- Der Einfluss des Mehrverkehrs des QP Gleis Süd auf diese grossräumigen Überlastungen wird als sehr klein eingeschätzt. Zusätzlich ist aus raumplanerischer Sicht die geplante Nutzungen (trotz zusätzlichem Verkehr) an diesem Ort zweckmässig und erwünscht (und entspricht insbesondere auch den übergeordneten Vorgaben aus der eidgenössischen Raumplanungsgesetzgebung und der Kantonalen Richtplanung (vgl. Ausführungen weiter oben).
- Die Gemeinde Pratteln möchte zudem die grossräumigen Auswirkungen aller zur Diskussion stehenden QP's mit einem übergeordneten Verkehrsgutachten untersuchen. Dabei ist wohl eine enge Zusammenarbeit mit allen massgebenden «Playern» (Gemeinde = Gemeindestrassen, Kanton = Kantonsstrassen, ASTRA = Nationalstrassen, Zoll = Grenzkontrollen) erforderlich.
- Abhilfe schaffen kann mittelfristig der 8-Spur-Ausbau der A2 (Hagnau – Verzweigung Augst) zusammen mit dem Rheintunnel in Basel.

Die Kapazitäten des gesamten Strassennetzes im Raum Pratteln (Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen) sind insbesondere in der Abendspitzenstunde stark ausgelastet bzw. zeitweise überlastet. Der durch den QP Gleis Süd ausgelöste Mehrverkehr wird dabei nur einen geringen Anteil ausmachen. Die Interessensabwägung unter Berücksichtigung raumplanerischer und verkehrlicher Interessen bzw. deren Abstimmung zeigt, dass die Vorgaben des Raumplanungsgesetzes (RPG), des kantonalen Richtplanes (KRIP) sowie des räumlichen Entwicklungskonzeptes Pratteln (REK) erfüllt sind (Innenentwicklung an den gut durch den ÖV erschlossenen Lagen) und die im Rahmen des QP GLEIS SÜD vorgesehenen Nutzungen an diesem Ort sinnvoll und zweckmässig sind.

#### **Ortsbild**

Das Areal GLEIS SÜD stösst nicht unmittelbar an die im ISOS eingetragenen Arbeiterhäuser an der Grabenmattstrasse im Osten und südlich der Baslerstrasse; diese baulichen Ensembles werden durch die Entwicklung nicht tangiert. Die Nachbarschaft mit erhaltenswerten Bauten westlich und östlich und den Baugruppen östlich und südlich des Areals ist verträglich mit den geplanten Neubauten. Die heterogene Bebauung auf dem Areal erlaubt dabei Bezüge und Sprünge über die Arealgrenzen hinweg.

**Umgang mit Lärm und Störfall**

Das Bauen in unmittelbarer Nähe der vom Güter- und Personenverkehr stark beanspruchten Eisenbahnlinie ist mit der Herausforderung der Schutzvorkehrungen vor Lärm und Störfall verbunden, was zu Einschränkungen bei der baulichen und nutzungsplanerischen Anordnung führt. Das Richtprojekt nimmt die Herausforderung an und richtet die städtebauliche Setzung am Sachzwang der Schutzvorkehrung aus. Mit Baukörpern entlang der Eisenbahnlinie werden im exponierten Bereich kompatible Nutzungen vorgesehen und gleichzeitig ein Abschirmeffekt generiert, der den südlich gelegenen Anlagen weitgehend Schutz bietet. Die damit noch nicht abgedeckten Immissionen werden mit ergänzenden Massnahmen abgedeckt. Beim Lärmschutz betrifft dies insbesondere die Baukörper Variables Haus und Hohes Haus, wo die Wohnungen der oberen Etagen optimiert werden müssen (Orientierung der lärmempfindlichen Räume, gebäudetechnische Massnahmen). Bei der Störfallvorsorge gilt neben den nutzungsplanerischen Vorkehrungen, dass die sensiblen Einrichtungen möglichst bahnabgewandt konzipiert werden.

**Nachhaltigkeit**

Mit der Arealüberbauung wird eine nachhaltige Entwicklung angestrebt (vgl. Fachbericht durable, 22. März 2022): Zielsetzungen sind in allen drei Nachhaltigkeitsdimensionen (ökologisch, ökonomisch, sozial) formuliert. Diese umfassen die Schaffung räumlich und architektonisch wertvoller Innen- und Aussenräume, die Erzeugung von angemessener und qualitätsvoller Dichte, ein breites Nutzungsangebot, die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität, Lebenszyklusbetrachtungen von Gebäuden und Nutzungen sowie die regenerative Energieversorgung energetisch effizienter Gebäude.

## Energie

Die Arealüberbauung ist so konzipiert, dass sie den aktuellen energetischen Zielsetzungen und Angeboten auf dem Energiemarkt entsprechen kann. Beim aktuellen Stand der Planung sind neben der Energiegewinnung und dem Wärmebedarf die städtebaulichen Strukturen (Anordnung und kompakte Volumetrie der Bauten), die Möglichkeiten der Synergien und kurzen Wege für den Energietransfer, die Potenzialevaluation zur Energiegewinnung sowie die angedachten Mobilitätsformen relevant.

## Ökologische Ausgleichsmassnahmen

Mit ökologischen Ausgleichsmassnahmen im Aussenraum und auf den Dachflächen liefert der Ortsteil einen Beitrag zur Entwicklung der lokalen Flora und Fauna. Da auf dem Areal bis anhin keine ökologischen Qualitäten vorhanden waren, bieten die Massnahmen in jedem Fall eine Bereicherung und ermöglichen die Verbesserung der Vernetzung zwischen

Klima	dem nördlich gelegenen Eisenbahntrasse mit seinen warm-trockenen Milieus und den südlich gelegenen Aussenräumen und Gartenstrukturen.
Übereinstimmung mit Planungen	Auch zur Klimaregulierung leistet die Arealüberbauung einen Beitrag, indem mit der Pflanzung von mittel- und grosskronigen Bäumen sowie der teilweisen Aufnahmekapazität des Bodens neu Retention und Verdunstung vor Ort stattfinden kann. Die Simulationen zeigen, dass der Hitzeinseleffekt auf dem Areal deutlich gesenkt werden kann.
Übereinstimmung mit Planungen	Das Vorhaben GLEIS SÜD antwortet auf die Planungsgrundsätze und -anweisungen des kantonalen Richtplans gemäss folgender Zusammenstellung:

Planungsgrundsatz/-anweisung	Umsetzung im Quartierplan
S 1.2 b	
<p><i>Umzonungen zu WMZ setzen eine kommunale Auslastung der WMZ von mindestens 95 % voraus. In begründeten Ausnahmen, insbesondere bei guter ÖV-Erschliessungsgüte, zentraler Lage oder bei gesicherter zügiger Realisierung der neuen Nutzung, kann der Regierungsrat Umzonungen auch in Gemeinden mit tieferer Auslastung genehmigen. Umzonungen von Arbeitszonen oder öffentlichen Zonen zu WMZ dürfen nicht zu Neueinzonungen derselben führen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gemeinde Pratteln weist eine WMZ-Auslastung von über 95 % auf. Das Vorhaben soll zügig umgesetzt werden.</li> <li>- Die Erschliessungsgüte ist sehr gut bis gut (Güteklassen A und B).</li> <li>- Die Umzonung führt zu keiner Neueinzonung für Arbeiten. Der vormalige Betrieb resp. Betriebsstandort ist ersatzlos aufgehoben worden.</li> </ul>
S 1.2 d	
<p><i>Neu geschaffene WMZ sollen dicht überbaut werden. Die bauliche Dichte hat einem Ausnutzungszifferäquivalent von mindestens 0,8 zu entsprechen, sofern keine überwiegenden Interessen dagegenstehen. Zudem ist eine hohe städtebauliche Qualität sicherzustellen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die bauliche Dichte beträgt 2,05.</li> <li>- Für die städtebauliche und freiräumliche Qualität wurde ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren durchgeführt. Die wesentlichen Aspekte des Richtprojekts sind in den Quartierplanvorschriften festgehalten.</li> </ul>
S 2.1 b	
<p><i>Verdichtete Bauweise und Nachverdichtungen sollen, insbesondere an mit ÖV gut erschlossenen Lagen, quartier- und umweltverträglich (massgeschneidert) erfolgen und eine hohe städtebauliche, architektonische und sozialverträgliche Qualität aufweisen. Sie sind mit Massnahmen zur Erhaltung,</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die städtebauliche und freiräumliche Qualität wurde ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren durchgeführt. Die wesentlichen Aspekte des Richtprojekts sind in den Quartierplanvorschriften festgehalten.</li> </ul>

*Aufwertung oder Entwicklung der Aussenräume und siedlungsinternen Freiraumqualitäten zu verbinden.*

- Für zwei Baukörper werden zusätzliche qualifizierte Konkurrenzverfahren durchgeführt.
- Vorgaben zur Aussenraumgestaltung und zum ökologischen Ausgleich sind im Quartierplanreglement festgehalten.

**Planungsgrundsatz/-anweisung**

**Umsetzung im Quartierplan**

S 2.2

*Die Gemeinden zeigen auf, welche zusätzlichen Kapazitäten an Einwohnern und Beschäftigten durch die vorgesehenen Umzonungen geschaffen werden sollen, wie sie die Mindestdichten gemäss örtlichen Festlegungen realisieren und wie sie eine hochwertige Siedlungs- und Freiraumqualität sicherstellen.*

- Die Quartierplanung schafft Raum für rund 800 zusätzliche Einwohner/innen und 400 zusätzliche Beschäftigte.
- Die bauliche Dichte beträgt 2,05.
- Für die städtebauliche und freiräumliche Qualität wurde ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren durchgeführt. Die wesentlichen Aspekte des Richtprojekts sind in den Quartierplanvorschriften festgehalten.

S 2.3 d

*Die Aufwertung von Bahnhofsgebieten und Haltestellen von kantonaler Bedeutung in unmittelbarer Nähe einer Bahnlinie oder eines Rangierbahnhofs mit hohem Gefahrengutanteil 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.*

- Das Störfallrisiko liegt im akzeptablen Bereich.
- Die Nutzungseinschränkungen im Gefahrenbereich sind verbindlich festgelegt.
- Der Störfall wurde in einem Fachgutachten untersucht und die notwendigen Massnahmen in der Planung verbindlich umgesetzt.
- Mit baulichen Massnahmen (Abschirmung und gleisabgewandte Orientierung) wird die Verbreitung von Gefahrentum im Fall eines Störfalls minimiert.

**Planungsgrundsatz/-anweisung**

**Umsetzung im Quartierplan**

S 2.4 a

*Hochhäuser weisen kumulativ folgende Standortanforderungen auf:*

- 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

- Das Areal der Quartierplanung befindet sich in einem Eignungsraum für Hochhäuser.
- Die Erschliessung des Hochhausstandorts ist sehr gut (Güteklasse A).
- Der Hochhausstandort befindet sich in angemessener Distanz von den geschützten und schützenswerten Ensembles und Objekten in der Umgebung.

*Abhängigkeit von der Distanz zu diesen Gebieten im Einzelfall definiert werden.*

*Die Gemeinden zeigen im Planungsbericht folgendes auf:*

- *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)*
  - *mikroklimatische Auswirkungen und wie diese begrenzt werden*
- Fernwirkung, Nahwirkung, Öffentlichkeitscharakter: vgl. Kap. 4.4 sowie Richtprojekt
  - Netzanbindung, Auswirkungen Verkehr: vgl. Kap. 2, 4.1, 4.4 und 5.6 sowie Fachbericht Verkehr
  - klimatische Auswirkungen: vgl. Kap. 4.4, 5.5, 5.7 sowie Fachbericht Klima

REK Pratteln

Aufgrund der Entwicklungen in den letzten Jahren und im Zusammenhang mit den verschiedenen aktuellen Entwicklungen sowie den künftigen Herausforderungen und Fragestellungen an die räumliche Entwicklung der Gemeinde Pratteln wird aktuell ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Die Ausarbeitung folgt unter mehrfachem bzw. stufenweisem Einbezug der Prattler Bevölkerung. Ende 2023 wird das REK der politischen Beschlussfassung übergeben. Das Areal GLEIS SÜD befindet sich im städtischen Zentrumsgebiet, welches Mischnutzungen umfasst. Das Gebiet um den Bahnhof wird als Verdichtungsgebiet bezeichnet. Dabei sollen Anreize für eine qualitative Innenentwicklung geschaffen werden. Damit ist dem Entwicklungsgebiet um den Bahnhof entsprechend Bedeutung beizumessen und eine möglichst hohe und effiziente Ausnützung der Potenziale ist umso wichtiger.

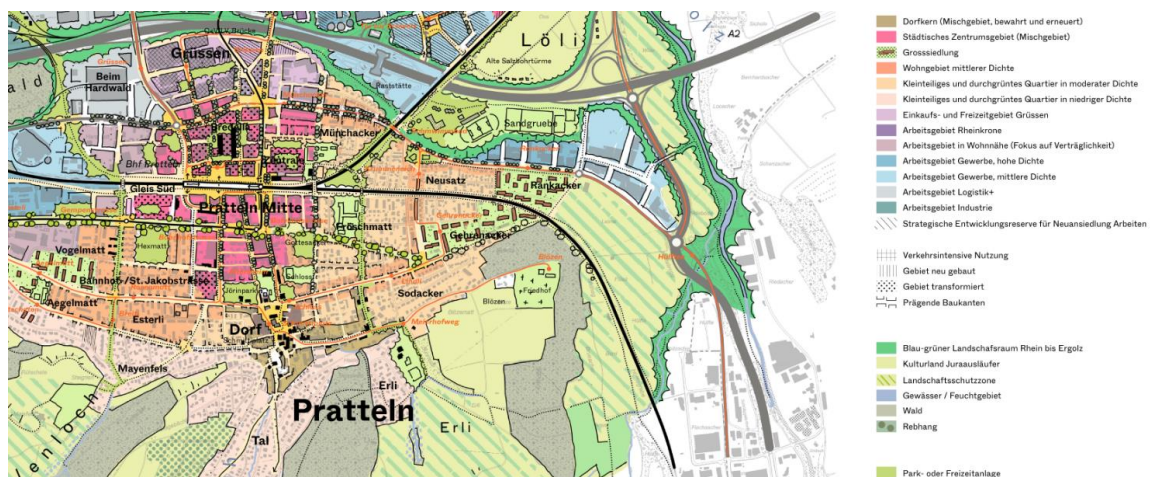


Abbildung 35 REK Pratteln, Zukunftsbild (Ausschnitt), Stand Oktober 2023

KRIP/Agglomerationsprogramm

Mit den kantonalen und agglomerationsweiten Planungen besteht eine sehr hohe Übereinstimmung. Die allgemeinen Ziele der Siedlungsentwicklung nach Innen und der Abstimmung Siedlung und Verkehr sind im kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm Basel definiert und auf eine präzise und zweckmässige Umsetzungsplanung heruntergebrochen. Das Bundesamt für Raumentwicklung bestätigt dies, indem es dem AP4 der Agglomeration Basel einer der schweizweit höchsten Wirkungsgrade zuschreibt (Beschluss Agglomerationsverkehr vom 10. Juni 2022). Die Arealentwicklung GLEIS SÜD ist ein Beitrag zur Fortschreibung der Agglomerationsplanung, welcher der Gemeinde Pratteln, dem Kanton Basel-Landschaft und der Agglomeration Basel zu Gute kommt.

In diesem Zusammenhang darf nicht vergessen werden, dass in kürzester Vergangenheit andere Transformationsvorhaben in der Agglomeration Basel kontrovers diskutiert wurden und sich in der Folge politisch nicht durchsetzen konnten (z. B. Münchenstein, Van Baerle-Areal). Kritisiert wurden die hohen Dichten und die mangelnde städtebauliche Qualität. Befürchtet werden oftmals die Rückkehr zu städtebaulichen Bedingungen der Nachkriegsmoderne und sozialer Segregation mit Ghettobildung.

Fazit

Das Richtprojekt nimmt die Herausforderung an aufzuzeigen, dass hohe Dichte mit Qualität bei Wohnen und Aufenthalt möglich ist. Die heterogene Volumetrie der Baukörper – vom Hochhaus über die Scheibe und Längsbauten bis zu Kleinbauten und Pavillons, Gebäudeeinschübe auf Erdgeschossniveau, d. h. der Ebene der Nutzenden – durchbricht das monotone Muster einer einseitigen Verdichtung. Der vielseitige, breite

Wohnungsmix (unterschiedliche Wohnungsgrößen, Miete/Stockwerkeigentum) und die vielfältigen Gewerbenutzungen ziehen Bewohnende und Benutzende aus unterschiedlichen Altersgruppen, Einkommenskategorien und gesellschaftlichen Segmenten an. Mit den differenzierten Atmosphären des Freiraums und der Ansiedlung von gemeinschaftlich und publikumsorientierten Einrichtungen ist ein Gerüst bereitgestellt, das den Bewohnenden die Aneignung und Identifizierung mit dem Ort ermöglicht.

## 7 Organisation

### 7.1 Beteiligte

Untenstehende Abbildung zeigt das Organigramm mit allen Beteiligten der Quartierplanung:

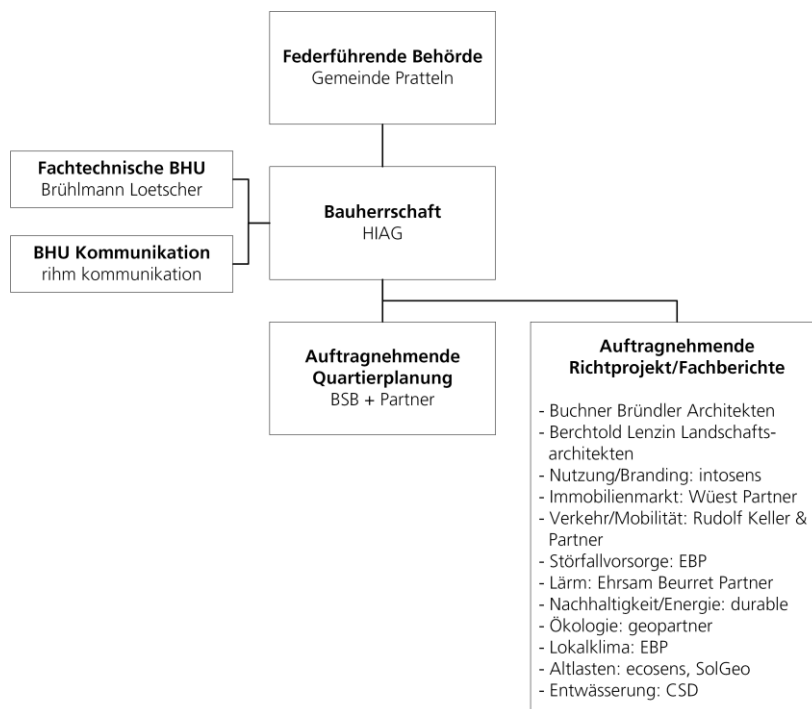


Abbildung 36 Organigramm

Die Fachberichte der Beteiligten sind im Anhang IV aufgeführt.

### 7.2 Verfahren

#### Richtprojekt, Quartierplanung

2018 erwarb HIAG das Areal der Rohner AG. 2020 führte sie den städtebaulichen Studienauftrag durch. Die folgenden Jahre 2021 und 2022 dienten der fachtechnischen Ausarbeitung des Richtprojekts und der begleitenden Studien sowie der Erarbeitung der Planungsinstrumente.

<b>Vorabklärungen</b>	<p>Themenübergreifend erfolgten Vorabklärungen auf kantonaler Ebene</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Einbezug Kantonsplaner Thomas Waltert</li><li>– Amt für Raumplanung / Kreisplaner (Oliver Stucki)</li><li>– Störfall</li><li>– Fachstelle Lärm</li><li>– Fachstelle Verkehr</li><li>– Amt für Umweltschutz und Energie (Altlasten, Grundwasser, Entwässerung)</li></ul> <p>sowie Vorabklärungen auf kommunaler Ebene</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Gesamtgemeinderat</li><li>– Gemeinderat Philipp Schoch, Vorsteher Departement Hochbau, Quartierplanung, Umwelt</li><li>– Bauausschuss Gemeinde Pratteln</li><li>– Martin Classen, Sachbearbeiter Raumplanung</li></ul>
<b>Dialogveranstaltungen</b>	<p>Während der Ausarbeitung des Richtprojekts organisierte die HIAG zwei Dialogveranstaltungen, an denen die Öffentlichkeit eingeladen war, sich zum Vorhaben zu äussern und Anliegen einzubringen. Ausserdem wurde im Frühling 2022 eine Informationsveranstaltung mit Begehung auf dem erstmals geöffneten Areal angeboten.</p>
<b>Kantonale Vorprüfung</b>	<p>Die Gemeinde Pratteln reichte den Entwurf der Quartierplanung im November 2022 beim kantonalen Amt für Raumplanung zur Vorprüfung ein. Die Amtsstelle antwortete im Februar 2023. Die Quartierplanung erfuhr in der Folge Präzisierungen und Anpassungen, darunter insbesondere eine Beschränkung der maximalen Gebäudefläche in den Baubereichen, die Erhöhung des Grünflächenanteils auf Flachdächern, die Präzisierung und Erweiterung der Vorgaben an Energie/Nachhaltigkeit sowie die Berechnung des Parkplatzbedarfs mit Reduktionsfaktoren gemäss § 80 Abs. 2<sup>bis</sup> RBV. Zu letzterem Aspekt fand im Herbst 2023 eine erneute Prüfung des Entwurfs des Quartierplanreglements statt.</p> <p>Die Stellungnahme des Gemeinderats zu den Vorgaben / Hinweisen gemäss kantonalen Vorprüfungen und die entsprechend vorgenommenen Änderungen am Quartierplandossier sind in der Beilage 5 umfassend und transparent wiedergegeben.</p>

---

<b>Optimierungen</b>	<p>Zum Nachweis eines reduzierten Parkplatzbedarfs und aufgrund der Altlastensituation erfolgten im Sommer 2023 Überlegungen zur Optimierung der unterirdischen Bauten. Es wurde eine Variante erarbeitet, welche eine reduzierte Anzahl Parkplätze in einem Untergeschoss anordnet und die Velo-Parkierung in Erdgeschoss-Flächen in- und ausserhalb der Gebäude löst.</p>
<b>Mitwirkungsverfahren</b>	<p>Das Mitwirkungsverfahren der Quartierplanung GLEIS SÜD wurde im Prattler Anzeiger und im Amtsblatt Basel-Landschaft publiziert. Ebenfalls wurde die öffentliche Mitwirkung auf der Webseite und in den Schaukästen der Gemeinde angekündigt.</p> <p>Vom Mittwoch, 31. Januar bis Sonntag, 10. März 2024 waren die Unterlagen auf der Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt der Gemeindeverwaltung Pratteln und auf der Webseite der Gemeinde einsehbar. Ergänzend zum konventionellen Mitwirkungsverfahren wurde eine online-Mitwirkung angeboten. Über die Online-Dialoge konnten ebenfalls Eingaben zur Planung gemacht werden.</p> <p>Am 31. Januar 2024 fand als Start des Mitwirkungsverfahrens eine Auftaktveranstaltung statt. Nach Ablauf der Mitwirkungsfrist und in Kenntnis aller Mitwirkungsbeiträge wurde am 10. April 2024 die Schlussveranstaltung zur öffentlichen Mitwirkung durchgeführt. Dabei wurden die Schwerpunkte der Eingaben dargelegt und weiterführende Informationen zu diesen Themen im Dialog mit den anwesenden Personen vermittelt. Beide Anlässe waren gut besucht.</p>
Mitwirkungsdossier	<p>Es wurden die folgenden Unterlagen aufgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Quartierplan (BSB + Partner, 22.11.2023)</li><li>– Quartierplanreglement (BSB + Partner, 13.12.2023)</li><li>– Planungsbericht (BSB + Partner, 14.12.2023)</li><li>– Verkehrskonzepts- und Mobilitätskonzept (Rudolf Keller &amp; Partner Verkehrsingenieure, 13.09.2023)</li><li>– Richtprojekt (Buchner Bründler Architekten / Berchtold Lenzin Landschaftsarchitekten, Oktober 2022 / rev. 2023)</li></ul>
Mitwirkungseingaben	<p>In der vorgenannten Frist sind 3 Eingaben eingereicht und 13 Beiträge über die Online-Plattform abgegeben worden. Die einzelnen Beiträge beinhalten zum Teil mehrere Anträge.</p>

Folgende Schwerpunkt-Themen sind den Mitwirkungsbeiträgen zu entnehmen:

- Mobilität / Erschliessung
  - \_ Übergeordnete Verkehrssituation
  - \_ Mehrverkehr Bahnhof / Bahnhofplatz
  - \_ Förderung öffentlicher Verkehr (öV) / Parkierung Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Velo
  - \_ Tramübergang Hexmatt
- Energie / Nachhaltigkeit
  - \_ Spiel- und Freizeitflächen
  - \_ Ökologischer Ausgleich / Biodiversität
  - \_ Vogelschutz
  - \_ Schwammstadt / Lokalklima
- Aussenraum / Ökologie
  - \_ Photovoltaik-Anlagen
  - \_ CO2-Reduktion
  - \_ Materialisierung
- Diverse Themen
  - \_ Nutzungen
  - \_ Lärmbelastung
  - \_ Sicherheit

Betreffend die Mitwirkungseingaben wurde ein Mitwirkungsbericht erarbeitet; dieser liegt der Quartierplanung bei. Der Bericht weist alle Mitwirkungsanträge (inkl. Begründungen) auf und zeigt die Erwägungen und den Beschluss des Gemeinderats transparent auf. Entsprechend wird im vorliegenden Planungsbericht darauf verzichtet, die Inhalte nochmals wiederzugeben.

Die im Mitwirkungsbericht festgehaltenen Beschlüsse sind im vorliegenden Quartierplandossier bereits berücksichtigt. Neben dem vorliegenden Planungsbericht, dem Quartierplanreglement und dem städtebaulichen Vertrag wurden auch das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sowie das Richtprojekt (betr. die Dachflächennutzung, die Verschattung und die ökologischen Ausgleichsflächen) aktualisiert.

**Weiteres Vorgehen**

Das weitere Vorgehen entspricht dem gesetzlich vorgeschriebenen Ablauf für eine Quartierplanung und ist gemäss aktuellem Planungsstand folgendermassen terminiert:

- Beschlussfassungs- und Auflageverfahren
- Beschlussfassung Gemeinderat
- Beschlussfassung Einwohnerrat
- Fakultatives Referendum
- Auflageverfahren
- Genehmigungsantrag

(Dieser Abschnitt wird jeweils gemäss Verfahrensfortschritt aktualisiert.)

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Thomas Ledermann, Projektleiter

Basel, 06. Juni 2024

## Anhang I Relevante Rechts- und Planungsgrundlagen

### Eidgenössisches Raumplanungsgesetz (RPG)

### Siedlungsentwicklung nach Innen

Das RPG sichert den häuslichen Umgang mit Boden und die Koordination von raumwirksamen Tätigkeiten. Es hält fest, dass die Aufgabe von Bund, Kantonen und Gemeinden gemeinsam und koordiniert wahrgenommen wird. Dabei werden die natürlichen Gegebenheiten sowie die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft berücksichtigt. Damit unterstützt das RPG insbesondere:

- den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen
- die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität;
- die Schaffung von kompakten Siedlungen
- die Bildung von räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft
- die Förderung des gesellschaftlichen Zusammenhalts (§ 1 RPG)

Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden achten bei der Siedlungsentwicklung auf die Grundsätze, dass

- Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet sind und schergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind;
- Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche;
- Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen möglichst verschont werden;
- Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden;
- Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten.» (§ 3 RPG)

Mit § 6 verpflichtet das RPG die Kantone zur Erstellung eines behördenverbindlichen Richtplans, der die räumliche Entwicklung des Kantons und die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten definiert.

Seit der Revision des RPG 2013 wird der Siedlungsentwicklung nach innen mit Qualität erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt.

**KRIP, Raumkonzept (RK)**

Die Gemeinde Pratteln ist im Raumkonzept Basel-Landschaft dem Raumtyp des inneren Korridors zugewiesen, der als Verdichtungsraum bezeichnet wird: «In den Verdichtungsräumen ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und -erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten. In den inneren Korridoren liegen auch die strategischen Arbeitszonen mit den bedeutendsten Umnutzungs- und Erweiterungspotenzialen.» (KRIP, RK).

Der Leitsatz 4 des RK bildet die Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen und Erhöhung der Siedlungsqualität, insbesondere in urbanen Gebieten, ab.

**KRIP, S2 Siedlungsentwicklung nach Innen**

Der Themenbereich S2 des KRIP ist der Siedlungsentwicklung nach Innen gewidmet. Grundsätzlich soll mit verdichteter Bauweise die Bevölkerungsdichte erhöht werden (Objektblatt S 2.1). Dies soll insbesondere in Entwicklungsgebieten und Bahnhofsgebieten von kantonaler Bedeutung geschehen.

Beim Gebiet um den Bahnhof Pratteln (inkl. Areal GLEIS SÜD) handelt es sich sowohl um ein Entwicklungsgebiet als auch um ein Bahnhofsgebiet.

Zwei Objektblätter halten dazu die kantonalen Beschlüsse fest:

- S 2.2 Entwicklungsgebiete: «Die Entwicklungsgebiete sind die zentralen Verdichtungs- und Transformationsgebiete im Kanton. Mit der Verdichtung sollen gleichzeitig Qualität und Identität geschaffen oder erhalten werden. Die Entwicklungsgebiete sind so umzugestalten, dass soziale, räumliche, ökonomische und ökologische Mehrwerte geschaffen werden können. Entwicklungsgebiete bestehen heute aus Wohn-, Misch- und Zentrumsgebieten sowie Transformationsgebieten (Arbeitsgebiete/ Gebiete für öffentliche Nutzungen). Mindestens 75 % der Gesamtfläche der Entwicklungsgebiete weist eine ÖV-Erschliessungsgüte B oder besser auf. Sie sollen zu hochwertigen Verdichtungsgebieten für Wohn-, Geschäfts- und Zentrumsnutzungen entwickelt werden. Die Verdichtungsaktivitäten der Gemeinden erfolgen prioritär in den Entwicklungsgebieten. Die Gemeinden richten die Zonenvorschriften in Entwicklungsgebieten an den Mindestnutzungsdichten gemäss örtlichen Festlegungen aus. Gewerbliche Nutzungen sind weiterhin möglich.»

- S 2.3 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte): Das Objektblatt bestimmt verschiedene Bahnhofsgebiete, darunter den Bahnhof Pratteln, als Entwicklungsschwerpunkte. «Diese Gebiete sollen zu städtebaulichen Orientierungspunkten weiterentwickelt werden. Die anzustrebenden Minstdichten orientieren sich an denjenigen der Entwicklungsgebiete.»

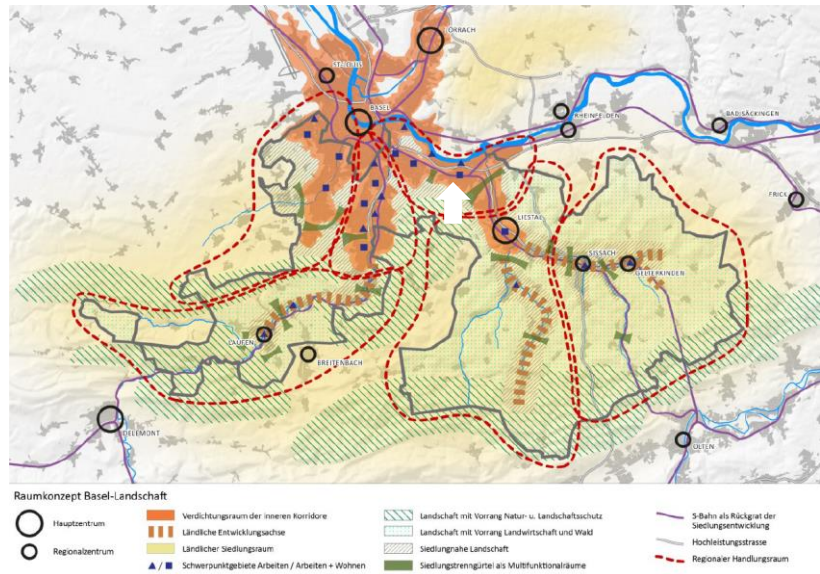


Abbildung 37 Raumkonzept Kanton Basel-Landschaft: innere Korridore (braun); Schwerpunktbereiche Wohnen + Arbeiten (dunkelblaue Quadrate)

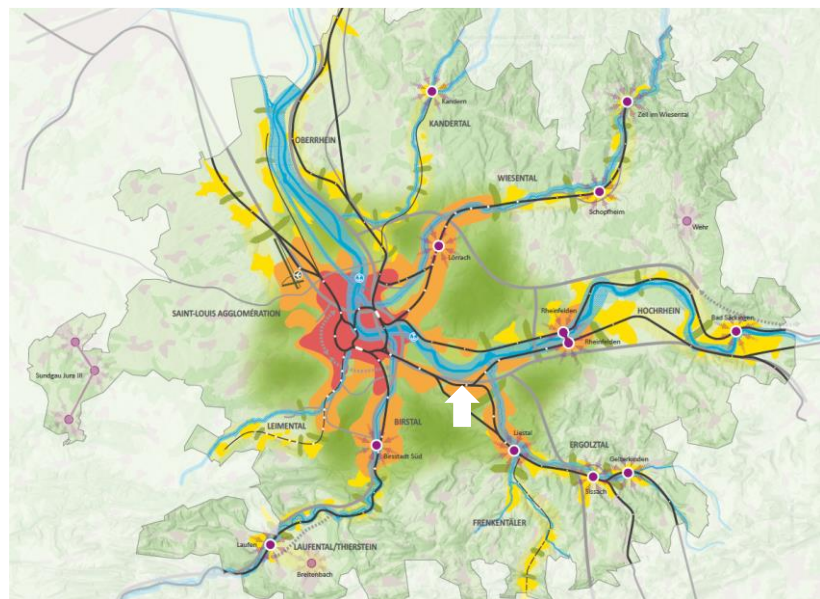


Abbildung 38 Zukunftsbild Agglomeration Basel 2040: innere Korridore (orange); Lage Areal GLEIS SÜD (weisser Pfeil)

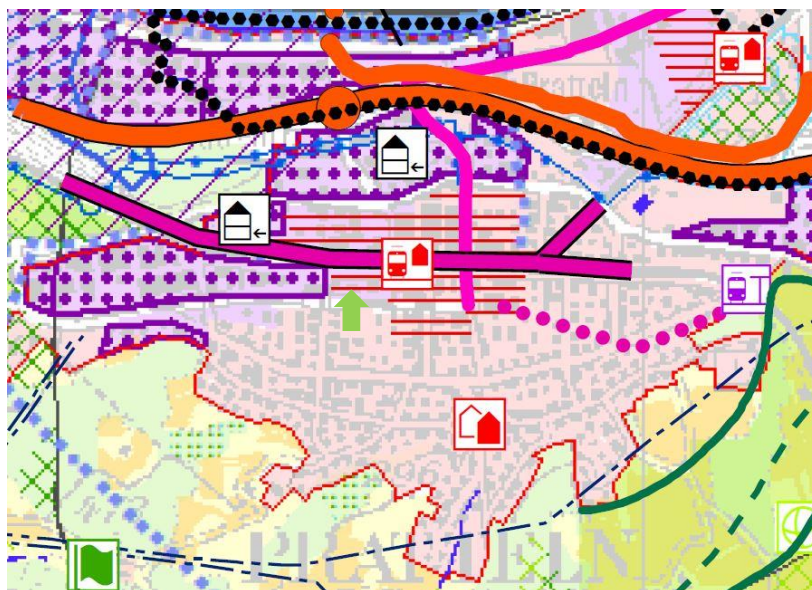


Abbildung 39 Karte des KRIP: Ausschnitt Pratteln mit dem Bahnhof (Symbol rot Mitte), dem Entwicklungsgebiet von kantonalen Bedeutung um den Bahnhof Pratteln (rotes horizontales Strichraster): Lage Areal GLEIS SÜD (grüner Pfeil)

#### Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation (AP 4)

Ergänzend zur kantonalen Richtplanung definiert das AP 4 (beim Bund eingereicht 2021) eine Teilstrategie zur Siedlungsentwicklung. Analog zu KRIP verwendet das AP 4 die gleiche Raumtypologie und definiert für die inneren Korridore die Zielsetzung, die Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung zu nutzen. Dabei werden Innenentwicklungspotenziale von agglomerationsweiter Bedeutung festgehalten. Dazu gehören Transformationsgebiete: «In Transformationsgebieten werden neue und zusätzliche Entwicklungspotenziale mobilisiert. Mit einer Transformation geht immer eine Nutzungsänderung einher, diese führt zu einer massgeblichen städtebaulichen Aufwertung und damit auch zu einer grossen Veränderung des Erscheinungsbilds des Areals. Ziel ist es, die Nutzungsdichte zu erhöhen, teilweise wird auch eine bessere Durchmischung angestrebt. Es handelt sich hier um grössere Areale mit mind. 0,5 ha» (Teilstrategie S2 Innenentwicklung)

Das Bahnhofsgelände Pratteln (inkl. Areal GLEIS SÜD) ist ein Transformationsgebiet mit Mischnutzung von agglomerationsweiter Bedeutung. Aufgrund des sehr hohen Entwicklungspotenzials wird eine hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte angestrebt.

**Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Pratteln**

Aktuell erarbeitet die Gemeinde Pratteln ein REK, das die kommunale räumliche Entwicklung für die nächsten Jahrzehnte skizzieren soll. Zur Ausgangslage hält die Gemeinde fest: «Das Wachstum in Pratteln liegt an seiner ausgezeichneten Lage und den übergeordneten raumplanerischen Anforderungen: In allen übergeordneten Planungen, wie dem kantonalen Richtplan oder dem Agglomerationsprogramm, wird Pratteln als Wachstums-, Verdichtungs- und Transformationsraum benannt. Um die Zersiedelung der Landschaft und eine wachsende Verkehrsbelastung zu vermeiden, soll das Wachstum der Region in den bestehenden, mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Langsamverkehr gut erschlossenen Gebieten stattfinden. Pratteln eignet sich besonders für die Umsetzung einer nachhaltigen Raumentwicklung. Die Entwicklung der bestehenden Bauzonen ermöglicht neue Qualitäten im Ortszentrum, den Wohn- und Arbeitsgebieten und dem Freiraum». (Website Gemeinde Pratteln)

Ende 2023 wird das REK der politischen Beschlussfassung übergeben.

Ein kommunaler Richtplan gemäss § 14 RBG liegt nicht vor.

## Abstimmung Siedlung und Verkehr

**Agglomerationspolitik des Bundes**

Um die Verkehrssituation in Agglomerationen und Städten zu verbessern und die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abzustimmen, unterstützt der Bund seit knapp 15 Jahren die Agglomerationsprogramme von Kantonen, Städten und Gemeinden. Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine wachsende Bedeutung zu. Aber es konzentrieren sich auch viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Das anhaltende Wachstum der Siedlungsfläche und die fortschreitende Mobilität erschweren die Koordination von Siedlung und Verkehr. Die Ressourcenknappheit und der Klimawandel erfordern nachhaltige Lösungen, zum Beispiel im Städtebau oder in der Freiraumentwicklung. Vier Ziele beschreiben den anzustrebenden Zustand der Schweizer Agglomerationen: hohe Lebensqualität, hohe Standortattraktivität, qualitätsvolle Siedlungsentwicklung, wirksame Zusammenarbeit zwischen Agglomerationen, Städten und Gemeinden.

Das zentrale Anliegen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedeutet unter anderem, dass die Siedlungsentwicklung prioritär an Orten stattfinden soll, wo ein adäquates Verkehrsangebot besteht.

Die Projekte der Agglomerationsprogramme dienen einer verbesserten Bewältigung des Verkehrs. Sie werden vom Bund mitfinanziert, wenn sie bestimmte Wirksamkeitskriterien erfüllen. Wichtig ist, dass die Verkehrs-

und Siedlungsentwicklung über Gemeindegrenzen hinaus gut aufeinander abgestimmt werden, die Projekte zur besseren Vernetzung des Verkehrs beitragen, die Verkehrssicherheit erhöht und die Umwelt weniger belastet wird. Kantone, Städte und Gemeinden arbeiten dafür eng zusammen.

**Agglomerationsprogramm  
Basel der 4. Generation (AP 4)**

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel bestimmen die sechs Gebietskörperschaften (4 Schweizer Kantone, eine deutsche Teilregion und ein französischer Agglomerationsverband) die räumliche Entwicklung der Agglomeration. Aufbauend auf den vorangehenden Programmen sieht das AP 4 die folgenden Zielsetzungen:

- Das Bevölkerungswachstum soll zum grössten Teil im Agglomerationszentrum sowie in den inneren Korridoren stattfinden. Es wird davon ausgegangen, dass das in den letzten Jahren gestiegene Bevölkerungswachstum anhält. Ca. 60 % des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums kann in den erwähnten Raumtypen aufgenommen werden. Werden die Potenziale optimal genutzt, besteht kein Bedarf an zusätzlichen (unüberbauten) Flächen.
- Verkehrlich soll der MIV-Anteil in der Agglomeration Basel an der Tagesdistanz bis 2040 von heute 57 % auf ca. 50-52 % sinken. Das bedingt, dass der grosse Teil des zukünftigen Verkehrswachstums über ÖV sowie Velo- und Fussverkehr (FVV) bewältigt wird. Aufgrund der bisherigen Entwicklungen und der geplanten ÖV-Angebotsausbauten ist dies realisierbar. Die Siedlungs- und Verkehrsstrategien sollen zu höheren Anteilen von Bevölkerung und Beschäftigten in Gebieten hoher ÖV-Güteklassen (A oder B) führen.

**KRIP, V 1.2  
Agglomerationsprogramm**

Zwischen dem AP4 und dem KRIP bestehen räumlich und thematisch viele Überschneidungen und Schnittstellen.

Der Leitsatz 3 des RK formuliert die Zielsetzung der Abstimmung der Verkehrsplanung mit der erwünschten Siedlungsentwicklung.

Das Objektblatt V 1.2 zur Agglomerationsprogramm hält folgende Zielsetzungen fest:

- «Die Siedlungsgebiete sind ganzheitlich zu betrachten, wobei Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen sind. Dabei soll die Verkehrsinfrastruktur möglichst wirksam dem zukünftigen Verkehrsverhalten angepasst werden, um die Standortqualität der Region zu erhalten,

wobei vor allem auf wirkungsverbessernde Kombinationen zu achten ist.»

- «Es soll eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich sind so zu gestalten, dass neue Belastungen möglichst vermieden und bestehende reduziert werden können.»
- «Die räumliche Ausdehnung der besiedelten Gebiete ist zu begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird. Der zukünftige Flächenbedarf soll soweit möglich durch eine gezielte, qualitätsvolle Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen werden. Als Indikator für die Wachstumsgebiete gilt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.»

#### **ÖV-Güteklassen**

Zur Bestimmung der Erschliessungsgunst durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) definiert das Bundesamt für Raumentwicklung Güteklassen. Sie sind ein Indikator zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und ermöglichen es, Standorte zu identifizieren, die durch ihre gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ein hohes Potenzial als Entwicklungsschwerpunkte aufweisen. Die jeweilige Güteklasse ergibt sich aus der Distanz zur Haltestelle kombiniert mit der Bedienungsfrequenz des Angebots. Unterschieden werden die Kategorien A (sehr gut), B (gut), C (mittelmässig) und D (gering).

#### **Gute Erreichbarkeit gemäss kantonalen RBV**

Die kantonale Raumplanungsverordnung (RBV) wendet für die Definition der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr im Zusammenhang mit Verkaufsflächen die folgende Definition an: «... ist gegeben, wenn bei einer Fusswegdistanz zwischen der Verkaufseinheit und der Haltestelle von bis zu 350 m eine Kursfolge von mindestens 10 Minuten als Grundangebot vorgesehen ist. Mehrere Anbindungen an den öffentlichen Verkehr sind kumuliert zu beurteilen» (§ 22a gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr).

## **Ortsbild und Kulturgut**

#### **ISOS**

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) hilft, baukulturelle Werte zu erkennen und langfristig zu sichern. Es führt die wertvollsten, landesweit bedeutenden Ortsbilder auf. Es erfasst Siedlungen in ihrer Gesamtheit. Es berücksichtigt Strassen, Plätze, Gärten und andere Grünflächen sowie die Verbindung des Gebauten zu seiner Umgebung. Das ISOS ermöglicht, Geschichte und

Identität der Ortsbilder zu verstehen, und ist somit eine bedeutende Grundlage zur qualitativollen Siedlungsentwicklung.

Das ISOS ergänzt die Schutz- und Bauinventare auf kantonaler und kommunaler Ebene und trägt wesentlich zur Erhaltung der schweizerischen Baukultur bei. Es hält fest, was Schutz verdient. Es dient als Entscheidungsgrundlage, ist jedoch weder eine absolute Schutzmassnahme noch eine Planung. Kantone und Gemeinden berücksichtigen das Inventar bei der Erarbeitung ihrer Planungen.

**Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)**

Gemäss RBG können im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung u. a. Schutzzonen und schützenswerte Einzelobjekte ausgeschieden werden. Schützenswerte Einzelobjekte werden in den Zonenvorschriften bezeichnet und umschrieben. (§ 29 RBG).

**Bauinventar Basel-Landschaft (BIB)**

Das Bauinventar Kanton Basel-Landschaft (BIB) ist eine sachdienliche Dokumentation zu schützenswerten Bauten und Anlagen. Das BIB berücksichtigt alle Bauten im Siedlungsgebiet, die vor 1970 erbaut worden sind. Es dokumentiert und bewertet Einzelbauten, Baugruppen oder Anlagen. Die Bewertung erfolgt nach einem feststehenden kultur- und architekturhistorischen Kriterienkatalog: Bedeutung von Stellung und Gliederung des Objekts, Erhaltungszustand, typologischer Stellenwert, historischer Stellenwert, kunsthistorische Bedeutung sowie die Qualität der Umgebung.

Das BIB ist ein Hinweisinventar ohne Rechtsverbindlichkeit. Es wird als wertvolle fachliche Grundlage im Rahmen von Nutzungsplanungen von den Behörden und Planern beigezogen. Das BIB ermöglicht eine fachlich begründete Zuordnung der Bauten und Anlagen in die verschiedenen Schutzkategorien.

**Kommunaler Zonenplan**

Der Zonenplan der Gemeinde Pratteln zeigt die schützenswerte Bausubstanz von kantonalem und kommunalem Wert als orientierenden Inhalt.

## Hochhäuser

Hochhäuser generieren aufgrund ihrer Dimensionen und ihrer Sichtbarkeit eine erhebliche Raumwirksamkeit, weshalb erhöhte Anforderungen an deren Planung zu stellen sind.

**KRIP, Objektblatt S 2.4 Standorte für Hochhäuser**

Auf der Basis des kantonalen Hochhauskonzepts hat der Kanton Basel-Landschaft im kantonalen Richtplan Standorte für Hochhäuser sowie Planungsgrundsätze und -anforderungen definiert.

So sind Hochhäuser räumlich «...in Tallagen von Gemeinden des inneren Korridors gemäss Raumkonzept» und verkehrlich an gut erschlossenen Lagen möglich. Für den öffentlichen Verkehr gilt die Erschliessungsgüte B als Mindestanforderung. «Historische Ortskerne und schützenswerte 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.»

Aufzuzeigen sind im Rahmen einer Hochhausplanung insbesondere:

- Fernwirkung, landschaftliche und städtebauliche Bezüge zur weiteren Umgebung
- Nahwirkung, Proportion und Bezug des Hochhauses zur unmittelbaren Umgebung (städtebauliche Einbettung/Akzentuierung)
- Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses und des Aussenraums, Abstimmung der Nutzung auf die bestehende Zentrumstruktur des Ortes, Mehrwert für die Öffentlichkeit
- Auswirkungen auf den Verkehr (Strasse/Schiene) gute und sichere Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz
- Begrenzung der mikroklimatischen Auswirkungen

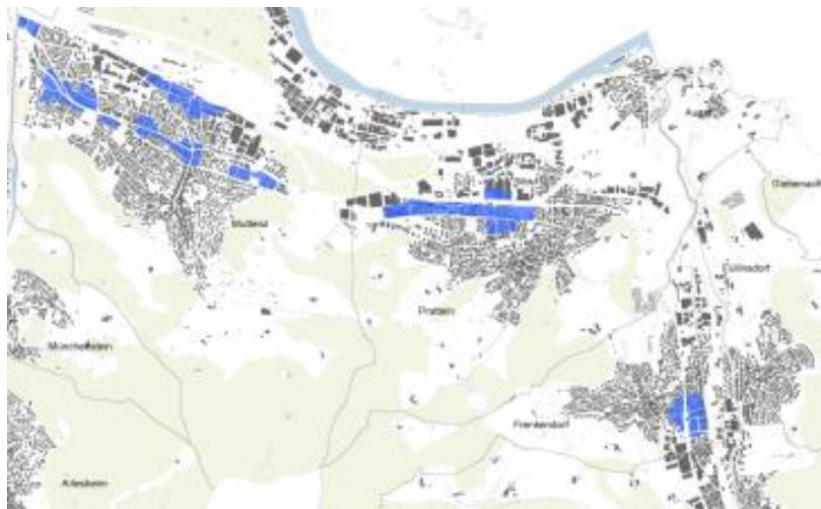


Abbildung 40 Hochhauskonzept Kanton Basel-Landschaft: Eignungsräume (blau) in Pratteln (Mitte), Muttenz (links oben) und Frenkendorf (unten rechts)

**Kantonales Hochhauskonzept** Das kantonale Hochhauskonzept definiert aufgrund von topografischen, siedlungstypologischen, nutzungsplanerischen und verkehrlichen Kriterien Eignungsstandorte für Hochhäuser. Dazu gehört unter anderem in Pratteln das Gebiet um den Bahnhof und südlich entlang des Eisenbahntrassees.

Das kantonale Hochhauskonzept definiert weiter für die Eignungsräume verschiedene Gebietstypen, darunter:

- Bahnhofareale, die Zentralitätscharakter und eine gute ÖV-Erschließungsgüte ausweisen
- Transformations- und Stadtentwicklungsgebiete, die neue Zentralität generieren

Für diese Gebietstypen kann der Bau von Hochhäusern die angestrebte Entwicklungstendenz positiv hervorheben.

Qualitätssichernde Verfahren

Gemäss kantonalem Hochhauskonzept sind zur Qualitätssicherung von Hochhausprojekten und zur unabhängigen Beurteilung der Erfüllung der Eignungskriterien zwingend Varianzverfahren wie z. B. Studienaufträge durchzuführen.

**Hochhauskonzept Gemeinde Pratteln**

Das Hochhauskonzept der Gemeinde Pratteln stammt aus dem Jahr 2008.

Die Gemeinde Pratteln definiert in ihrem Hochhauskonzept einen Raum um den Bahnhof, in dem der Bau von Hochhäusern über 60 m möglich ist (östlich des Areals GLEIS SÜD). Westlich davon (inklusive Areal GLEIS SÜD) ist eine Beschränkung auf 60 m zu respektieren.

Die Gemeinde Pratteln wendet den Zwei-Stunden-Schatten gemäss Zürcher Praxis an. Rechtsverbindlich wird der Schatten nur gegenüber Drittparzellen beurteilt. Innerhalb des Areals (Eigenverschattung) wird der Schattenwurf nur indirekt über die Wohnqualität beurteilt.

## Freiraum

**Übergeordnete Bestimmungen**

Gemäss RPG bedingt die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen die Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität. Insbesondere soll der Siedlungsraum viele Grünflächen und Bäume enthalten (§ 3 RPG). Der KRIP bestätigt dieses Prinzip und hält fest, dass eine verdichtete Bauweise mit «...Massnahmen zur Erhaltung, Aufwertung oder Entwicklung der Aussenräume und siedlungsinternen Freiraumqualitäten zu verbinden» ist (S 2.1).

**Landschaftsentwicklungs-  
konzept Pratteln (LEK)**

Das LEK von 2015 konkretisiert die Vorstellungen der Gemeinde über die künftige Entwicklung der Landschaft und formuliert Ziele und Massnahmen für eine nachhaltige Landschaftsentwicklung. Es stellt im Siedlungsraum ausserhalb des Dorfkerns ein Defizit an öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräumen fest. Auch ortet es Potenzial für naturnah gestaltete Grün- und Freiräume sowie siedlungstypische Lebensräume und Strukturen für Tiere und Pflanzen. Einzelbäume werden als prägendes Element des Freiraums und des Strassenraums anerkannt.

Gemäss Leitsatz 11 «Chancen für mehr Grün- und Freiraum nutzen» soll die Gemeinde ihre Möglichkeiten nutzen, um das Angebot an Grün- und Freiräumen zu verbessern. In den Wohnquartieren können halböffentliche Grünflächen für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und attraktiver gestaltet werden. Ebenfalls wird die Durchgrünung des Strassenraums mit zusätzlichen Bäumen und Baumreihen angeregt.

Gemäss den Zielsetzungen zum Grün- und Freiraum im Siedlungsgebiet (Ziel 37) soll Pratteln in Gebieten, die noch nicht bebaut sind, über genügend attraktive Grün- und Freiräume verfügen. Die zusätzlichen Flächen sollen zu einer höheren Lebensqualität in den Wohnquartieren beitragen. Bei neuen Bauprojekten im Siedlungsgebiet sind ausreichend attraktive Grün- und Freiräume einzuplanen. Die zusätzlichen Flächen sollen zu einer höheren Lebensqualität beitragen.

## Parkierung

**RBV, § 70  
(Autoparkplätze)**

Artikel 70 der RBV dient gemäss RBG (§ 106 zu Abstellplätzen) der Festlegung des Normalabstellplatzbedarfs. Gemäss RBV (Revision vom 1. März 2022) kann die Gemeinde «...im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen aufgrund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge (...) herabsetzen oder Höchstwerte festlegen.» Dabei gelten folgende Kriterien: die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, die Bereitstellung von genügend Abstellplätzen für Zweiräder sowie die Sicherstellung der Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag). Offene Abstellplätze sind nach Möglichkeit unversiegelt, das heisst wasserdurchlässig auszugestalten (§ 70, 2<sup>bis</sup> RBV).

**Wegleitung Abstellplätze**

In der Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas des Kantons Basel-Landschaft werden 2,0 Velo-/Mofa-Stammplätze pro Wohnung empfohlen.

## Energie

### **Energiestrategie 2050 und 2000 Watt-Modell**

Das 2000 Watt-Modell vereint die nationalen Effizienzvorgaben der eidgenössischen Energiestrategie 2050 mit den internationalen Klimazielen (Paris 2015). Es gilt die Grundannahme, dass der energetische Ressourcenverbrauch mit einer maximalen Dauerleistung von 2000 Watt pro Person nachhaltig bewirtschaftet werden kann. Aktuell liegt die durchschnittliche Dauerleistung in der Schweiz bei 6000 Watt pro Person. Bis ins Jahr 2050 soll die Bevölkerung in der Schweiz zwei Drittel weniger Energie verbrauchen als heute; die Emissionen aus Treibhausgasen sollen auf einen Viertel gesenkt werden.

Gemäss Untersuchungen des Bundes zum Gebäudepark Schweiz dürfen im 2000-Watt-Modell nicht mehr als 700 Watt Dauerleistung pro Person für die Erstellung, Nutzung und Betrieb von Gebäuden inklusive der dazugehörigen Alltagsmobilität benötigt werden. Gebäude gelten als 2000 Watt-fähig, wenn in der Planung alles Notwendige zur Erfüllung des Effizienzpfades unternommen wird. Sie gelten als 2000 Watt-kompatibel, wenn in der Planung die Nutzung und der Betrieb in die Bilanzierung mit eingezogen werden und damit die Zielwerte eingehalten sind.

### **MuKE 2014 und kantonales Energiegesetz**

Die Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE 2014) haben massgeblichen Einfluss auf die Energieversorgung und -effizienz des schweizerischen Gebäudeparks. Sie verfolgen die Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes.

Gemäss dem Energiegesetz des Kantons Basel-Landschaft (EnG BL) stehen die Einsparung von Energie, die Verbesserung der Energieeffizienz und eine möglichst weitgehende Deckung des Energiebedarfs durch anfallende erneuerbare Energien in dieser Reihenfolge im Vordergrund. Dabei ist der Endenergieverbrauch im Kanton Basel-Landschaft ohne Mobilität bis zum Jahr 2050 um 40 % gegenüber dem Jahr 2000 (6'500 GWh) zu reduzieren und der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch (ohne Mobilität) soll bis zum Jahr 2030 auf mindestens 40 % gesteigert werden. Die MuKE 2014 wurden mit der Revision des Energiegesetzes teilweise umgesetzt.

### **Energiesachplan Pratteln**

Als Trägerin des Energiestadt-Labels verpflichtet sich die Gemeinde Pratteln seit 2009, den Anteil der erneuerbaren Energieträger zu fördern und Anreize zu schaffen, um den Energieverbrauch bei Anlagen zu senken.

Der Energiesachplan Pratteln von 2011 definiert die folgenden Prioritäten bei der Umsetzung von Massnahmen:

- Energieeffizienz: Sanierung und Bau von Gebäuden mit geringstem Energiebedarf und Verdichtung des Baugebietes (Umsetzung im Rahmen der Ortsplanung)
- Verdichtung und Ausbau bestehender Wärmeverbünde
- Nutzung von Abwärme
- Nutzung erneuerbarer Energieträger

Die Versorgung mit Erdgas und die Nutzung frei einsetzbarer fossiler Energieträger (Heizöl) sind als letzte Prioritäten aufgeführt. Letztere ist jedoch gemäss aktualisierter Energiegesetzgebung nicht mehr umsetzbar.

**SIA 2040**

Das Merkblatt SIA-Effizienzpfad Energie («SIA 2040», gültig ab 1. Mai 2017), die zugehörige Dokumentation (SIA D0236) sowie die Rechenhilfe SIA 2040 bilden die Basis für die Umsetzung dieses Etappenziels der 2000-Watt-Gesellschaft im Gebäudebereich. Das Merkblatt SIA 2040 Effizienzpfad Energie stellt das Nachweismodell der 2000 Watt-Kompatibilität von Gebäuden dar und ist auch Grundlage für den SNBS-Standard (Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz). Dabei werden nicht erneuerbare Primärenergie und Treibhausgasemissionen auf den drei Ebenen Erstellung, Betrieb und Alltagsmobilität dargestellt. Für alle drei Ebenen sind Richtwerte vorgegeben.

**Lärm****Umweltschutzgesetz (USG)  
und Lärmschutzverordnung (LSV)**

Das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung regulieren auf eidgenössischer Ebene den Umgang mit Lärmbelastungen. Für bauliche Nutzungen gelten Empfindlichkeitsstufen mit Schwellenwerten für maximal akzeptable Lärmimmissionen. Werden diese Schwellenwerte aufgrund interner oder externer Emissionen überschritten, sind die jeweiligen Nutzungen nur zulässig, wenn die Lärmbelastung mit baulichen Vorkehrungen auf ein verträgliches Mass reduziert werden kann. Gemäss §§ 31 und 32 LSV betreffen die baulichen Massnahmen bei Neubauten die Anordnung der Nutzungen (z. B. lärmempfindliche Räume wie Schlafzimmer auf der lärmabgewandten Seite des Gebäudes) und Abschirmeinrichtungen.

**KRIP, S 3.3 Lärmschutz**

Das Objektblatt S 3.3 des KRIP stellt sicher, dass der Lärmschutz bei allen Vorhaben der Siedlungsentwicklung gebührend berücksichtigt wird.

**Kantonale Wegleitung  
«Bauen im Lärm»**

Lärmempfindliche Räume müssen grundsätzlich über Fenster natürlich belüftet werden können. An diesen Fenstern müssen die Grenzwerte eingehalten sein. Der Lärmschutznachweis ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen.

**Störfall****Störfallverordnung (StFV)**

Beim Transport gefährlicher Güter besteht ein Risiko für Unfälle mit erheblichen Folgen für Bevölkerung und Umwelt. Die zum Schutz vor derartigen Ereignissen geltenden Bestimmungen (Vorsorge und Bewältigung) sind auf eidgenössischer Ebene in der Störfallverordnung (StFV) festgehalten. Gemäss § 11a Abs. 1 und 3 nehmen die zuständigen kantonalen Behörden im Rahmen der Planungsverfahren die Aufgabe wahr, die Abwägung zwischen dem Anliegen der Nutzungsplanung und dem Schutzanspruch der Bevölkerung vor Störfällen durchzuführen.

**KRIP S 2.3 Bahnhofsgebiete  
(Entwicklungsschwerpunkte)**

Der KRIP hält fest, dass «die Aufwertung von Bahnhofsgebieten und Haltestellen von kantonaler Bedeutung in unmittelbarer Nähe einer Bahnlinie oder eines Rangierbahnhofs mit hohem Gefahrenanteil der Berücksichtigung des Störfallrisikos bedarf. Eine Intensivierung der Nutzung ist zulässig, wenn mittels (auf der Störfallverordnung basierenden) Massnahmen gewährleistet ist, dass das Risiko im akzeptablen Bereich liegt.»

**KRIP Richtplankarte**

Gemäss Richtplankarte (Auszug Pratteln) umfasst der Konsultationsbereich Störfall 100 m ab der Stammlinie des Eisenbahntrassees auf der Basis der Einschätzung des Gefahrenpotenzials (vorgenommen 2006 durch die SBB). Bei der Eisenbahnlinie Basel – Olten, die Pratteln durchquert, handelt es sich um die Strecke, auf der schweizweit am meisten gefährliche Güter transportiert werden. Dementsprechend sind die Störfallrisiken in der Planung zu berücksichtigen.

## Anhang II      Arealvoraussetzungen

Anhang II führt Voraussetzungen zum Areal der Quartierplanung auf, die im Rahmen der Projektentwicklung betrachtet worden waren, jedoch im Rahmen der Quartierplanung von untergeordneter Relevanz sind.

### **Abstände zu benachbarten Grundstücken**

Zu benachbarten Parzellen ausserhalb des Quartierplans sind die Grenzabstände gemäss § 90 des Raumplanungs- und Baugesetzes einzuhalten. Abs. 3 besagt, dass bei Gebäuden mit Längen ab 36 m und mehr als 5 Geschossen der Grenzabstand von der Baubewilligungsbehörde unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt wird. Beim Entwurf des Richtprojekts wurde die Praxis des Bauinspektorats berücksichtigt.

### **Strassenbaulinien**

Aktuell sind entlang der Baslerstrasse und der Gempenstrasse kommunale Strassenbaulinien festgesetzt. Die Strassenbaulinien werden mit dem Quartierplan aufgehoben. Neubauten müssen einen Mindestabstand von 4 m zur Aussenkante des Trottoirs einhalten (wird mit den Baubereichen des Quartierplans respektiert).

### **Abstände Tramtrasse**

Bauten zu den Tramgleisen hin haben gemäss Raumplanungs- und Baugesetz grundsätzlich einen Abstand von 10 m zur äussersten Gleisachse einzuhalten. Eingeschossige Kleinbauten (z. B. Veloständer), welche nicht immissionsempfindlich sind, können auch mit geringerem Abstand als 10 m zu den Gleisen erstellt werden. Der massgeblich betroffene Baubereich 5 hält den Minimalabstand ein. Die Baubereiche 7 und 9 halten den Abstand ebenfalls ein, sind aber nicht immissionsempfindlich.

### **Bauliche Trennung**

Um die Sicherheit (Schutz von Personen) zu erhöhen, ist eine bauliche Trennung zwischen Tramgleisen und Areal vorzusehen, ausser bei der Haltestelle. Das Richtprojekt sieht eine Hecke verbunden mit ökologischen Ausgleichstreifen (Kleinstrukturen) vor.

### **Schutzbepflanzung**

Entlang der Baslerstrasse ist im Zonenplan eine Schutzbepflanzung zur Trennung von Wohn- und Industrienutzung festgelegt. Mit den Transformationsabsichten wird diese Bestimmung hinfällig.

### **Baugrund**

Das Areal ist oberflächlich geprägt von Auffüllungen verschiedener Mächtigkeit. Der darunterliegende Niederterrassenschotter ist gut tragfähig und eignet sich für die meisten Fundationsarten. Der grundwasserstauende Fels liegt in einer Tiefe von ca. 25 bis 37 m und wäre zur Aufnahme

von Einzellasten (Pfahlfundation) prinzipiell geeignet, steht auf Grund der Tiefenlage für die Foundation jedoch nicht im Vordergrund.

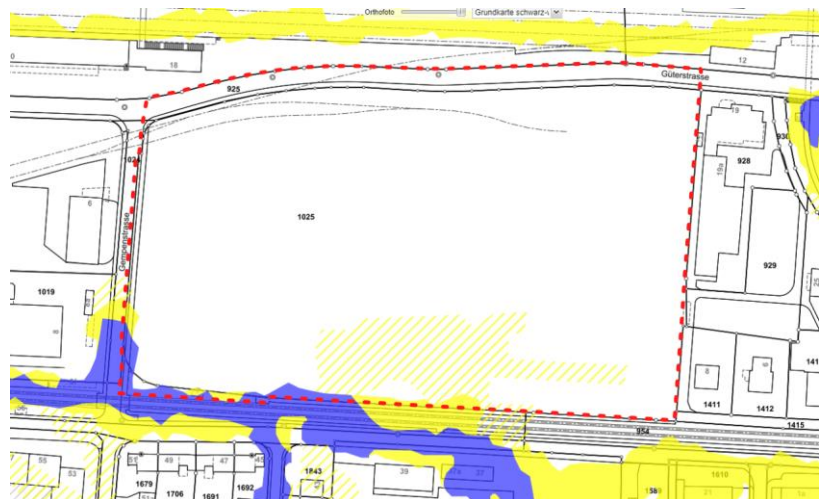
#### Risiko Erdfall/Dolinen

Das Areal liegt im Risikogebiet Erdfall/Dolinen. Die Dolinenbildung im Fels erfolgt im Allgemeinen ohne Vorzeichen und kann nicht vorhergesagt werden. Um den Auswirkungen der Dolinenbildung entgegenzutreten, wird für Gebäude ein grossflächiges und steifes Foundationssystem empfohlen, das allfällige Dolinen mit einem angenommenen maximalen Durchmesser von 5 m «überbrücken» kann.

#### Hochwasser

Gemäss kantonaler Naturgefahrenkarte ist das Areal im südwestlichen Randbereich von einer Überflutung ab einem 30-jährlichen Ereignis (HQ<sub>30</sub>) betroffen (mittlere Gefährdung). Der Baubereich 8 für die Tramwartehalle (Nebenbaute) ist am Rand betroffen. Eine geringe Gefährdung betrifft weitere geringfügige Randbereiche im Süden und Westen. Eine Restgefährdung ist im mittleren südlichen Bereich des Perimeters ausgewiesen.

Die Bestimmungen des Zonenreglements Siedlung der Gemeinde Pratteln richten sich nach hundertjährlich wiederkehrenden Ereignissen (§ 33.2).



## Anhang III Umweltauswirkungen

**Umweltverträglichkeit** Aufgrund der vorliegenden Dimensionen der Arealentwicklung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung (Vor- und Hauptuntersuchung) vorzunehmen. Insbesondere unterschreitet das Vorhaben mit einer maximalen Anzahl von 477 den Schwellenwert von 500 Autoabstellplätzen, ab dem eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig wird.

**Relevanzmatrix** Für eine allgemeine Einschätzung der Umweltauswirkungen gibt folgende Tabelle eine grobe Übersicht (Umweltbereiche gemäss Handbuch UVB des BAFU):

	Bau	Betrieb
Luftreinhaltung	r	o
Lärm	r	r
Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall	r	o
Nichtionisierende Strahlung	o	o
Grundwasser	(r)	(r)
Oberflächengewässer/aquatische Ökosysteme	o	o
Entwässerung	r	r
Landwirtschaftlicher Boden	o	o
Altlasten	r	(r)
Abfälle, umweltgefährdende Stoffe	r	o
Umweltgefährdende Organismen	o	o
Störfallvorsorge / Katastrophenschutz	r	r
Wald	o	o
Flora, Fauna, Lebensräume	o	r
Landschaft und Ortsbild (inkl. Lichtemissionen)	r	r
Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	o	o

Tabelle Relevanzmatrix Umweltauswirkungen: r: Auswirkungen relevant, werden in der weiteren Planung detailliert behandelt; (r): Relevanz gemäss aktuellem Planungsstand noch nicht abschliessend bekannt; o: nicht relevant, keine Auswirkungen

Für die relevanten und möglicherweise relevanten Umweltbereiche gelten die folgenden Einschätzungen:

- Luftreinhaltung: Schadstoffausstoss während des Baus
- Aufgrund der nördlich verlaufenden SBB-Eisenbahnlinie ist die Lärmbelastung hoch (Empfindlichkeitsstufe III). Zusätzlicher Lärm wird während der Bauphasen erzeugt. Das Richtprojekt reagiert mit nutzungsplanerischen, städtebaulichen und gestalterischen Massnahmen auf die Belastung (vgl. Punkt 5.7).
- Erschütterungen/abgestrahlter Körperschall: Während der Bauphasen ist mit Erschütterungen zu rechnen.
- Grundwasser: Der Grundwasserspiegel befindet sich in ca. 25-28 m Tiefe. Aufgrund der Altlastensituation und des Planungsfortschritts können die Anordnung der unterirdischen Bauten (Einstellhalle) und der Foundationen der Gebäude (insb. Variables Haus und Hohes Haus) noch nicht bestimmt werden. Bei einer Tangierung des Grundwasserleiters gelten die Bestimmungen gemäss eidg. Gewässerschutzverordnung.
- Entwässerung: Das Entwässerungskonzept weist nach, dass das Projekt auch ohne örtliche Versickerung umgesetzt werden kann. Es definiert Retentions- und Verdunstungsmassnahmen sowie die Möglichkeit zur Ableitung von Restwasser in die Mischkanalisation im Sinn einer Potenzialstudie und gemäss der kantonalen Vorgabe einer minimalen Retention von 12 mm/Std. Die Bewirtschaftung des auf dem Areal anfallenden Regenwassers wird in den Folgeplanungen vertieft. Die Möglichkeit der Versickerung wird durch die noch nicht abgeschlossene altlastenrechtliche Beurteilung bestimmt.
- Altlasten: Es bestehen Altlasten aufgrund der vormaligen industriellen Nutzung. Zurzeit erfolgen vertiefte Untersuchungen zum Ausmass der Kontaminierung, aufgrund derer der Umgang mit Altlasten verbindlich festgelegt wird (Sanierungsmassnahmen, Versiegelung).
- Abfälle, umweltgefährdende Stoffe: Für die Bauphasen ist jeweils ein Abfallbewirtschaftungskonzept vorzusehen.
- Störfallvorsorge/Katastrophenschutz: Für den Schutz vor externen Gefahren, die von der SBB-Eisenbahnlinie ausgehen, bestimmt der Fachbericht Störfallvorsorge (ebp, 3. Oktober 2022) den Handlungsspielraum in Sachen Nutzungsplanung und Gestaltung. Das Quartierplanreglement hält die wesentlichen Bestimmungen aufgrund des Fachberichts fest (vgl. Punkt 5.7).
- Flora, Fauna, Lebensräume: Es befinden sich keine besonderen Lebensräume mit Fauna oder Flora auf dem Areal. Im Rahmen der Aussenraumgestaltung wird die Ansiedlung von einheimischen Arten angestrebt.
- Landschaft und Ortsbild inkl. Lichtemissionen: Das Areal liegt in angemessener Entfernung von sensiblen Objekten und Ortsbildperimetern. Mit den schützenswerten Gebäuden östlich und westlich des Quartierplanperimeters tritt die Überbauung in einen Dialog. Die Aussenraumbeleuchtung muss gemäss Quartierplanreglement auf das Notwendige beschränkt sein und ist so anzulegen, dass keine übermässige Beeinträchtigung der Umgebung erfolgt.

## **Anhang IV      Quellen**

### **Richtprojekt**

Buchner Bründler Architekten, Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten, Richtprojekt HIAG-Areal Pratteln, Mai 2024

Buchner Bründler Architekten, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Varianten Untergeschosse, Juni 2023

### **Fachberichte**

CSD Ingenieure AG, Vorstudie zur Entwässerung Planung GLEIS SÜD Pratteln, 9. August 2023

durable Planung und Beratung GmbH, Nachhaltigkeitskonzept HIAG Areal Pratteln, 22. März 2022

EBP Schweiz AG, Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge für das HIAG-Areal Pratteln, 3. Oktober 2022

EBP Schweiz AG, Lokalklimatische Auswirkungen der Entwicklung gemäss Richtprojekt, 18. November 2021

Ehram Beurret Partner AG, Lärmschutzüberprüfung Richtprojekt HIAG-Areal in Pratteln, 22. Juli 2022

geopartner, Ökologische Aufwertungsmassnahmen HIAG-Areal Pratteln, 24. März 2022

Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Verkehrs- und Mobilitätskonzept Richtprojekt HIAG-Areal Pratteln, 27. Mai 2024

Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Machbarkeitsstudie Tramquerung Hexmatt, 24. Juni 2022

Tend AG, Energiekonzept GLEIS SÜD, 31. August 2023

### **Eidgenössische Gesetze und Planungsinstrumente**

700, Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), Stand: 1. Januar 2019

Raumplanungsverordnung (RPV), Stand: 1. Januar 2021

814.01, Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (Stand am 1. Januar 2022)

814.012, Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung StfV) vom 27. Februar 1991

814.201 Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28. Oktober 1998 (Stand am 1. Februar 2023)

814.41 Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. Juli 2021)

814.680, Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV) vom 26. August 1998 (Stand am 1. Mai 2017)

Bundesamt für Energie, Energiestrategie 2050

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr, Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung, 10. Juni 2022

Bundesamt für Umwelt, UVP-Handbuch, 2009

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

### **Kantonale Gesetze und Planungsinstrumente**

400, Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 08. Januar 1998 (Stand 1. Januar 2024)

400.11, Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998 (Stand 1. Januar 2024)

404, Gesetz über die Abgeltung von Planungsmehrwerten vom 27. September 2018 (Stand 1. Mai 2019)

490, Energiegesetz (EnG BL) vom 16. Juni 2016, (Stand 1. Mai 2020)

Bauen im Lärm: eine Wegleitung für Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten, herausgegeben vom Amt für Raumplanung, September 2021

Bauinventar des Kantons Basel-Landschaft, Gemeinde Pratteln, 7. August 2006

Hochhauskonzept Basel-Landschaft, Schlussbericht vom 25. April 2014

Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas, November 2004

EnDK – Konferenz kantonaler Energiedirektoren, MuKE – Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich, 2014, [www.endk.ch](http://www.endk.ch)

### **Agglo Basel**

Verein Agglo Basel, Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4), Basel, 16. April 2021

### **Kommunale Gesetze und Planungsinstrumente**

Energiesachplan Pratteln, 13. April 2011

Hochhauskonzept der Gemeinde Pratteln, 2008

Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Pratteln, Februar 2015

Räumliche Entwicklungskonzept REK Pratteln (voraussichtliche Genehmigung am 24.06.2024 durch den Einwohnerrat)

Zonenreglement Siedlung

Zonenplan

Heimatkunde Pratteln 2003, Verlag des Kantons Basel-Landschaft, Liestal (pdf-Version)

### **Weitere**

SIA, Programme für Wettbewerbe und Studienaufträge, Wegleitung zur Ordnung für Wettbewerbe SIA 142 und zur Ordnung für Studienaufträge SIA 143, 3. Revision: Juni 2020

SIA, Merkblatt SIA 2040 Effizienzpfad Energie, 2011

VSS, Norm 40291, Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen für Personenwagen und Motorräder, 2021

**Anhang V      Abkürzungen**

AltIV	Altlastenverordnung
AP4	Agglomerationsprogramm (Basel) der 4. Generation
AUE	Amt für Umwelt und Energie
BGF	Bruttogeschossfläche
BHU	Bauherrenunterstützung
BIB	Bauinventar des Kantons Basel-Landschaft
CKW	Chlorierte Kohlenwasserstoffe
FVV	Fuss- und Veloverkehr
HIAG	HIAG Immobilien Schweiz AG
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
KbS	Kataster der belasteten Standorte
KRIP	Kantonaler Richtplan
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LSV	Lärmschutzverordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MuKE	Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich
ÖV	Öffentlicher Verkehr
QP	Quartierplan
RBG	Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft
RBV	Raumplanungs- und Bauverordnung des Kantons Basel-Landschaft
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RK	Raumkonzept (Basel-Landschaft, Bestandteil des KRIP)
RPG	Eidgenössisches Raumplanungsgesetz
SIA 142/143	Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins zur Ordnung von Wettbewerben und Studienaufträgen
StFV	Störfallverordnung
USG	Umweltschutzgesetz

## Anhang VI      **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1	Ausschnitt Karte ISOS Pratteln	15
Abbildung 2	Bauinventar Basel-Landschaft (BIB)	15
Abbildung 3	Konsultationsbereich Störfallvorsorge	18
Abbildung 4	Auszug aus dem KbS, Übersicht Pratteln Mitte	19
Abbildung 5	Auszug aus dem KbS, Areal GLEIS SÜD	19
Abbildung 6	Vorgehensablauf bei Bauprojekten auf belasteten Standorten	21
Abbildung 7	Bohrplan Etappen 1 und 2	22
Abbildung 8	Vorgehensablauf bei Bauprojekten auf belasteten Standorten	24
Abbildung 9	Grundeigentum HIAG	27
Abbildung 10	Areal GLEIS SÜD aktuell	28
Abbildung 11	Güteranschlussgleis im nördlichen Bereich zur Güterstrasse	28
Abbildung 12	Güterstrasse	28
Abbildung 13	Interessenslinie SBB	29
Abbildung 14	ÖV-Güteklassen für und im Umkreis des Areals GLEIS SÜD	30
Abbildung 15	ÖV-Erreichbarkeit	31
Abbildung 16	Strassennetz Umgebung Areal GLEIS SÜD	31
Abbildung 17	Auszug kantonales Velowegnetz	32
Abbildung 18	Luftbild Pratteln	34
Abbildung 19	Entwicklungsgebiet Bahnhof Pratteln	34
Abbildung 20	Übersicht Baubereiche und Baukörper	38
Abbildung 21	Übersicht Freiraumbereiche	39
Abbildung 22	Visualisierung: Blick gegen Westen in den Park	40
Abbildung 23	Axonometrische Darstellung der Nutzungsverteilung	41
Abbildung 24	Situationsplan (mit Darstellung der Erdgeschosse)	43
Abbildung 25	Querschnitt auf der Höhe Atelierhaus, Langes Haus und Eventhaus	44
Abbildung 26	2 Stunden-Schatten 3. 11. / 8. 2. (rechts) und Tag-Nacht-Gleiche (links)	45
Abbildung 27	Situation Aussenraum	46
Abbildung 28	Querschnitt Werkgasse	46
Abbildung 29	Querschnitt Park	47
Abbildung 30	Klimasimulation	49
Abbildung 31	Schema des Dachaufbaus und Verortung Messpunkt Oberkante	56
Abbildung 32	Nutzung der Dachflächen	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 33	Übersicht Massnahmen zum ökologischen Ausgleich	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 34	Etappierungsszenarien	80
Abbildung 35	REK Pratteln, Zukunftsbild	95
Abbildung 36	Organigramm	97
Abbildung 37	Raumkonzept Kanton Basel-Landschaft	III
Abbildung 38	Zukunftsbild Agglomeration Basel 2040	III
Abbildung 39	Karte des KRIP: Ausschnitt Pratteln	IV
Abbildung 40	Hochhauskonzept Kanton Basel-Landschaft	IX
Abbildung 41	Karte Naturgefahren (Hochwasser)	XVI