

**Kantons Basel-Landschaft
Gemeinde Pratteln**

Mutation Strassennetzplan Nr. 27 (Niderfeld)

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

Stand: 8. Januar 2010

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungen

SNP = Strassennetzplan

GR = Gemeinderat

ZP = Zonenplanung

PB = Planungsbericht

MW = Mitwirkung

1 Öffentliche Mitwirkung

Die Planungsarbeiten wurden im Juni 2008 aufgenommen. Das Mitwirkungsverfahren der Mutation Strassennetzplan Nr. 27 (Niderfeld) wird im „Prattler Anzeiger“ Nr. XX vom XX sowie im Kantonsblatt Nr. 42 vom 15. Oktober 2009 angekündigt. Vom 19. Oktober bis 29. Oktober 2009 sind die Unterlagen auf der Abteilung Bau der Gemeindeverwaltung Pratteln einsehbar.

Es wurden die folgenden Unterlagen aufgelegt:

- Mutationsplan
- Planungsbericht

Die interessierte Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit bis zum 29. Oktober 2009 schriftliche Eingaben an den Gemeinderat zu machen.

2 Anregungen aus der Bevölkerung

In der vorgenannten Frist sind sechs Eingaben eingereicht worden. Der Gemeinderat entschied über die Eingaben an seiner Sitzung vom 12.01.2010

3 Veröffentlichung des Berichtes

Der Mitwirkungsbericht der Mutation Strassennetzplan Nr. 27 (Niderfeld) wurde im „Prattler Anzeiger“ Nr. 2 vom 22. Januar 2010 sowie im Kantonsblatt Nr. 2 vom 21. Januar 2010 publiziert und vom 25. Januar bis 15. Februar 2010 öffentlich aufgelegt.

Ebenfalls ist der Bericht den Eingebnern direkt zugestellt worden.

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

Gemeinde Pratteln
Mutation Strassenetzplan Nr. 27 (Niderfeld)

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; (---) = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|---|---|---------|--|--|
| 1.1 | (---) Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel | Umweltschutz-(aus)wirkungen | | Mit unserer Stellungnahme beantragen wir die detaillierte Darstellung der Umweltauswirkungen und die Umsetzung aller geltenden Umweltschutzauswirkungen, insbesondere der Luftreinhaltung. | Es geht hier lediglich um eine Änderung des Strassenzoplanes und um die geringfügige Verschiebung der zukünftigen Nord-Süd-Verbindung. Die verlangten Auswirkungen auf die Umwelt etc. sind in dieser Planungsphase weder verlangt noch notwendig. |
| 1.2 | (---) | Formelles: PB | | Der PB ist unvollständig. Keine Dokumentation der Abstimmung mit Umweltrecht, insbes. des Kant. Massnahmenplans Luft: Keine Darstellung der Auswirkungen auf die Umwelt (Vorhaben bezweckt Kapazitätsvergrößerung und soll in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet realisiert werden). | Siehe 1.1 |
| 1.3 | (---) | Formelles: Benennung der Planunterlagen | | Wir sind der Ansicht, dass die [Änderung des rechtskräftigen SNP vs. des im Genehmigungsverfahren befindlichen Teil-SNPs der Planung Pratteln Mitte] sowohl Titel, PB und Plänen unmissverständlich bezeichnet werden soll. | Die formellen Angaben in den Planunterlagen entsprechen den Absprachen mit der BUD, Liestal. Die Plangrundlage ist korrekt erstellt. |
| 1.4 | (---) | Formelles: Darstellung der Planunterlagen | | Die separate Darstellung der aufzuhebenden und neu zu genehmigenden Planinhalte ist unüblich und schlecht interpretierbar. Es sollte mindestens ein zusätzlicher Plan "alles in einem" zur Verfügung stehen. | Die Darstellung entspricht den üblichen Vorgaben des Bau- und Umweltdirektion Basel-Landschaft. Ein zusätzlicher Plan wird nicht erstellt. |
| 1.5 | (✓) | Formelles: Vorabklärungen | | Das positive Fazit aus den Vorabklärungen (u.a. Tiefbauamt BL) ist nicht nachvollziehbar. | Die Vorabklärungen (Korrespondenz) mit dem Tiefbauamt BL und Forstamt beider Basel wurden im PB ergänzt. |
| 1.6 | (✓) | Formelles: PB | | Der PB erhält eine falsche Datumsangabe [betr. MW]. | Die Datumsangabe wurde im PB entsprechend korrigiert. |
| 1.7 | | Verkehrsplanung | | Es sind die Gründe und nicht die Ziele der Mutation [in Kap. 3 des PB] aufgeführt. Als eigentlicher Grund lässt sich die aktuelle Überbelastung des lokalen Strassennetzes und zu Spit- | Die Ziele und Vorteile der neuen Strassenlinienführung können aus dem umfassenenden und klar abgefassten Verkehrsgutachten entnommen werden. |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|------|--|---------|--|--|
| 1.8 | --- | Koordination Raumplanung / Umweltrecht | | Die Abstimmung zwischen Raumplanung und Umweltrecht existiert nicht. Sie ist unbedingt nachzuweisen. | Siehe 1.1 |
| 1.9 | --- | Übergeordneten Strassennetz | | Der Bau einer Gemeinde-Sammelstrasse läuft unseiner Erachtens der Absicht des Kantons entgegen, den Verkehr möglichst auf dem übergeordneten Strassennetz zu kanalisieren. | Es handelt sich um eine zukünftig wichtige Sammelstrasse, welche auch eine logische Entlastung des Verkehrs auf der Hartstrasse ergibt. Gegenüber dem bisherigen Strassennetzplan ändert sich nichts. Es handelt sich nur um eine geringfügige Verschiebung der Lage dieser Nord-Süd-Verbindung. |
| 1.10 | --- | Koordination | | Wir erkennen die Koordination dieser Mutation mit der Planung "Pratteln Mitte" nicht schlüssig darstellt. | Mit der eigentlichen Planung Pratteln Mitte hat diese marginale Verschiebung der Verbindungsstrasse Hardstrasse- Rheinstrasse keinen Zusammenhang. Die Effizienz dieser Strassenführung kann aber im aktuellen Verkehrsgutachten nachgelesen werden. |
| 1.11 | --- | Verkehrsplanung: Nachhaltigkeit | | Die Darstellung des Strassenbauvorhabens im PB entspricht einer rein nachfrageorientierten Verkehrsplanung und widerspricht damit den Absichten einer umfassenden nachhaltigen Planung. Massnahmen auf Seite der privaten Projekte, welche das Verkehrsaufkommen reduzieren sowie Verbesserungen bei der Erschliessung mit dem öffentlichen, sowie dem Fuss- und Veloverkehr dürfen nicht ausser acht gelassen werden. | Im Verkehrsgutachten sind alle aktuell bekannten Nutzungen mitberücksichtigt. Die Anforderungen des Langsamverkehrs sind mit dieser Linienführung gesichert. Weitere Angaben können erst mit einer detaillierten Projektierung gemacht werden. |
| 1.12 | --- | Verkehrsplanung: Kapazitäten | | Es ist nicht haltbar, den Strassenbau mit der Verbesserung bereits bewilligter Projekte zu rechtfertigen. Bewilligte Projekte müssen den Nachweis er- | Siehe Verkehrsgutachten Gruner AG vom 10.06.2009. |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|------|--|---------|--|--|
| 1.13 | --- | Verkehrsplanung: verkehrsintensiven Nutzungen | | bracht haben, dass sie mit den bestehenden, bzw. mit den projektbezogenen verkehrlichen Massnahmen funktionieren werden. Zusätzliche Kapazitäten für ein bewilligtes Projekt als zwingend notwendig zu bezeichnen würde bedeuten, dass es ohne gültige Kapazitäten bewilligt wurde. | Im Verkehrsgebäude ist die Verkehrsbelastung im Kapitel 5.2, Seite 4 berücksichtigt. |
| 1.14 | --- | Verkehrsplanung: privates vs. öffentliches Interesse | | Wir erkennen für diesen Strassenneubau vor allem private Interessen. Die Darstellung der öffentlichen Interessen sind für uns nicht schlüssig. Die Entlastung des Strassennetzes kann auch alternativ durch Massnahmen bei den privaten Projekten sowie durch die Verbesserung der ÖV-Erschliessung erreicht werden. | Es handelt sich lediglich um eine geringfügige und gemäss dem vorliegenden Verkehrsgutachten als sinnvolle Verschiebung der Strassenführung, welche bezüglich der Verkehrsführung nur Vorteile bringt. Durch diese Massnahme profitiert auch der ÖV durch eine flüssigere Verkehrsabwicklung. |
| 1.15 | --- | PB: verkehrstechnische Infrastruktur / Umweltverträglichkeit | | Die Gemeinde hat für die verkehrstechnische Infrastruktur und deren Funktionieren zu sorgen. Ebenso ist sie von Amtes wegen verpflichtet die Umweltverträglichkeit sicher zu stellen. Im PB ist dies nicht aufgezeigt. | Der behördenverbindliche Strassennetzplan ist dazu da die zukünftigen verkehrstechnischen Erschliessungen aufzuzeigen. Insbesondere dürfte die Umweltverträglichkeit gegenüber dem bisher gültigen bzw. im Genehmigungsverfahren befindlichen Strassennetzplan keine wesentlichen Änderungen aufweisen (handelt sich nur um die geringfügige Änderung einer bereits im Strassennetzplan Pratteln Mitte vorhandenen Nord-Süd-Verbindung). Es tritt höchstens eine Verbesserung ein, da diese Massnahme zu einer flüssigeren Verkehrsführung und somit zu kürzeren Stauzeiten führt. |
| 1.16 | --- | PB: Umweltschutz | | Der PB wägte die Interessen des Umweltschutzes in kleinster Weise ab. Dies ist besonders stossend, weil | Siehe 1.15 |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kennnissnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|------|--|---------|---|--|
| 1.17 | --- | Koordination Raumplanung / Umweltrecht | | <p>die explizit bezweckt Kapazitätserweiterung in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet geplant wird.</p> <p>Der VCS lehnt diese Mutation Nr. 27 mit der bezweckten Kapazitätserweiterung ab. Die Planung ist unseres Erachtens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwingend mit dem Umweltrecht zu koordinieren und die Umweltauswirkungen darzustellen - unter Einbezug der möglichen verkehrsmindernden Massnahmen auf Seite der privaten Projekte zu überarbeiten - mit einer deutlichen Verbesserung der ÖV-Er-schliessung zu ersetzen, allenfalls zu ergänzen - auf das Nutzungsmass und die Standortfrage für publikumsintensive Einrichtungen im Einzugsgebiet zu überprüfen. | <p>Es geht hier nicht um eine Kapazitätserweiterung, sondern lediglich um eine geringfügige Verschiebung der heute schon im rechtsgültigen Strassennetzplan vorgesehenen Verbindung.</p> |
| 2.1. | --- | Bau- und Strassenlinien | | <p>Wie aus dem aufzuhebenden Plan (Mutation Nr. 25, vom RR genehmigt am 13.9.2005) ersichtlich, stand der GR in der Pflicht, im Rahmen der Arealüberbauung (konkret: Baugesuch Planzer, 28.7.08) mit Bau- und Strassenlinien die definitive Lage der Verbindung durch das Gebiet Niderfeld (öV-tauglich) festzulegen. Dieser ist er nicht nachgekommen.</p> | <p>Die ÖV-Anbindung durch das Areal der Firma Planzer mit einer Strassen- und einer Tramführung durch das Grüssenareal ist durch den Kanton ebenfalls fallen gelassen worden. Mit der Realisierung der Zufahrt IKEA ab der Salinenstrasse ist der Strassennetzplan in dieser Hinsicht bereits obsollet geworden. Die im Rahmen der Planung "Pratteln Mitte" erwägte neue Linienführung für eine Nord-Süd-Strassenverbindung befindet sich im Genehmigungsverfahren und ist noch nicht rechtskräftig. Anlässlich der Baueingabe des Projektes Planzer II hat der Gemeinderat die zukünftige Strassenführung dieser Nord-Süd-Verbindung nochmals eingehend überprüfen lassen. Die Vorteile einer geringfügigen Verschiebung dieser Sammelstrasse gehen eindeutig aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten hervor. Nach</p> |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kennzeichnung

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------|---|---------|---|--|
| 2.2 | --- | Ganzheitliche Betrachtung Strassennetz vs. zukünftige Entwicklungen | | <p>Es sollte ein Ziel sein die Verkehrsströme auf Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. Die heutige Situation und die geplante Entwicklung macht es unumgänglich die zukünftigen Verkehrsströme in ganz Pratteln zu analysieren und die notwendigen Planungen vorzunehmen. Wichtige Einflussfaktoren, welche nicht isoliert betrachtet werden sollen, sondern um so mehr in einem ganzheitlichen Zusammenhang gesehen werden müssen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einkaufszentrum „Grüssen“ - Erstellte Neubauten „Niderfeldboden“, „Niderfeld und Dürrenhübel“ - Erstellte Neubauten „Aquabasilea“ und geplante „Hardmatt“ - Erstelltes Logistikzentrum „Leimgruber“ und Industrie „Schweizerhalle“ - Neubau Frenkendörfer-/ Rheinstrasse und Anschluss Pratteln - Geplante Entwicklung „Salina Raurica“ - Geplante Autobahnauffahrt Pratteln (Salinenstrasse) - Geplante Verlängerung der Tramverbindung (Trassesicherung) - Geplante Verlegung der Rheinstrasse zur Autobahn - Geplante und mögliche Hochhäuser um den Bahnhof (Hochhauskonzept) - Geplante Verkehrsberuhigung Pratteln (Oberfeldstrasse) - Sicherung von Grünzonen und ökologischen Au | <p>einer ersten Beurteilung hat auch das kantonale Raumplanungsamt und das Tiefbauamt dieser Linienführung den Vorrang gegeben. Der vorliegende Vorprüfungsbericht muss insofern relativiert werden, da er nur dem seinerzeitigen Wissensstand entspricht.</p> <p>Die westliche "Umfahrung" bzw. Verbindungsstrasse von Nord nach Süd hat im Strassennetzplan seit jeher bestanden und basiert auf den Verkehrsgutachten 2003 im Rahmen der Planung Pratteln Mitte. Es ist richtig, dass auch ein Abfluss über die Kraftwerkstrasse auf die zukünftig verlegte Rheinstrasse geprüft wird (bereits in Abklärung durch das Ingenieurbüro Erne). Bei dieser Verbindung ist daran zu denken, dass auch das zukünftige Entwicklungsgebiet Salina-Raurica über diese Erschliessungsbachse Verkehr in Richtung Dorf generieren könnte. Zum heutigen Zeitpunkt sollten beide langfristigen Optionen mit dem Strassennetzplan und der westlichen Strassenverbindung aufrecht erhalten werden. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt zudem alle erwähnten Baugebiete.</p> |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------|--|---------|--|--|
| 2.3 | (✓) | Ziele der Mutation | | <p>Anliegen gleichsflächen Dabei wird sich herausstellen, dass nicht der Kunimattkreisel oder die Salinenstrasse zum Engpass werden, sondern der Autobahnanschluss als ganzes.</p> <p>Eine solche Betrachtungsweise kann ergeben, dass eine neue Strassenverbindung z.B. über die Kraftwerkstrasse nach Norden an die (einmal verlegte) Rheinstrasse geführt werden sollte. Diese Verbindung müsste für den motorisierten und öffentlichen Verkehr ausreichen ausgebaut sein. Ausgehend von einer solchen Verbindung sind beide Prattler Autobahnanschlüsse erreichbar. Alle angrenzenden Kreisel können mittels dieser Route alternativ entlastet werden und der Verkehr wird dennoch konzentriert abgeführt. Da braucht es nicht noch eine zusätzliche Verbindung nach Norden.</p> <p>Mit der Mutation des SNP verfolgt der GR ff. Ziele im Gebiet Niederfeld: - Unabhängige Führung einer Verbindung von der Hardstrasse bis zur Rheinstrasse ohne direkte neogative Einflüsse von verkehrsintensiven Logistikfirmen. - Frühere und damit flüssigere Trennung des Verkehrs, z.B. bei Rückstau vor dem Kunimattkreisel. - Zukünftige Verbesserung, auch in Bezug auf den Verkehr des Betriebes Aquabasilea. Im Weiteren steht die Bau- und Umweltdirektion kritisch zu der geplanten Mutation.</p> | <p>Der Bericht der BUD ist zu relativieren, da er dem seinerzeitigen Wissensstand entsprach. Alle kantonalen Fachstellen haben nach den heute vorliegenden Fakten die neue geringfügig abweichende Linienführung als gut beurteilt.</p> |
| 2.4 | --- | Verkehrsplanung: Trennen der verschiedenen Verkehrsströme | | <p>In der neuen Planung kreuzen sich die Verkehrsströme doppelt. Egal ob die Strasse gemäss Mutation Nr. 25 oder 27 nach Norden geführt wird, einen möglichen Konflikt könnte es mit dem Rangierverkehr auf den Gleisen zum Planzer-Areal (ankommende und umherstehende Waggons) geben</p> | <p>Mit der neuen Linienführung kann ein niveaugleiches Kreuzen des Gleisverkehrs aufgrund der natürlichen topografischen Verhältnisse verhindert werden. Dies ist als eine grosse Verbesserung der bisherigen Strassenführung zu werten.</p> |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------|--|---------|---|---|
| 2.5 | --- | Verkehrsströme | | Sollen alle diese drei Verkehrsströme sauber aneinander vorbeigeführt werden, wie es der GR vorschlägt, dann sind umfangreiche Bauten erforderlich. | Im Bereich dieser Westumfahrung sind umfangreiche Bauten notwendig (Bahnüberführung, Autobahnbrücke etc). Als Vorteil ist zu erwähnen, dass ein Anschluss der Firma Planzer ohne Anpassung des heutigen Einbahnverkehrs möglich ist. |
| 2.6 | K | Logistikzentren | | Im Weiteren ist zu klären in wieweit zwischen den Logistikzentren Planzer und Leimgruber LKW-Verkehr geplant sind. Es kann durchaus sinnvoll sein diese, nach der eingereichten Planung Pratteln Mitte, durch das Areal zu führen und die Kreisell von solchem LKW-Verkehr zu entlasten. | Die Einfahrt in die Rheinstrasse vom heutigen Logistik-Quartier Dürrenhübel ist bereits stark durch LKW -Verkehr belastet. Die zukünftig sinnvolle Verkehrsführung wird die vorgesehene Überarbeitung des Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2003 zeigen (im Budget 2010 vorgesehen). |
| 2.7 | --- | Strassenverbindungen | | Das angestrebte Ziel dass wichtige Strassenverbindungen möglichst frei von weiteren privaten Drittnutzungen (z.B. Zufahrt Planzer) funktionieren sollten, widerspricht dem Grundsatz des haushälterischen Umgang mit dem Boden nach RBG, welche eigentlich eine intensive Nutzung fordert. | Der geringfügige Anteil des Grundstückanteils ausserhalb des Baugebietes ist aufgrund der bestehenden Flächenarrondierung ersichtlich. Die Aussage bezüglich der nicht gewünschten Vernetzung mit dem Logistikbetrieb bezieht sich auf den Status dieser zukünftigen Verkehrserschliessung. |
| 2.8 | --- | Kostenfolge | | Ebenfalls anstössig ist, dass geplante Rodung als für eine Sammelstrasse zulässig sein könnte, dann aber die Gemeinde voll für die Kosten aufzukommen hat, wogegen die Rodung für eine Erschliessungsstrasse ausserhalb der Bauzone bundesrechtswidrig ist, hier aber eigentlich die Grundeigentümer für die Kosten aufzukommen hätten. | Die Waldrodung ist auf eine geringe und bereits heute nicht bewirtschaftete und sprissende Waldrandzone beschränkt. Die Vorabklärungen haben ergeben, dass eine Rodung dieser Randzone von den kantonalen Fachstellen genehmigt werden kann. Ebenfalls hat die Waldeigentümerin einer Rodung unter Auflagen zugestimmt. Kostenübernahmen sind bei der zukünftigen Realisierung der Strasse zu klären. |
| 2.9 | --- | Öffentliches Interesse: Verkehrszählraten | | Es heisst darin, dass die Salinenstrasse "in Spitzenzeiten" teilweise überlastet sei. Das ist noch lange kein Grund, eine neue Strasse zu verlangen! Ge- naue Verkehrszählraten müssen her, sonst ist diese | Die Verkehrszahlen sind aus dem Verkehrsgutachten der Gruner AG ersichtlich. Die Aussage ist somit nachvollziehbar. |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kennzeichnung

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|------|---|---------|--|---|
| 2.10 | K | Autobahnkreisel | | Aussage nicht nachvollziehbar. Leider ist die Autobahnausfahrt noch immer mit einer Signalanlage versehen, welche weiterhin auf der Salinenstrasse zu Rückstaus führt ... Es ist ... von höchstem öffentlichem Interesse der Prattler Einwohner, dass der Autobahnkreisel ins Investitionsprogramm des Bundes aufgenommen wird. | Die angedachte Autobahnspange ist im Agglomerationsprogramm 2010 - 2014 nicht enthalten. Es ist richtig, dass ein flüssiger Abfluss des Verkehrs auf die Basisschliessungen zu fördern ist. Gerade aus diesem Grunde sind langfristige Nord-Süd-Verbindungsstrassen wenigstens im Strassennetzplan aufrecht zu halten. |
| 2.11 | --- | Strassenverlauf | | Wenn schon dann soll die Strasse auf Baugebiet erstellt werden. Die Firmen Brotbeck und Planzer haben ihre Projekte anzupassen. Die Spielregeln waren den Investoren von Anbeginn bekannt. | Die im Planungsverfahren Pratteln Mitte angedachte noch nicht rechtskräftige Strassenführung ist bereits heute nach der Realisierung des Projektes Planzer I mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Ebenfalls wäre das Areal Brotbeck stark tangiert. Von der notwendigen niveaugleichen Querung der Industriegleise ganz zu schweigen. Die neue Linienführung bringt nachweisbar nur Vorteile. |
| 2.12 | --- | Nutzung: Keine Verkehrsentensive Nutzung | | Ebenfalls widersprach die Ansiedlung verkehrintensiver Verkaufsflächen in der Hardmatt der ZP Pratteln Mitte, wonach verkehrsentensive Verkauf nunmehr im Gebiet Grüssen zulässig sein sollen. Trotzdem wurde ein Gartencenter bewilligt. | Die Ansiedlung verkehrintensiver Verkaufsflächen ist auch im kantonalen Richtplan in diesem Gebiet zugelassen. Das Gartencenter ist gemäss den gesetzlichen Voraussetzungen nicht als verkehrsentensiver Betrieb zu taxieren (unter 2'000 Zuhänger/Wegfahrten/Tag). |
| 2.13 | --- | Umweltauflagen | | Es sind hier also verschärfte Umweltauflagen vorzusehen und nicht neue Strassen, welche wiederum mehr Verkehr anziehen. | Die Quartierplanung Hardmatt hat mit dieser geringfügigen Verschiebung und Optimierung der Strassenführung gemäss Strassennetzplan nichts zu tun. |
| 2.14 | (✓) | Erschliessung: öffentlicher Verkehr | | Zu beachten sind möglichst umsteigefreie, also direkte öV-Beziehungen in alle relevanten Richtungen des Einzugsgebietes. Mittelfristig führt nichts am | Diese Aussage kann voll unterstützt werden. Eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs ist im ganzen Gemeindegebiet anzustreben. |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|-------------------------------|--|---------|--|--|
| 2.15 | --- | Mutation: Planungsbeständigkeit und Rechtssicherheit | | bessern Anschluss an "ordentliche" öV-Systeme vorbei. Die wohl einzige Massnahme die den Verkehr zu reduzieren vermag. Es ist für den Laien kaum nachvollziehbar, warum die aufgelegten Pläne nicht die aktuelle Bebauung aufzeigen und die vom ER beschlossenen Strassennetzpläne "Pratteln Mitte" schon wieder verändert werden. Die widerspricht dem Grundsatz der Planungsbeständigkeit und Rechtssicherheit. Es macht den Anschein, dass Investoren in Pratteln die Planung bestimmen. | Der Mutationsplan entspricht formal und inhaltlich den Vorgaben der kantonalen Gesetzgebung. |
| 2.16 | --- | Strassenführung im Gebiet Dürrenhübel | | Ebenfalls ist es fraglich, in wie fern der Anschluss der Strasse zum Gebiet Dürrenhübel mit dieser neuen Strassenführung machbar ist. | Eine mögliche Verbindung mit der Strasse im Gebiet Dürrenhübel war bereits im Strassennetzplan Pratteln Mitte in derselben Weise vorgesehen. |
| 2.17 | --- | Realersatz / Kosten Rodung | | Nicht geklärt sind die Kosten, wer diese effektiv zu tragen hat und wo Realersatz für die Rodung angeboten werden soll. | Die Kosten für die Rodung und der Realersatz sind im Rahmen eines zukünftigen Bauprojektes zu klären. |
| 3.1 | Schweizerische Bundesbahn SBB | Niveauübergänge | | Die neue Sammelstrasse kreuzt das neue und von SBB Cargo befahrene private Anschlussgleis der Firma Planzer in sehr spitzen Winkel im praktisch tiefsten Punkt an ungünstiger Stelle. Im Grundsatz sind neue Niveauübergänge Schiene- Strasse zu vermeiden. | Siehe Stellungnahme 2.11, neue Linienführung bringt nur Vorteile. |
| 3.2 | --- | Sicherung des Niveauübergang | | Sofern die Strasse nicht vermieden werden kann, ist eine gesetzeskonforme Sicherung des Niveauüberganges notwendig. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse ist aus heutiger Sicht eine Sicherung mit Vollschranken vorzusehen. Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Übergänge sowie der notwendigen Sicherungsanlage gehen zu Lasten des Strasseneigentümers. | Siehe Stellungnahme 2.11, Brücke über die Industriegräbe einfach wegen vorhandener Topografie realisierbar. |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------|--|---------|---|--|
| 3.2 | K | Streckenführung Gleise | | Ebenfalls macht es den Anschein, dass die neue Sammelstrasse teilweise auf Areal der SBB parallel zum Streckengleis der Linie 528 Basel SBB Rangierbahnhof - Schweizerhalle verläuft. | Dies ist mit einem konkreten Bauprojekt auszuweisen. |
| 3.4 | K | Abschrankung | | Neben der Regelung des Landerwerbes sind bei der Projektierung der sicheren Abschrankung der Strasse gegenüber dem auch mit Gefahrgut befahrenen Gleisen notwendige Beachtung zu schenken und entsprechende Massnahmen vorzusehen. | Dies ist mit einem konkreten Bauprojekt auszuweisen bzw. zu regeln. |
| 4.1 | (✓) | Allgemeines Mitwirkung | | Die Mitwirkungszeit ist zu klein bemessen. Die Unterlagen konnten nicht vom ersten Tag abgerufen werden. | Die Mitwirkungsfrist ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Die eingeräumte 10-tägige Frist wird in Zukunft verlängert (20 Tage). |
| 4.2 | K | Querverbindung | | Die Querverbindung Hardstrasse - Rheinstrasse ist richtig. | Kenntnisnahme |
| 4.3 | K | Nutzung: Keine Verkehrsin- tensive Nutzung | | Das Planzerareal muss direkt an die neue Querverbindung angeschlossen werden. Eine Verkehrsführung des Logistikcenters Planzer über die beiden Kreisel lehnen wir ab, da dadurch die Kapazität der Hardstrasse massiv reduziert wird. | Ein direkten Anschluss der Firma Planzer wäre mit der neuen Linienführung möglich (falls dies aufgrund der Verkehrseinflüsse zukünftig sinnvoll ist, analog der bisherigen Strassenführung). |
| 4.4 | --- | Linienführung | | Die Parallelstrasse zur Hardstrasse muss aufrecht- erhalten werden. | Die Parallelstrasse zur Hardstrasse mit dem ÖV-Korridor ist bereits durch den mit der Planung Pratteln Mitte geänderten Strassennetzplan nicht mehr aufrecht gehalten worden. |
| 4.5 | --- | Linienführung Realisierbarkeit | | Es muss diejenige Querverbindung aufgenommen werden, welche schneller realisiert werden kann. | Die Zeitachse für die Realisierung wird bei allen Querverbindungen gleich beurteilt. |
| 4.6 | --- | Erwartung an den GR | | Wir erwarten vom GR, dass er die Interessen der Gemeinde in erster Linie vertritt. | Der Gemeinderat vertritt selbstverständlich die öffentlichen Interessen in erster Priorität. Deshalb sind auch umfassende Abklärungen für diese geringfügige Änderung der Linienführung erfolgt. Die Gruner AG erstellte das Verkehrsgutachten. Abklärungen wurden |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------------------|----------------------------|---------|---|--|
| 5.1 | Hans Ruedi Braun | Allgemeines: Mitwirkung | | Die von Ihnen anberaumte ausserordentlich kurze Frist von lediglich 10 Tagen für das Einreichen einer Einwendung deutet darauf hin, dass der GR einer sorgfältigen und aktiven Mitwirkung der Prattler Bevölkerung keine grosse Bedeutung beimisst. Dies ist vor allem deshalb bedauerlich, weil man einmal mehr die Chance nicht ernsthaft wahrgenommen hat, mit der Planungsvorlage SNP-Mutation Nr. 27 die bisherigen Mängel in der raumplanerischen Vorbereitung des Areals Niederfeld zu beheben. (Fehlendes Quartierplan-Verfahren bei Planzer 1 und 2 unter Einbezug des gesamten Niederfeld-Gebietes inkl. MW der Bevölkerung). | beim Forstamt beider Basel betreffend zukünftiger Waldrodung sowie beim Wald-Grundeigentümer (Bürgergemeinde Stadt Basel) eingeholt. Es ist ein Verkehrsgutachten sowie Abklärungen bezüglich einer zukünftigen Waldrodung und sogar des bei der betroffenen Waldeigentümerin erfolgt. |
| 5.2 | --- | PB: Vorabklärungen | | Die im PB erwähnten Verkehrsgutachten der Fa. Gruner AG Basel vom 10. Juni 2008, der Bericht des Tiefbauamtes der Bau- und Umweltschutz-Direktion von BL vom 11. Mai 2008, wie das Schreiben der Bürgergemeinde Basel Stadt vom 23. September 2008, sind öffentlich einsehbar zu machen. | Siehe 4.1 Die erwähnten Gutachten und Schreiben können jederzeit bei der Abteilung Bau auf Voranmeldung eingesehen werden. |
| 5.3 | --- | Linienführung | | Auf die mit der SNP-Mutation Nr. 27 beabsichtigte westliche Verschiebung der Industrie-/Gewerbesammelstrasse (Verbindung vom Gebiet Niederfeld ins Gebiet Rheinlehne, in der Schweizerhalle) aus dem Baugebiet hinaus und ins Waldgebiet hinein, ist infolge dem nicht erbrachten Nachweis des öffentlichen Interesses zu verzichten. | Das öffentliche Interesse ist gemäss Planungsbericht ausgewiesen. Diese Begründung wird auch von der kantonalen Genehmigungsinstanz als ausreichend taxiert. Bei genauerem Studium ist zudem festzustellen, dass die Querverbindung über das heutige Planzer-Areal in vielfacher Hinsicht |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kennzeichnung

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------|---|---------|--|--|
| 5.4 | --- | Kantonale Vorprüfung: Linienführung | | Die Sammelstrasse ist in der alten östlicheren Linienführung, wie sie in der SNP-Mutation 25 Pratteln Mitte ... erhalten ist, beizubehalten und als geplante Industrie-/ Gewerbesammelstrasse in der SNP-Mutation Nr. 27 festzulegen. So fordert dieser Vorprüfungsbericht (VPB), dass die Führung einer Strasse durch Waldareal und über Gebiet der Nichtbauzone nur mit öffentlichem Interesse zu begründen sei. Das im VPB nicht erwähnte, unmittelbar angrenzende Naturschutzgebiet Hardwald verstärkt die Notwendigkeit des Nachweises dieses öffentlichen Interesses noch zusätzlich. | grosse Schwierigkeiten bereiten würde Das Naturschutzgebiet Hardwald wird von der Planung nicht tangiert. |
| 5.5 | (✓) | Kantonale Vorprüfung: Linienführung | | Die von der Gemeinde in ihrer Vorprüfungs-Eingabe erwähnte Begründung der Strassenverschönerung... wird im VPB des Kantons BL als rein privates Interesse beurteilt und nicht als öffentliches Interesse anerkannt. | Der Vorprüfungsbericht vom 19.1.2010 ist aufgrund der Weiterbearbeitung sowie den getroffenen Abklärungen und Ergänzungen zusammen mit den kantonalen Fachstellen als überholt anzusehen. Eine neuerliche Vorprüfung fand nicht statt, weshalb dieser eher negativ lautende Bericht im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens ebenfalls öffentlich aufgelegt worden ist. Die Bedenken können durch Studium des umfangreichen Verkehrsgutachtens der Gruner AG ausgeräumt werden. |
| 5.6 | --- | Kantonale Vorprüfung: öffentliches Interessen | | Der in der Folge von der Gemeinde... erfolgte Versuch dieses öffentliche Interesse nachzuweisen ist unzureichend. So werden auf zwar wichtige öffentliche Interessen hingewiesen. Es handelt sich aber bei diesen ... formulierten Interessen um Feststellungen, welche vollumfänglich und gleichwertig bereits für die im bestehenden SNP 2005, bzw. der SNP-Mutation Nr. 25 östlichere Strassenführung mit Anschluss am bestehenden Admes-Kreisel gelten. | Das öffentliche Interesse ist sachlich nachgewiesen und wird von den kantonalen Fachstellen ebenfalls bestätigt. |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------|---|---------|---|--|
| 5.7 | | Linienführung | | <p>Diese Überlegungen haben mit der eigentlichen Absicht, nämlich der Verschiebung der Sammelstrassenführung an den bestehenden Aqua Basilea-Kreisel nichts zu tun.</p> <p>Die im ... formulierte Begründung, dass die Strassenverbindung möglichst frei von weiteren privaten Drittnutzungen funktionieren könne (z.. B. als gleichzeitige Zufahrt der verkehrsintensiven Planzer AG), ist kein öffentliches, sondern ein rein privates Interesse der Firma Planzer AG. Aus verkehrlicher Sicht handelt es sich zudem um eine Begründung, welche zwar der Planzer AG dient, ihr Areal frei von allen anderen Verkehrsteilnehmern zu halten. Der Verkehrsablauf der Hardstrasse würde sich mit der Strassenverschiebung aber eher schwieriger gestalten, indem insbesondere der Planzer-Verkehr (mit langen Lastwagen, oft mit Anhänger) von und mit Richtung Rheintal künftig über die beiden Hauptstrassen-Kreisels geführt werden müsse. Mit der bisherigen SNP 2005 und SNP-Mutation Nr. 25 enthaltenen östlicheren Strassenführung kann der Planzer Verkehr ohne die Benützung des Kreisels direkt in die Sammelstrasse und über die Autobahn nach oder von Norden ab- oder zufließen.</p> | <p>Für die Vorteile der neuen Linienführung wird auf das ausführliche Verkehrsgutachten verwiesen.</p> |
| 5.8 | | Kantonale Vorprüfung: öffentliches Interesse | | <p>Die im kantonalen Vorprüfungsbericht festgestellte Voraussetzung für die Genehmigung der SNP-Mutation Nr. 27, nämlich der Nachweis der öffentlichen Interessen für die beabsichtigte Verschiebung der Sammelstrassenführung nach Westen, werden mit den Ausführungen im Planungs- und Begleitbericht nicht erfüllt...</p> | <p>Siehe 5.6</p> |
| 5.9 | | Linienführung | | <p>Auf die vorgesehene Sammelstrassenverschiebung ist deshalb zu verzichten. In der SNP-Mutation Nr. 27 ist anstelle der nach</p> | <p>Siehe 5.7</p> |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kennznahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|------|---|---------|--|--|
| 5.10 | --- | Verkehrsplanung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Westen verschobenen Linienführung die bisher in der Mutation Nr. 25 enthalten östlichere Linienführung mit Anschluss am Admes-Kreisel, als geplante Industrie/Gewerbesammelstrasse darzustellen. Mit der Beibehaltung der SNP-Mutation Nr. 27 soll neu die fehlende rückwärtige Erschliessungsstrasse der Parzellen entlang der Hardstrasse, vom Anschluss Salinenstrasse im Osten bis zum Anschluss an den Admes-Kreisel im Westen sowie dazwischen dem Anschluss an die Hardstrasse, in den SBP aufgenommen werden. | Siehe 4.4 |
| 5.11 | --- | Verkehrsplanung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Mit dem aktuellen Baugesuch Nr. 1556/2008 der Planzer AG für die Erstellung eines weiteren Büro- und Lagergebäudes wird eine ausreichende, künftige und rückwärtige Erschliessung der Parzellen an der Hardstrasse verunmöglicht | Diese Behauptung ist bereits durch die umfassenden Studien der Verkehrsingenieure Glaser Saxer Keller widerlegt. Die Gemeinde hat die rückwärtige Erschliessung der Parzellen an der Hardstrasse untersucht und lassen. Diese sind mit den Zu- und Wegfahren auf die Hardstrasse gemäss dem gültigen Strassennetzplan gesichert. |
| 5.12 | --- | Zukünftige Nutzungsordnung | | Mit der in der Planung Pratteln Mitte vorgesehenen künftigen Nutzungsordnung werden die Parzellen entlang der Hardstrasse von der bisherigen reinen Industrie-Zone 3 neu einer Industrie-Zone S zugewiesen. In dieser Zone J S sind künftig Freizeitanlagen für einen überkommunalen Benutzerkreis sowie arbeitsplatz- und besucherintensive Nutzungen möglich. Diese künftigen Nutzungen haben mit Bestimmtheit eine höheres Verkehrsaufkommen zur Folge als heute und sind deshalb zwingend in eine, der künftigen, Verkehrssituation entsprechende Strassen-Erschliessung angewiesen. | Die Intensivierung der Zu- und Wegfahrten auf diese an die Hardstrasse angrenzenden Grundstücke ist ebenfalls Bestandteil intensiver Nutzungsstudien gewesen. Es liegen dazu verschiedene Lösung mit einer gemeinsamen Lösung vor. Diese können selbstverständlich bei Bedarf eingesehen werden. Zudem nicht Bestandteil der SNP-Mutation. |
| 5.13 | --- | Zukünftige Nutzungsordnung | | Eine der künftigen Situation gerecht werdende und ausreichende Strassenerschliessung muss mit einer rückwärtigen Erschliessungsstrasse zur Hardstrasse | Siehe 5.12 Eine solche Verkehrserschliessung hätte zudem zur Folge, dass sich Logistikverkehr |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|------|--|---------|---|--|
| 5.14 | --- | Verkehrsplannung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Diese rückwärtige Erschliessungsstrasse der Parzellen an der Hardstrasse hat die Gemeinde Pratteln in der Wahrung ihrer Erschliessungspflicht vor der Bewilligung des Baugesuchs des Bauvorhabens Planzer 2 sicherzustellen. | und Verkehr aus der erwähnten Zone durchmischen und sich so unliebsame negative Einflüsse ergeben könnten. Ebenfalls wären wohl auch die topografischen Verhältnisse (Planzer-Areal und vorderliegende Grundstücke) bereits ein natürliches Hindernis. |
| 5.15 | --- | Verkehrsplannung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Da davon auszugehen ist, dass in den kommenden Jahren die Parzellen entlang der Hardstrasse eine Neuüberbauung erfahren werden, verbunden mit der künftig möglichen Neunutzung inkl. der resultierenden Mehrverkehr, ist eine planerische Sicherstellung der rückwärtigen Erschliessung unumgänglich. Damit diese rückwärtige Erschliessungsstrasse den künftigen Mehrverkehr der Parzellen an der Hardstrasse effizient bewältigen kann, eist eine einzige Anschlussmöglichkeit an der stark befahrenen Hardstrasse nicht ausreichend. | Siehe 4.4. |
| 5.16 | --- | Verkehrsplannung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Ohne diese arealinternen Erschliessungsstrassenverbindungen, wird bei grösseren Verkehrsaufkommen insbesondere der Zu- und Wegfahren von den Anstösser-Parzellen auf die und von der Hardstrasse aber auch der Verkehrsfluss auf der Hardstrasse selber, behindert werden. | Siehe 4.4. |
| 5.17 | --- | Verkehrsplannung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Im Sinne der ... Ausführungen hat der Advokat wurde das Begehren um Erstellung eines Bau- und Strassenlinienplans für die rückwärtige Erschliessungsstrasse, an den GR gestellt. | Siehe 4.4. |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kenntnisnahme

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|------|---------------|---|---------|---|--|
| 5.18 | --- | Verkehrsplanung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Mit dieser Einwendung soll nun in Übereinstimmung mit dem Bau- und Strassenlinienplan, auch auf der Stufe des kommunalen SNPs mit dem Eintrag der rückwärtigen Erschliessungsstrasse als arealinterne Verbindung der drei Anschlussstellen des Niederfeldsgebiets, diese planerische Sicherstellung vorgenommen werden. | Siehe 4.4. |
| 6.1 | Willi Aymonod | Allgemeines: Mitwirkung | | Die anberaumte Frist von lediglich 10 Tagen ist ausserordentlich kurz bemessen. | Siehe 4.1 |
| 6.2 | --- | Verkehrsplanung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Diese rückwärtige Erschliessungsstrasse ist im Bereich der Wegparzelle 2112 mit der Hardstrasse zu verbinden. Damit ist der bestehende SNP 2005, bzw. in der SNP-Mutation Nr. 25 enthaltene Strassen-Anschluss im Bereich der Parzelle 2107 nach Osten in Richtung Kumatt-Kreisel zu verschieben. | Die Eingabe ist nicht Bestandteil der SNP Mutation. |
| 6.3 | --- | Verkehrsplanung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Als im Süden angrenzende Nachbarn [sind wir] in ihren Eigentümer-Interessen stark betroffen. Da das Bauvorhaben der Planzer AG gemäss dem Baugesuch 1566/2008 die künftige rückwärtige Erschliessung der Parzellen der Eigentümer W. Aymonod und Aymonod AG an der Hardstrasse verunmöglicht, haben diese Einsprache gegen das Baugesuch eingereicht. In dieser Einsprache wird eine rückwärtige Erschliessungsstrasse entlang der Hardstrasse gefordert. | Es besteht kein Handlungsbedarf für die Gemeinde, da die zukünftige Nutzung der Grundstücke gegen die Hardstrasse ist noch nicht bekannt. Die Sicherung der strassen-technischen Erschliessung der erwähnten Grundstücke gegen die Hardstrasse ist vorsorglich nicht sinnvoll. |
| 6.4 | --- | Verkehrsplanung: Rückwärtige Erschliessungsstrasse | | Da einerseits allein im Interesse der Planzer AG mit der SNP-Mutation Nr. 27 eine Verschiebung der Industrie-/Gewerbe-Sammelstrasse erfolgen soll, ist nun nicht einzusehen, warum andererseits nicht gleichzeitig im Interesse der Grundeigentümer entlang der Hardstrasse diese rückwärtige Erschliessungsstrasse in die SNP-Mutation Nr. 27 aufgenommen werden soll. Diese rückwärtige Erschliessungsstrasse ist in die SNP-Mutation Nr. 27 aufgenommen werden soll. | Siehe 5.12 und 5.13 |

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

Legende: ✓ = Antrag berücksichtigt; (✓) = Antrag teilweise berücksichtigt; --- = Antrag nicht berücksichtigt; K = Kennzeichnung

| Nr. | Name | Thema | Artikel | Anliegen | Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates |
|-----|------|---|---------|---|--|
| 6.5 | --- | Bau- und Strassenlinienplan | | <p>Im Auftrag von W. Aymonod und der Aymonod AG wurde mit Schreiben von Dr. M. Bayerdörfer vom 16. September 2009 an den GR Pratteln das Begehren für die Erstellung eines Bau- und Strassenlinienplans für diese rückwärtige Erschliessungsstrasse gestellt. Eine Antwort des GR dazu ist bis heute ausstehend.</p> <p>Durch die Ergänzung des SNP mit der rückwärtigen Erschliessungsstrasse wird auch im kommunalen SNP Pratteln die Planungsgrundlage für diesen Bau- und Strassenlinienplan sowie deren späteren Bau geschaffen.</p> | <p>Es besteht kein Handlungsbedarf für die Gemeinde, da die zukünftige Nutzung der Grundstücke gegen die Hardstrasse noch nicht bekannt ist. Die Sicherung der strassentechnischen Erschliessung der erwähnten Grundstücke gegen die Hardstrasse ist vorsorglich nicht sinnvoll.</p> |
| 6.6 | | Anschluss der rückwärtigen Erschliessungsstrasse an die Hardstrasse | | <p>Der im bestehenden SNP enthaltene Anschluss der rückwärtigen Erschliessungsstrasse an die Hardstrasse im Bereich der Parzelle 2107 nach Osten Richtung Kunimatt-Kreisel ist in den Bereich der Wegparzelle 2112 zu verschieben. Damit kann im Sinne der Variante 2 der Erschliessungsstudie vom 01. Dezember 2008 von GSK, ein zweckmässiger Standort für diesen Anschluss festgelegt werden.</p> | <p>Siehe 5.12 und 5.13</p> |