



Antrag

des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Pratteln, 16.06.2023/ dl

3397 Quartierplanung Bredella-Areal West

1 Ausgangslage

Das Areal der Quartierplanung «Bredella-Areal West» umfasst den westlichen Teil und damit die erste Realisierungsstufe für die Entwicklung des Bredella-Areals. Das Bredella-Areal befindet sich zwischen der Hohenrainstrasse, der Salinenstrasse, dem Gallenweg und der Bahnlinie in Pratteln.

Das Gebiet befindet sich heute im Eigentum der Bredella AG, mit Ausnahme der Parzellen Nrn. 1410, 824 und 5099, welche im Eigentum der Einwohnergemeinde Pratteln sind sowie der Parzelle 996, welche sich im Eigentum der SBB befindet. Ende 2022 hat die INA Invest AG die Bredella AG von Herrmann A. Beyeler übernommen.

Die Grundeigentümerschaft beabsichtigt, das Areal in den kommenden 20 Jahren schrittweise zu transformieren. Die Transformation des heutigen Gewerbeareals zu einem künftigen Stadtquartier mit Mischnutzungen auf der nördlichen Seite des Bahnhofs Pratteln wird in einer Masterplanung städtebaulich beschrieben.

Mit der vorliegenden Quartierplanung Bredella-Areal West sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung des kantonalen Richtplans betreffend dem Entwicklungsschwerpunkt Pratteln sowie zur Umsetzung der zonenrechtlichen Vorgaben der Gemeinde Pratteln geschaffen werden.

Die Parzellen auf diesem Areal liegen in der Zentrumszone ZQP1-Z, gemäss Art. 13 Abs. 2 des Zonenreglements Siedlung (ZRS). In dieser Zone besteht eine Quartierplanpflicht. Die Quartierplanung ist aufgrund der notwendigen Anzahl Parkplätze UVP pflichtig.

2 Erwägungen

Die Überlegungen zur Erarbeitung der Quartierplanung Bredella-Areal West sind im Planungsbericht aufgeführt. Die wichtigsten Punkte sind:

2.1 Grundlagen

Die Quartierplanung Bredella-Areal West stützt sich auf folgende Grundlagen

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)
- Eidgenössische Raumplanungsverordnung (RPV)
- Kantonale Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV)
- Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz Basel-Landschaft (RBG)
- Kantonaler Richtplan (KRIP)

- Verkehrsgutachten
- Mobilitätsgutachten
- Lärmgutachten
- Störfallgutachten
- Umweltverträglichkeitsbericht und Prüfbericht

2.2 Masterplan

Mit der Masterplanung wird die Transformation des heutigen Gewerbeareals zu einem künftigen Stadtquartier mit Mischnutzungen auf der nördlichen Seite des Bahnhofs Pratteln beschrieben (siehe Planungsbericht, S. 4ff). Ein Situationsplan zur Masterplanung findet sich auf Seite 7 des Planungsberichts.

Die Transformation des Areals zu einem neuen Siedlungsschwerpunkt nördlich der Gleise orientiert sich an sechs planerischen Leitsätzen. Die bestehenden Strukturen im und um das Areal, wie der Bahnhof, erhaltenswerte Industriehallen, benachbarte Entwicklungsareale und umliegende Strassen, bilden die Ausgangs- und Ankerpunkte der Masterplanung. Das Bredella-Areal wird intern durch die parallel zur Bahn verlaufende neue Bahnhofsstrasse und zwei, von dieser rechtwinklig zur Hohenrainstrasse verlaufenden Promenaden, gegliedert. Zwischen Neuer Bahnhofsstrasse (provisorische Strassenbezeichnung) und Hohenrainstrasse verläuft eine Fusswegverbindung in Ost-West-Richtung durch das Quartier. Dieses arealinterne Wegnetz verläuft nicht streng geradlinig, sondern erfährt immer wieder Versätze oder Aufweitungen zu offeneren Plätzen und Freiräumen. In diesem Wegnetz entstehen Baufelder, mit mehr oder weniger regelmässiger, Blockrandstruktur und gezielten Durchgängen. Ausnahmen von diesem Muster bilden die Baufelder entlang der Bahn. Sie haben zugleich eine abschirmende Funktion und sind daher kompakter. Ferner befinden sich hier der Bahnhofplatz Nord als verkehrsmittelübergreifender Umsteigepunkt und Auftakt in den neuen Stadtteil sowie daran angrenzend im westlichsten Baufeld ein Hochhaus als städtebauliche Landmark (Höhe 80 m). Eine weitere Besonderheit in diesem klassischen Blockrandmuster ist das zentrale Geviert, welches aus zwei identitätsstiftenden historischen Industriehallen gebildet wird, die mit Neubauten verbunden und durch das kleinere Hochhaus (Höhe 46.50 m) akzentuiert werden.

Die Nutzung des Bredella-Areals spiegelt die Vorstellung des «neuen Stadtteils in Pratteln Mitte» mit gemischter Nutzung und unterschiedlicher, vielfältiger Bebauung. Die Nutzung umfasst hauptsächlich Wohnen, kleine und mittlere Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, sofern sich diese mit der Wohnnutzung vereinbaren lassen.

2.3 Freiraumkonzept

Den Freiräumen kommt bei der Transformation des heute noch weitgehend versiegelten Areals eine grosse Bedeutung zu. Eine detaillierte Beschreibung kann unter Punkt 4 des Planungsberichts gefunden werden.

Die Freiräume sollen gemäss ihrer Öffentlichkeit und verkehrlichen Funktion gestaltet und begrünt werden. Dies zeigt sich in unterschiedlichen Freiraumtypologien. Der Bahnhofplatz Nord, die neue Bahnhofstrasse (Boulevard), die Promenaden für den Fuss- und Veloverkehr und Plätze erhalten einen hohen öffentlichen Charakter. Die Gassen sind bereits ruhiger. Die Wohnhöfe dienen als Rückzugsorte für die Bewohnerinnen und Bewohner, sind aber auch öffentlich zugänglich.

Zudem bieten Grün- und Freiräume vielfältige ökologische Qualitäten, die heute in dem Gebiet noch nicht vorhanden sind. Sie gewährleisten den ökologischen Ausgleich, bieten Habitate, sichern die ökologische Vernetzung und reduzieren negative Stadtklimatische Effekte. Entsprechende Kennwerte und Massgaben sind in Quartierplan und Quartierplanreglement verankert.

Wegen ihrer grossen Bedeutung ist in Kapitel 4.2 des Planungsberichts die Qualitätssicherung der Freiraumgestaltung beschrieben, welche beispielsweise auch die Mitwirkung der Bevölkerung vorsieht.

2.4 Infrastruktur und Erschliessung

Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt über die neue Bahnhofstrasse und die östliche Nord-Süd-Promenade. Die übrigen Freiräume sollen autofrei bleiben und erlauben die Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Parkierung ist in Einstellhallen vorgesehen.

Das Bredella-Areal befindet sich an herausragender Lage unmittelbar nördlich des Bahnhof Pratteln, welcher ab 2025 im 10-Minuten-Takt mit der S-Bahn Richtung Basel bedient wird.

Daher kann zum einen das Areal mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten erschlossen werden. Verkehrsbelastungen werden minimiert. Zum anderen erlaubt die Arealentwicklung einen wichtigen Lückenschluss für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Dorf im Süden und dem Grüssen. Sowie die Verbesserung der Umsteigesituation zwischen Bahn, Bus, Auto und Velo am Bahnhof Pratteln.

Mit dem Bredella-Areal sollen hierzu folgende Infrastrukturen realisiert werden (siehe Planungsbericht S.42ff):

- Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Pratteln (Bahnhofsplatz Nord mit Bushof, P&R, Velostation, Bahnhofshalle, verbesserter Anschluss Personenunterführung)
- Fuss- und Veloverkehrsachsen entlang der Bahn (Gleispromenade) sowie vom Bahnhof bis ins Grüssen (Talbachpromenade)
- Neue Velounterführung
- Neuer Kreisel zur Erschliessung der Salinenstrasse.

Die Finanzierung dieser für Pratteln wichtigen Infrastrukturen erfolgt gemeinsam durch die Grundeigentümerschaft und die Gemeinde Pratteln. Der Finanzierungsteiler wurde in einer Infrastrukturvereinbarung geregelt. Ferner sind hohe Beiträge durch Bund (Agglomerationsprogramm) und gegebenenfalls vom Kanton zu erwarten. Die Beschlüsse über die kommunale Finanzierung der öffentlichen Infrastrukturen der Gemeinde unterliegen den regulären Finanzkompetenzen.

2.5 Quartierplanung Bredella-Areal West

Die Quartierplanung «Bredella-Areal West» besteht aus Quartierplan und Quartierplanreglement sowie als Beilagen Planungsbericht, Mobilitätsgutachten, Verkehrsgutachten, Umweltverträglichkeitsbericht mit Prüfbericht, Stellungnahme des Bundesamts für Verkehr (BAV) zur raumplanerischen Interessensabwägung QP «Zentrale und QP «Bredella», Bericht über Berücksichtigung der kantonalen Vorprüfung und den Mitwirkungsbericht.

2.5.1 Quartierplan

Der Quartierplan setzt die wesentlichen Inhalte der Masterplanung im Bereich «Bredella-Areal West» planungsrechtlich um.

Besonderheiten des Quartierplans sind:

- Städtebauliche Umsetzung der Masterplanung im Quartierplanperimeter, mit den Baubereichen, der historischen Halle (Baubereich B1), den Durchwegungen und der Durchlüftung der Baubereiche, der neuen Bahnhofstrasse und Wegverbindungen, dem Bahnhofplatz sowie der Gliederung der Freiräume.
- Keine Wohnnutzung im Erdgeschoss: Entlang der Arkaden am Bahnhofplatz, der Neuen Bahnhofstrasse und der Talbachpromenade wurde das Wohnen im Erdgeschoss ausge-

schlossen, um Konflikte zwischen dem öffentlichen Raum und den Nutzungen zu vermeiden.

- Vier Schnitte illustrieren das Höhenprofil der Quartierplanung. Sie zeigen neben dem Projektierungsspielraum gegenüber dem Masterplan, die beiden Hochhäuser im Baubereich B1b (Höhe 46.50 m) und im Baubereich C1b (Höhe 80 m). Zur Sicherstellung von ausreichendem Projektierungsspielraum ist eine grössere Grundfläche zulässig als im Masterplan vorgesehen.

2.5.2 Quartierplanreglement

Das Reglement orientiert sich an der Quartierplanung «Zentrale Pratteln». Zu zahlreichen Themen werden die Vorschriften in vergleichbarer Art und Weise umgesetzt. Dies betrifft insbesondere die Themen Dachgestaltung, -nutzung und -begrünung, Energiestandard und Wärmezeugung, ökologischer Ausgleich, Ausmass und Lage der Parkierung und Vogelschutz.

Besonderheiten des Quartierplanreglements sind:

- §§ 1, 6 und 12: In diesen Bestimmungen wurden der Masterplan und die Qualitätssicherung der Bau- und Freiraumgestaltung verankert.
- §§ 1, 7, 11: Das Areal setzt Klimaschutz durch Photovoltaik und hohe Energiestandards um. Fossile Energieträger sind ausgeschlossen.
- § 4 Art der Nutzung:
 - Auf Wunsch der Grundeigentümerschaft wurden sehr detaillierte Nutzungsbestimmungen erarbeitet. Dies ist in Zusammenhang mit dem erwarteten Verkehrsaufkommen und zur Vermeidung von Nutzungskonflikten vorgesehen.
 - In Abs. 3 wird für die unterschiedlichen Baubereiche jeweils ein maximaler oder minimaler Wohnanteil festgelegt.
- § 5 Mass der baulichen Nutzung: Gemäss Quartierplanreglement ist eine maximale Bruttogeschossfläche von insgesamt 69'600 m² zulässig. Dies ergibt eine Ausnützungsziffer von 1.99.
- § 4 Abs. 1 und § 9: Die historische Halle ist zu erhalten und darf begrenzt mit Einbauten versehen werden. Nutzungsart und Gestaltungsanforderung sind festgehalten.
- §§ 12-14: Hier werden Anforderungen an die Freiräume festgesetzt., u.a. betreffend
 - Stadtklima (Versickerung oder Retention von Meteorwasser),
 - Ausmass und Qualität von Begrünung, Biodiversität und Artenschutz,
 - Dimensionierung, Gestaltung und Nutzungsanforderung der Freiraumtypen.
- §§ 15-17 legen Erschliessung, Umfang und Lage der Parkierung fest (siehe auch 2.5.4).
- § 18 Lärmschutz: Für das Quartierplanareal gilt die Lärm-Empfindlichkeitsstufe (ES) III. Aufgrund der Lärmvorbelastung (Strassen, Eisenbahn) sind geeignete Lärmschutzmassnahmen vorzusehen.
- § 19 Störfall: Aus Sicht Störfallvorsorge sind die Gefährdungen massgeblich, die vom Gefahrguttransport mit der Bahn ausgehen. Es wurden Bestimmungen bezüglich Nutzungseinschränkungen, Fassadenöffnungen und -gestaltung sowie Entfluchtung aufgenommen. Diese wurden zusammen mit einer Interessensabwägung durch das BAV bereits bestätigt.

2.5.3 Planungsbericht

Im Planungsbericht werden Masterplanung (Kapitel 3) und Quartierplanung (Kapitel 4-6) erläutert. Darüber hinaus werden Grundlagen und übergeordnete Rahmenbedingungen (Kapitel 7) dargelegt. In Kapitel 9 «Auswirkungen der Quartierplanung» wird unter anderem auf die Folgekosten der Quartierplanung und die Auswirkungen auf die Schulraumplanung eingegangen. Dabei wird dargestellt, dass im Zuge der Quartierplanung namhafte Beiträge an öffentliche Infrastrukturen ermöglicht werden. Die Schulraumbedarfsplanung berücksichtigt die verschiedenen Arealentwicklungen in Pratteln Mitte und wird entsprechend umgesetzt. Der Planungsbericht wurde im Laufe des Planerlassverfahrens zur Quartierplanung fortgeführt und dokumentiert die Verfahrensschritte.

2.5.4 Verkehrsgutachten und Mobilitätsgutachten

Es wird auf das vorliegende Verkehrsgutachten, das Mobilitätsgutachten sowie §§ 15, 16 und 17 des Quartierplanreglements verwiesen.

Nach den gesetzlichen Vorgaben des Kantons kann vom Mindestbedarf der Stamm-Parkplätze auf Grundlage eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens abgewichen werden (§ 70 Abs. 2^{bis} RBV).

Das Mobilitätsgutachten kommt zum Schluss, dass für die Quartierplanung eine Reduktion des Parkplatzangebots für die Wohnnutzung gerechtfertigt ist (Lage, ÖV-Erschliessung Nutzungskonzept, Zielgruppen Wohnsiedlung, ergänzende Infrastruktur im Quartierplanareal, Erschliessung Fuss- und Veloverkehr).

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

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

Die Anwendung der Reduktionsfaktoren bzw. des Ober- oder Unterwerts ist an die im Reglement festgesetzten Massnahmen gebunden. Für die Wirksamkeit und die Sicherstellung der Umsetzung ist ein Controlling notwendig.

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die Quartierplanung und zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Strassenverkehrsnetz wurde ein Verkehrsgutachten erstellt (Glaser Saxer Keller AG). Aufgrund der Anzahl Parkplätze und des Nutzungsmixes aus dem Mobilitätskonzept konnte für das Quartierplanareal ein Fahrtenaufkommen von rund 2'600 Fahrten pro Tag berechnet werden. Es kann nachgewiesen werden, dass alle Kreisel zumindest eine genügende Verkehrsqualitätsstufe (VQS) D aufweisen. Das übergeordnete Verkehrsgutachten GSK 2017 «Entwicklung Gebiet Bahnhof Nord» kam zum Schluss, dass die verkehrlichen Auswirkungen der drei Projekte Coop, WASA (Bredella West) und Chuenimatt mit der vorhandenen Strasseninfrastruktur mehrheitlich bewältigt werden können.

2.5.5 Umweltverträglichkeitsbericht

Der Umweltverträglichkeitsbericht wurde infolge der kantonalen Vorprüfung bereinigt und mit den Ergebnissen der Störfallanalyse ergänzt. Der Umweltverträglichkeitsbericht zeigt grundsätzlich auf, dass die Quartierplanung umweltverträglich ist. Die Massnahmen aus Umweltverträglichkeitsbericht und Prüfbericht des Kantons sind umzusetzen.

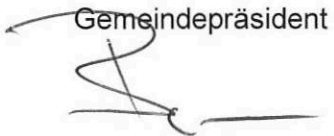
2.6 Verfahren


Die Quartierplanung Bredella-Areal West erfolgte mit folgenden Meilensteinen:

2016-20	Städtebauliche Masterplanung
2019	Beginn Baulandumlegung
2020	Vereinbarung Infrastrukturbeiträge
2020	Entwurf Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) und Entwurf Quartierplanung Bredella-Areal West
6-10/2021	Kantonale Vorprüfung (Vorprüfungsbericht vom 5.10.2021, siehe Planungsbericht)
15/12/2022 - 15/3/2023	Öffentliche Mitwirkung mit zwei öffentlichen Veranstaltungen, öffentlicher Auflage und Online-Mitwirkung (siehe Mitwirkungsbericht)

3 Beschluss

Der Quartierplanung «Bredella-Areal West» wird zugestimmt und der Gemeinderat mit der Durchführung des Weiteren Verfahrens gemäss § 31 RBG beauftragt.


Gemeindepräsident
Stephan Burgunder


Gemeindeverwalter
Beat Thommen

Beilagen (zu beschliessende Unterlagen, nur Einwohnerräte)

- Quartierplan (Verkleinerung DIN A3)
- Quartierplanreglement

Beilagen für Fraktionspräsidenten (mit separater Post)

- Quartierplan (Originalgrösse)

Folgende Beilagen sind auf der Abt. BVU einsehbar

- Planungs- und Begleitbericht gemäss Art. 47 RPV und § 39 RBG
- Mobilitätsgutachten
- Verkehrsgutachten
- Umweltverträglichkeitsbericht mit Prüfbericht,
- Stellungnahme des Bundesamts für Verkehr (BAV) zur raumplanerischen Interessensabwägung QP «Zentrale und QP «Bredella»,
- Bericht über Berücksichtigung der kantonalen Vorprüfung
- Mitwirkungsbericht.