



Kanton Basel-Landschaft

Strassennetzplan Siedlung

Mutation Chuenimatt

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Planungsstand: *Beschlussfassung Einwohnerrat*

Stand: 17.01.2017

Inhalt

1. Ausgangslage	2
2. Entwicklungsabsichten	2
3. Organisation	4
4. Planungsergebnisse	4
5. Kantonale Vorprüfung	8
6. Mitwirkungsverfahren	8
7. Beschlussfassung und Auflageverfahren	8
8. Genehmigungsantrag	9

Anhang

- Anhang 1: Variantenvergleich
- Anhang 2: Bericht zur Vorprüfung
- Anhang 3: Mitwirkungsbericht

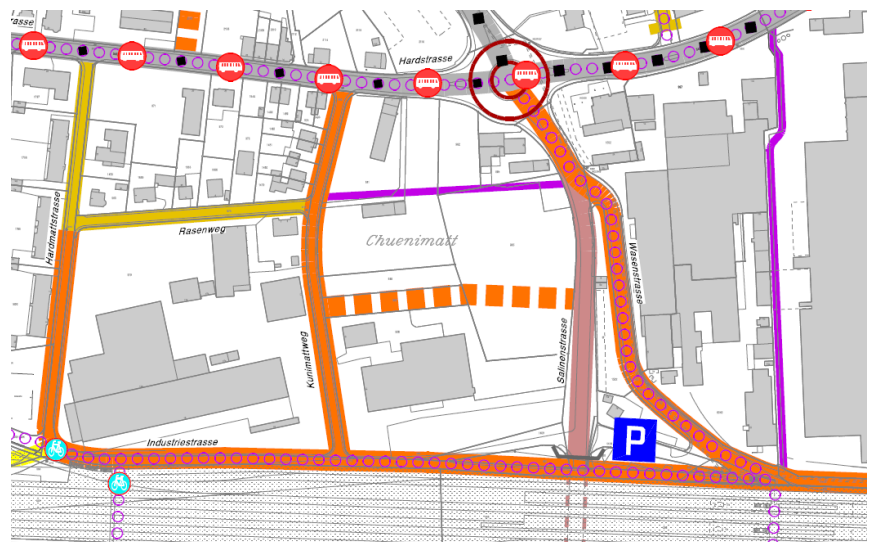
1. Ausgangslage

Der Einwohnerrat Pratteln beschloss im Jahr 2010 den Strassennetzplan (SNP) "Pratteln Mitte", welcher mit Regierungsratbeschluss (RRB) vom 3. Juli 2012 genehmigt wurde (Abb. 1). Der SNP "Pratteln Mitte" basiert auf der Nutzungsplanung "Pratteln Mitte", welcher mit RRB Nr. 1004 vom 19. Juni 2012 teilweise genehmigt wurde. Aufgrund dieses RRB entstanden Planungspendenzen, welche die Gemeinde mit den "Mutationen 2014" zum Zonenplan Siedlung erledigt hat.

Im Jahr 2013 lancierte der Regierungsrat das Projekt Wirtschaftsoffensive. Ziel ist es geeignete Areale zu entwickeln und neue Firmen anzusiedeln. Das Areal Chuenimatt eignet sich hervorragend für eine Arealentwicklung und soll einer hochstehenden Nutzung zugeführt werden.

Gegenüber der bisherigen Planung haben sich die Randbedingungen im Gebiet Chuenimatt und Wasenareal wesentlich geändert, so dass eine Mutation des SNP unumgänglich ist.

Abb. 1: rechtsgültiger SNP



2. Entwicklungsabsichten

Kanton Basel-Landschaft

Gemäss kantonalem Richtplan ist das Gebiet westlich der Salinenstrasse ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung. Das Hochbauamt BL plant dementsprechend eine Entwicklung des Chuenimattareals.

In einem ersten Schritt wurden verschiedene Bebauungskonzepte untersucht. Aufgrund dieser Arbeiten wurde ersichtlich, dass die verkehrliche Erschliessung genauer zu untersuchen ist.

Abb. 2: Mögliches Bebauungskonzept (unverbindlich, nur schematisch)



SBB

Die SBB braucht nach dem heutigen Stand der Planung Fläche für Gleiserweiterungen (1 Gleis) nach Norden. Dies führt längerfristig zu einer Verschiebung der Wasen- und Industriestrasse nach Norden. Aus diesem Grund wurde eine „Interessenslinie“ durch die SBB definiert.

Areal Rohrbogen AG (Parz. Nrn. 6049 und 997)

Das Areal wurde mit den „Mutationen 2014“ einer Zone mit Quartierplanpflicht zugewiesen. Es bestehen ebenfalls Entwicklungsabsichten.

Gemeinde / Kanton

Das Gebiet Chuenimatt soll einer intensiveren Nutzung zugeführt werden. Um die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr weiterhin zu gewährleisten wurde die verkehrliche Erschliessung untersucht. Die verschiedenen Entwicklungsabsichten wurden berücksichtigt und eine langfristige Verbesserung der verkehrlichen Erschliessung angestrebt.

3. Organisation

Arbeitsgruppe

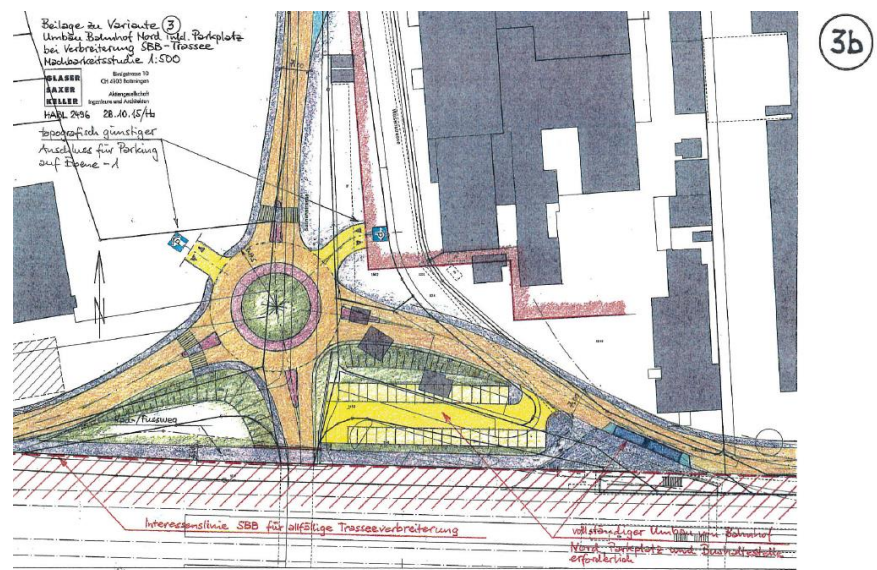
Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt Pratteln (federführend)	D. Härdi, Abteilungsleiter; M. Classen, Teamleiter
Kanton Basel-Landschaft	J. Kessler, Hochbauamt
Glaser Saxer Keller AG	St. Glutz, M. Glaser

4. Planungsergebnisse

Variantenstudium

Um die zukünftige Erschliessung des Chuenimatt- und des Wasenareals über die Salinenstrasse zu sichern wurden durch die Firma Glaser Saxer Keller (GSK) erste Varianten ausgearbeitet. Die verschiedenen Varianten wurden anschliessend in einer Wertetabelle einander gegenüber gestellt und verglichen. Die vollständige Tabelle und die entsprechenden Pläne sind in Anhang 1 angefügt. Als beste Lösung wurde die Variante 3b mit einem Kreiselnördlich der Bahnunterführung angesehen, welche die Erschliessung der Arbeitsgebiete nördlich der Bahn langfristig sicherzustellen vermag.

Abb. 3: Variante 3b



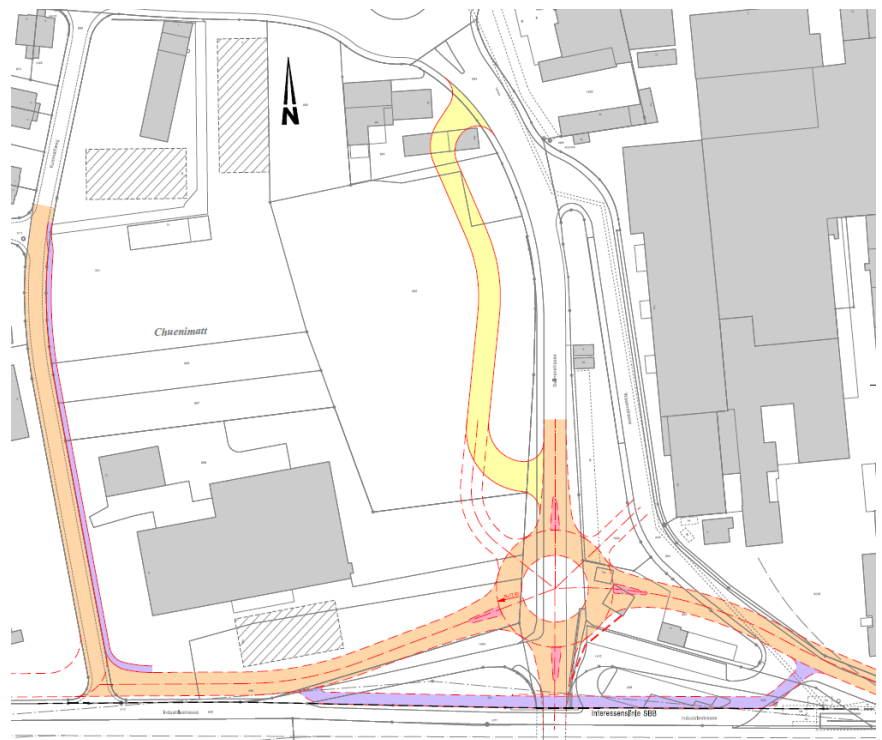
Die dargelegten Varianten wurden durch die Arbeitsgruppe an der Sitzung vom 9. Dezember 2015 intensiv diskutiert, analysiert und gegeneinander abgewogen. Es galt dabei die verschiedenen Entwicklungsabsichten zu berücksichtigen um die Erschliessung der wichtigen Entwicklungsgebiete zukünftig gewährleisten zu können.

GSK wurde beauftragt eine weitere Variante mit Elementen aus der Variante 1a und 3b (Abb. 4) zu erarbeiten. Die Erschliessung des Chuenimattareals muss dabei bereits vor der Realisation des Kreisels gewährleistet sein.

Der Kreiseln als Knotenpunkt für die Verbindung der Wasen- und der Industriestrasse, sowie der beiden privaten Erschliessungen des Chuenimatt- und Wasenareals, an die Salinenstrasse ist ungemein wichtig für das Verkehrsregime und den zukünftigen Verkehrsfluss in diesem

wichtigen Entwicklungsgebiet.

Abb. 4: Synthese aus den Varianten (schematisch)



Gesamterschliessung Westlich der Salinenstr.





Das Gewerbegebiet westlich der Salinenstrasse soll zukünftig hauptsächlich über die Salinenstrasse von Osten her erschlossen werden (Abb. 5). Um alle Verkehrsbeziehungen zu ermöglichen, wird die Industriestrasse mittels Kreisel an die Salinenstrasse angebunden. Der Kunimattweg und die Hardmattstrasse sollen zwischen Hardstrasse und Rasenweg als reine Erschliessungsstrassen dienen.

Leistungsfähigkeit des neuen Kreisels

Als Grundlage für die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde der Zustand Z1 aus dem Verkehrsgutachten 2010 vom 1. November 2011 verwendet. Neu wurde der zu erwartende Mehrverkehr des Wasenareals und des Anschlusses Wasenstrasse dazu gerechnet. Dies ergibt für den neuen Kreisel eine Knotensumme von 1530 Fz/h, was einer guten Qualitätsstufe A entspricht. Das bedeutet aber auch, dass der Kreisel noch Kapazitäten übrig hat und auch dann funktionieren würde, wenn der Verkehr künftig noch zunehmen sollte.

Abb. 5: Neues Erschliessungsregime

Legende

-  Industrie-Sammelstrasse
-  Erschliessungsstrasse (auf Trottoir-Niveau)
-  Industriezone
-  Industriezone mit heutiger Wohnnutzung



Mutation SNP

Die Abbildungen 6 und 7 zeigen die Änderungen am SNP.

Abb. 6: SNP - Aufzuhebender Teil

- A** Vom Regierungsrat früher genehmigt, jetzt aufzuheben
- bestehend / geplant
-  Aufhebung Industrie- / Gewerbe-Sammelstrasse
 -  Aufhebung Erschliessungsstrasse mit Trottoir
 -  Aufhebung Fussweg (teilweise mit Radverkehr)
 -  Aufhebung Wichtige Fusswegverbindung (kommunal)

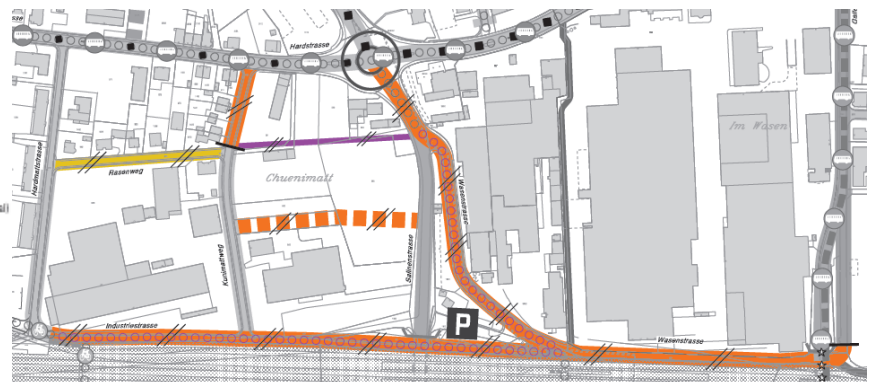
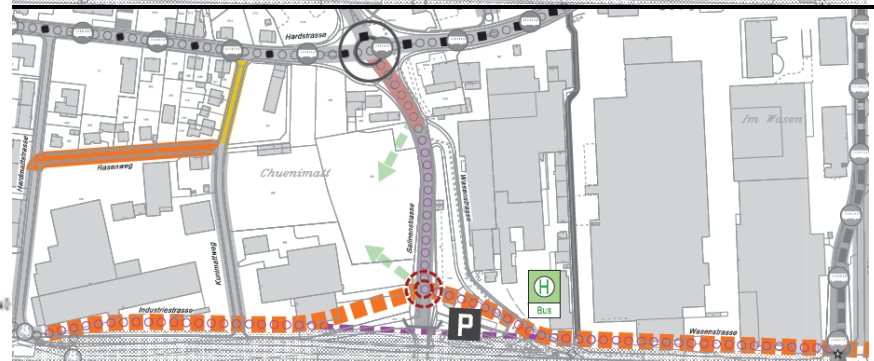


Abb. 7: SNP - Genehmigungsinhalt

- B** Vom Regierungsrat neu zu genehmigen
- Verbindlicher Planinhalt
- bestehend / geplant
-  Industrie- / Gewerbe-Sammelstrasse
 -  Sammelstrasse
 -  Erschliessungsstrasse mit Trottoir
 -  Fussweg (teilweise mit Radverkehr)
 -  Wichtige Fusswegverbindung (kommunal)
- Orientierender Planinhalt
- bestehend / geplant
-  Privatstrasse mit Netzfunktion
 -  Haltestelle öffentlicher Verkehr
 -  Öffentliche resp. öffentlich zugängliche Parkhäuser
 -  Kreisel



Die wichtigste Änderung betrifft den neuen Kreislauf auf der Salinenstrasse, unmittelbar nördlich der Bahnunterführung. Dieser wird notwendig, um einerseits dem zukünftigen Platzbedarf der SBB Rechnung zu tragen, und andererseits, um die Industrie-/Gewerbebetriebe links und rechts der Salinenstrasse direkt auf die Salinenstrasse und damit auf den Zubringer zur Autobahn zu führen. Zudem erlaubt der Kreislauf eine direkte Erschliessung des Chuenimattareals.

Mit dem neuen Kreislauf wird die Haupteinschliessung des westlichen Industrieareals von der Hardstrasse auf die Salinenstrasse verlagert. Das erlaubt die Rückstufung des nördlichen Abschnitts des Kunimattweges von einer Industrie-/Gewerbebesammelstrasse in eine Erschliessungsstrasse. Damit erübrigen sich auch bauliche Massnahmen für den Schwerverkehr bei Ein- und Ausfahrten in die Hardstrasse.

Um eine gute Erschliessung dieses Areals zu gewährleisten, muss dafür der Rasenweg von der Erschliessungsstrasse zur Industrie-/Gewerbebesammelstrasse hochgestuft werden. So entsteht ein baulich einheitlicher Sammelstrassenring, der über den neuen Kreislauf direkt an die Salinenstrasse erschlossen ist (Abb. 5).

Mit der Mutation wird die Wasenstrasse weiter südlich über den neuen Kreislauf an die Salinenstrasse angeschlossen. Dies wird bei möglichen Stausituationen die Verkehrssituation um den Kunimattkreislauf verbessern.

Dank der direkteren Verbindung der Wasenstrasse an die Salinenstrasse kann im Sinne der häuslichen Bodennutzung die nicht mehr benötigte Strassenfläche eliminiert werden.

Allerdings bedingt dies eine zukünftige Anpassung des P + R auf der Nordseite des Bahnhofs und allenfalls der Bushaltestellen. Was jedoch aufgrund der zu erwartenden Gleiserweiterung der SBB sowieso notwendig werden wird.

Die Erschliessung der Arealüberbauung Chuenimatt erfolgt im Einbahnsystem von der Salinenstrasse her. Die Einfahrt liegt im oberen Bereich auf der Höhe der ehemaligen Einmündung der Wasenstrasse, die Ausfahrt erfolgt über den neuen Kreislauf. Die Flexibilität am Kreislauf ist gross genug, so dass dort auch eine Einfahrt möglich wäre. Dadurch wird die vorgesehene Industrie-/Gewerbebesammelstrasse in der Mitte des Chuenimattareals überflüssig.

Ebenso wird auf die Fusswegverbindung zwischen Wasenstrasse und Rasenweg verzichtet. Da die Wasenstrasse zukünftig anders geführt wird, fehlt nun der Anknüpfungspunkt. Die Ost-West Verbindung ist zudem bereits über die Industrie- und Hardstrasse jeweils mittels einer wichtigen Fusswegverbindung gewährleistet. Eine weitere Fusswegverbindung inmitten der Industriezone wird nicht mehr als notwendig erachtet.

5. Kantonale Vorprüfung

Im Juni 2016 wurde die Mutation SNP Chuenimatt dem Amt für Raumplanung zur kantonalen Vorprüfung zugestellt. Dieses nahm mit Schreiben vom 26. Juli 2016 zur Planung Stellung. Die Stellungnahmen des Kantons sowie die Erwägungen und Beschlüsse des Gemeinderates sind in Anhang 2 dieses Berichts zusammengefasst.

6. Mitwirkungsverfahren

Gestützt auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 und § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 führte die Gemeinde für die Strassennetzplanung „Chuenimatt“ das öffentliche Mitwirkungsverfahren durch.

Mit der amtlichen Publikation am 5. August 2016 im Prattler Amtsanzeiger sowie auf der Webseite und den Schaukästen der Gemeinde wurde die Möglichkeit zur Mitwirkung und Einsicht in die Unterlagen bekannt gegeben. Die interessierte Bevölkerung konnte vom 5. bis 26. August 2016 schriftlich Eingaben an den Gemeinderat richten. Innerhalb dieser Frist wurden zwei Eingaben eingereicht.

Die Mitwirkungseingaben werden im Mitwirkungsbericht (Anhang 3) behandelt, welcher vom 11. November bis 02. Dezember 2016 öffentlich aufgelegt wurde. Die Mitwirkenden erhielten den Bericht jeweils zugestellt.

7. Beschlussfassung und Auflageverfahren

Beschlussfassung
Gemeinderat 17. Januar 2017

Beschlussfassung
Einwohnerrat

Fakultatives Referendum

Auflageverfahren

8. Genehmigungsantrag

Gestützt auf diesen Planungs- und Begleitbericht beantragt der Gemeinderat Pratteln beim Regierungsrat, die vorliegende Mutation des Strassennetzplanes zu genehmigen.

Pratteln,

Namens des Gemeinderates

Der Gemeindepräsident

Der Verwalter

.....

.....

Variantenvergleich

Anhang 1

Glaser Saxer Keller AG

Bottmingen

Erschliessung Kunimatt

Variantenbeschrieb + Bewertung

Einzelne Elemente der Varianten sind untereinander austauschbar. Die optimale Zusammensetzung erfolgt bei der definitiven Planung

Entwurf vom 7.12.15

PE =Publikumsintensive Einrichtung

Ge-wicht	Kriterien		Variante 1a		Variante 1b		Variante 2		Variante 3a		Variante 3b	
			T-Einmündung Wasenstrasse und vereinfachte HABL-Zufahrt in Mitte Salinenstrasse		Kreuzung mit Wasenstrasse und HABL Anschluss in Mitte Salinenstrasse		Verknüpfung Wasenstrasse und Industriestrasse mit Kreuzung Salinenstrasse Süd		Kreisel Salinenstr. Süd mit Beibehaltung heutige Situation von Bahnhof Nord		Kreisel Salinenstr. Süd mit Umbau Bahnhof Nord	
20%	Erschliessung HABL	Beschrieb	Parallelstrasse zur Salinenstrasse im Einbahnverkehr	Rang	deutet nur die Ein-Aus-fahrt an und lässt die interne Erschliess. offen		Rampe der Industriestrasse wird neu erstellt und dient der Erschliessung HABL		Die Erschliessung erfolgt ab neuem Kreisel auf der Salinenstrasse			
		Vorteile	relativ schmal, guter Verkehrsfluss, event. Kreiselanschluss	1	nur 1 Knoten auf der Salinenstrasse	4	nur 1 Anschluss an die Industriestr., ev. Anschluss an Kreisel Kunimatt	3	Optimale Verkehrsbedienung nach allen Seiten	2		
		Nachteile	Umwege für LW aus Richtung Dorf über den Grosskreisel Kunimatt		bedingt umfangreiche interne Erschliessungen mit Wendemöglichkeiten		Grösserer Landerwerb im Süden des Areals		analog Variante 2			
15%	Wasenstrasse	Beschrieb	Heutige Einmündung wird nach Süden verschoben		analog Variante 1a		Heutige Einmündung wird ganz nach Süden verschob. keine weiteren Konfliktpkte		analog Variante 2		zeigt auf wie P gelöst werden könnte	
		Vorteile	Distanz zum Kreisel Kunimatt, weniger Rückstaugefahr	3	analog Variante 1a	3	Direktanschluss an neuen Knoten Salinenstrasse, jedoch weniger gut als Var. 3	2	Direktanschluss an neuen Kreisel Salinenstrasse besser als Variante 2	1		
		Nachteile	Nicht optimal bezüglich Erweiterungsmöglichkeit Areal Metallum		analog Variante 1a		P entfällt, wenn SBB Ausbau realisiert Neuplanung analog V 3b		P entfällt, wenn SBB Ausbau realisiert Neuplanung analog V 3b			
10%	Industriestrasse	Beschrieb	Wie heute, westliche Rampe zur Salinenstrasse entfällt		Verbreiterung nach Norden, Rampe zur Salinenstrasse entfällt		Die Industriestr. wird neu auf den Knoten an der Salinenstrasse geführt.		Die Industriestr. wird neu auf den Kreisel an der Salinenstrasse geführt.		Nur noch Rad-/Fussweg im Bereich Überführung Salinenstrasse	
		Vorteile	Ohne SBB-Trasseeverbr. in der heutigen Lage möglich, heutiger P bleibt	4	Direkte Einführung in die Wasenstrasse ohne Einengung über Sal.str.	3	Direktanschluss an neuen Knoten Salinenstrasse, jedoch weniger gut als Var. 3	2	Direktanschluss an neuen Kreisel Salinenstrasse besser als Variante 2	1		
		Nachteile	Keine Berücksichtigung der SBB Ausbaupläne (noch nichts definitives)		Bei Trasseeverbr. neue Brücke über Salinenstr. heutiger P entfällt		Keine direkte Verbind'g auf Ebene SBB mit der Wasenstrasse		Keine direkte Verbind'g auf Ebene SBB mit der Wasenstrasse			
15%	Salinenstrasse	Beschrieb	Die Einmündung der Wasenstrasse wird nach Süden versetzt		analog Variante 1a		Heutige Einmündung wird ganz nach Süden verschob. keine weiteren Konfliktpkte		analog Variante 2			
		Vorteile	Bessere Verkehrsführung im Bereich Kreisel Kunimatt	3	analog Variante 1a	3	Verbesserte Zu- und Wegfahrt vom Kreisel Kunimatt, störungsfrei	2	analog Variante 2 verkehrsberuhigend	1		
		Nachteile	Nicht optimal bezüglich Erweiterungsmöglichkeit Areal Metallum		analog Variante 1a		Ev. LSA nötig		keine offensichtlichen Nachteile			

Glaser Saxer Keller AG
Erschliessung Kunimatt
Variantenbeschrieb + Bewertung

Bottmingen

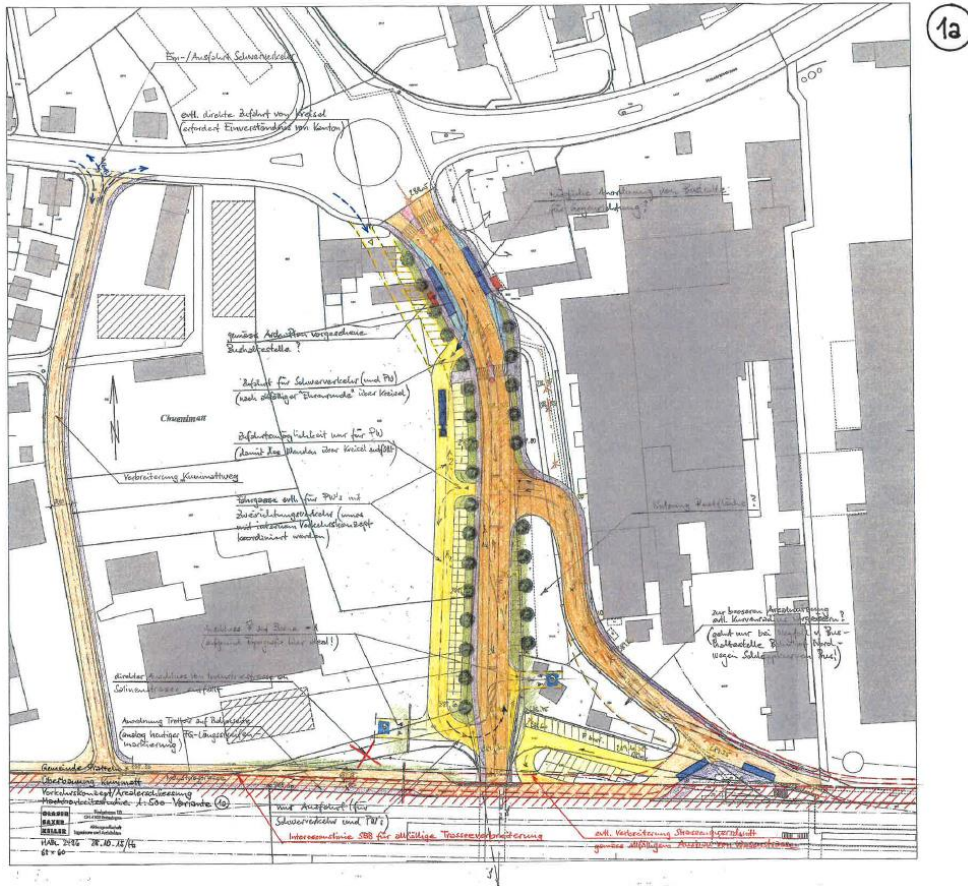
Entwurf vom 7.12.15

Einzelne Elemente der Varianten sind untereinander austauschbar. Die optimale Zusammensetzung erfolgt bei der definitiven Planung
 PE = Publikumsintensive Einrichtung

Ge-wicht	Kriterien		Variante 1a	Variante 1b	Variante 2	Variante 3a	Variante 3b
			T-Einmündung Wasenstrasse und vereinfachte HABL-Zufahrt in Mitte Salinenstrasse	Kreuzung mit Wasenstrasse und HABL Anschluss in Mitte Salinenstrasse	Verknüpfung Wasenstrasse und Industriestrasse mit Kreuzung Salinenstrasse Süd	Kreisel Salinenstr. Süd mit Beibehaltung heutige Situation von Bahnhof Nord	Kreisel Salinenstr. Süd mit Umbau Bahnhof Nord
10%	SBB	Trasseeverbreit.	Wird in dieser Variante nicht berücksichtigt, weil zu vage.	Trasseeverbreiterung SBB berücksichtigt	Trasseeverbreit. möglich, dann muss Fussweg/Industriestr. nach N verschob. werden	analog Variante 2	Trasseeverbreiterung SBB berücksichtigt
		Vorplatz	Wie heute, bei Trasseeverbreiterung wird der Vorplatz zu eng	3 Wird grösser, bessere Platzgestaltung Mehr Velo-P möglich	2 Wie heute, bei Trasseeverbreiterung wird der Vorplatz zu eng	1 analog Variante 2	1 Zeigt neue Lage mit grösseren Abmessungen auf
		Bus-Hst	Wie heute, bei Trasseeverbreiterung wird der Vorplatz zu eng	Längere Anlegekanten für Gelenkbus möglich, Wendeschlaufe entfällt	Wie heute, bei Trasseeverbreiterung wird der Vorplatz zu eng	analog Variante 2	Längere Anlegekanten für Gelenkbusse möglich
		Parking	heutiger P und Buswendemöglichkeit bleiben bestehen	Heutiger P entfällt, Neuplanung auf der Restflä. Wendeschlaufe entfällt	ohne Trasseeverbreiterung analog Var. 1, mit Verbreit. Neuplanung	analog Variante 2	Vollständiger Neubau an verschobener Lage
5%	Bushaltestellen auf Salinenstrasse		im nördlichen Teil der Salinenstrasse, Lage noch def. abklären	1 im nördlichen Teil der Salinenstrasse, Lage noch def. abklären	1 im nördlichen Teil der Salinenstrasse, Lage noch def. abklären	1 im nördlichen Teil der Salinenstrasse, Lage noch def. abklären	1
10%	Arealentwicklung PE (Ex. Metallum)	Beschrieb	Flächengewinn nur im nördlichen Teil von heutiger Wasenstrasse	3 Durch Änderung der Wasenstrasse (kleinerer Radius) Flächengewinn	2 Deutlicher Flächengewinn auf der Areal-Westseite	4 Deutlicher Flächengewinn auf der Areal-Westseite	1
		Parking	Neuer P (PE) kann auf -1 erschlossen werden	analog Variante 1a Heutiger P (SBB) entfällt teilweise ersetzbar	Ein P (PE) kann auf -1 nicht angeschlossen werden	Kann von Kreisel aus auf -1 angeschlossen werden	1
		Fussgänger	Entlang der Strassen, Verbesserungen in den Varianten 2 und 3	analog Variante 1a	Fussgänger auf Ebene "alte Wasenstrasse", Zugang zu PE auf ± 0	Fussgänger auf Ebene Salinenstrasse, Zugang zu PE auf -1	
5%	Landerwerb öffentliche Strassen		nur unwesentlich	1 analog Variante 1a	1 deutlich mehr als die Varianten 1a und 1b	2 deutlich mehr als die Varianten 1a und 1b etwas mehr wie V 2	2
5%	Kosten		vermutlich kostengünstigste Lösung	1 Teurer als Variante 1a, aber günstiger als die Varianten 2 und 3	2 deutlich mehr als Varianten 1a und 1b mehr als V 3 wenn LSA	4 in der gleichen Grössenordnung wie V 2 billiger als V2 wenn LSA	3
5%	Realisierbarkeit		gut	1 ähnlich gut wie Variante 1a	3 eher schlecht, unregelmäßig oder LSA-geregelte Knoten sind nicht mehr Favoriten	4 Mittel, Kreisel sind städtebaulich und verkehrstechnisch interessant	2
100%			Rang x Gewicht	2.30	2.75	2.45	1.40
			Reihenfolge	2	4	3	1

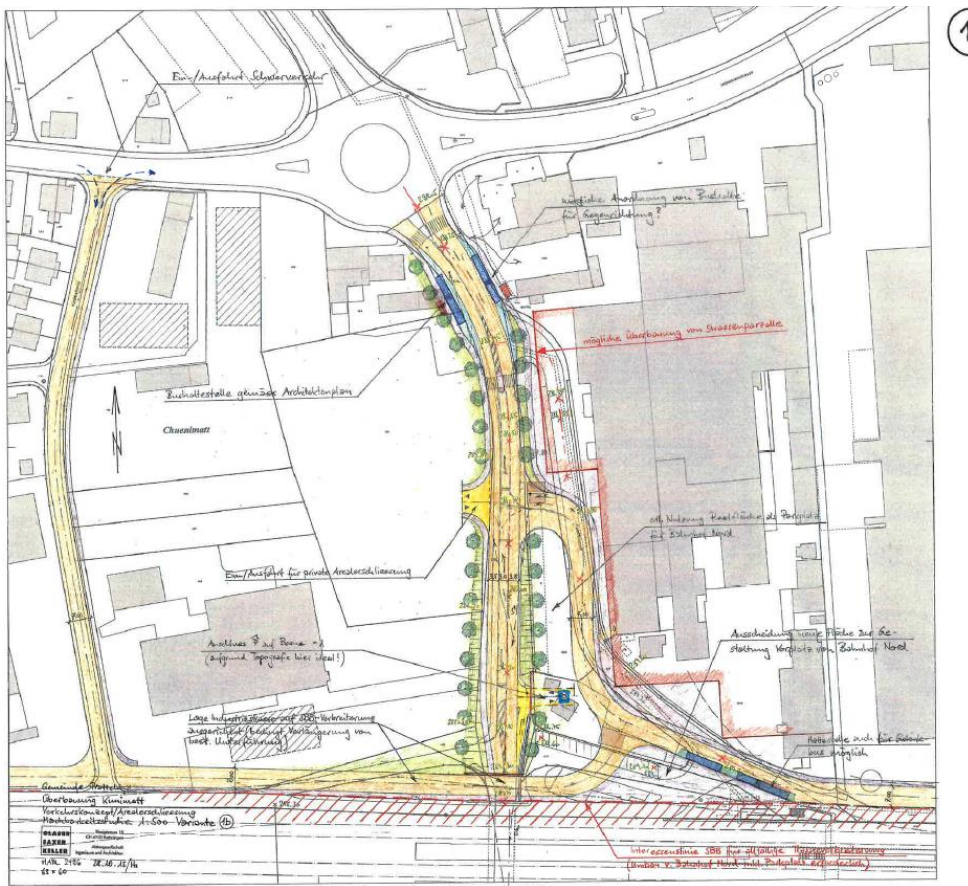
Seite 2/2

Variante 1a



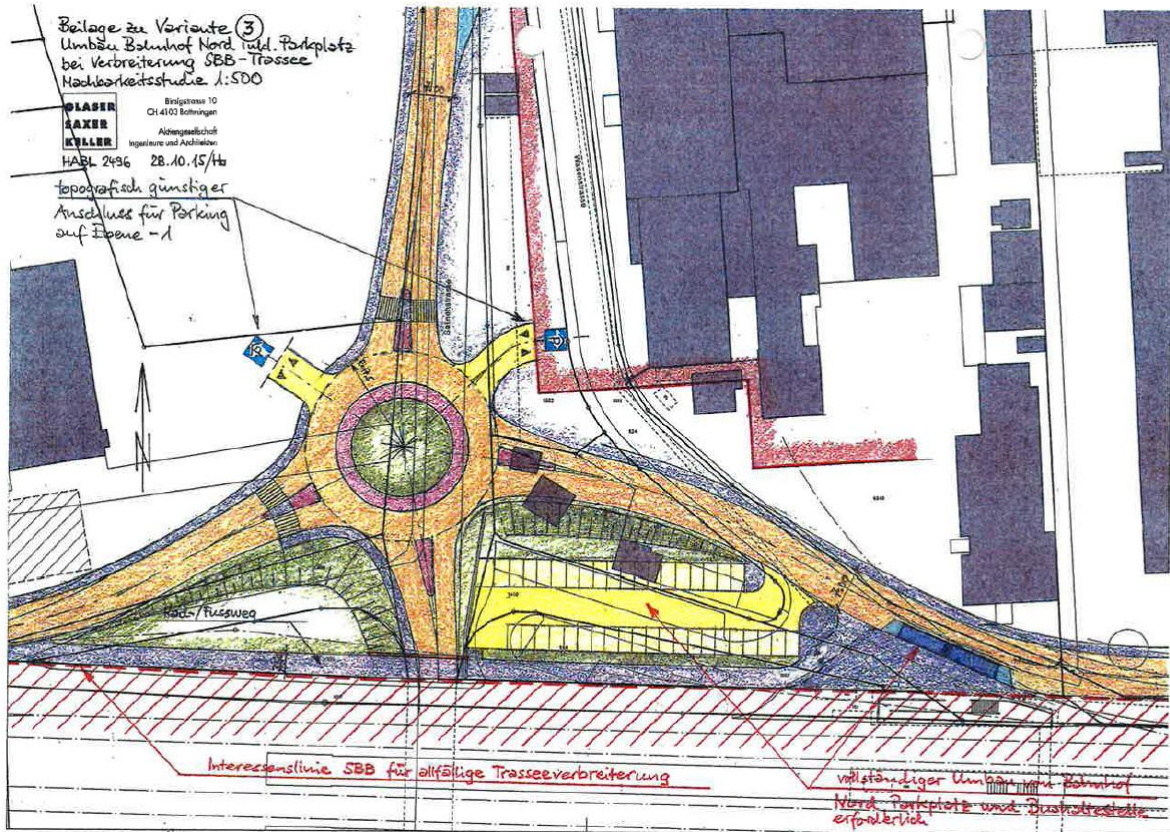
1a

Variante 1b



1b

Variante 3b



Gemeinde pratteln



Strassennetzplan Siedlung - Mutation Chuenimatt

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

Stand: November 2016

Zusammenfassung und Behandlung des kantonalen Vorprüfungsberichtes

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

Nr.	Nr. VP		Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
1.	1.	✓	Perimeter Plan Wasenstrasse	<i>Zwingende Vorgabe</i> Der verbindliche Inhalt muss vollständig innerhalb des dargestellten Ausschnitts liegen, da ansonsten die tatsächlichen Ausmasse des verbindlichen Inhalts nicht ersichtlich sind. Der Planausschnitt ist entsprechend zu erweitern.	Der Perimeter wird bis zum Gallenweg erweitert.
2.	1.	✓	Privatstrassen	<i>Zwingende Vorgabe</i> Private Erschliessungsanlagen können nur orientierenden Planinhalt darstellen. Der Legendeneintrag ist in den orientierenden Teil zu verschieben.	Wird so übernommen.
3.	1.	---	Strassenklassierung Wasenstrasse	<i>Empfehlung</i> Da sowohl beim Coop-Areal wie auch beim Rohrbogen-Areal Umnutzungen angedacht sind, stellt sich die Frage ob die Klassifizierung der Strasse als Industrie-/Gewerbe Sammelstrasse noch richtig ist. Sollte es nicht eher eine „normale“ Sammelstrasse sein?	Im Wasenareal wird es weiterhin gewerbliche Nutzungen geben. Eine Anpassung der Strassenklassierung wird nicht als nötig erachtet.
4.	2.	z.K.	Einfahrt Privatstrasse	<i>Zwingende Vorgabe</i> Die nördliche Einfahrt ins Chuenimattareal muss hindernisfrei gestaltet werden, damit kein Rückstau in den Kreisel Kunimatt entstehen kann. Die Überlegungen zur Rückstaufreiheit sind im Planungsbericht darzulegen.	Die Privatstrasse befindet sich im orientierenden Planinhalt. Die hindernisfreie Einfahrt und mögliche Rückstauszenarien sind im Strassenprojekt darzulegen, wenn auch die neuen Nutzungen auf dem Areal bekannt sind.
5.	2.	---	Abbildungen	<i>Zwingende Vorgabe</i> Die Diskrepanz zwischen der Lage der nördlichen Einfahrt im Mutationsplan und jener in Abb. 4 ist zu erklären.	Bei der Variantensynthese (Abb. 4) handelt es sich nur um einen Zwischenschritt. Die genaue Lage der Einfahrt ist im Strassenbauprojekt genau festzulegen. Zudem handelt es sich im Strassennetzplan nur um einen orientierenden Planinhalt.
6.	2.	✓	Aufhebung Fussweg	<i>Zwingende Vorgabe</i> Die Aufhebung des Fussweges ist zu begründen. Diese scheint angesichts von Abb. 2 keineswegs zwingend.	Die Aufhebung wird im Planungsbericht begründet. Abb. 2 ist eine unverbindliche, schematische Darstellung. Die zukünftige Nutzung des Areals ist noch nicht bekannt.
7.	2.	---	Bushaltestellen Bahnhof Nord	Durch die Mutation der Wasenstrasse wird die heute für die Abwicklung des Busverkehrs verfügbare Fläche reduziert. Aus unserer Sicht sind jedoch weiterhin zwei Bushaltestellen im Bereich	Nicht die geplante neue Führung der Wasenstrasse, sondern der zukünftige Ausbau der SBB Geleise führt zu einer Reduktion der für den Bus

Zusammenfassung und Behandlung des kantonalen Vorprüfungsberichtes

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

Nr.	Nr. VP		Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
				der heutigen Lage erforderlich. Die Möglichkeiten für die Anordnung von zwei Bushaltestellen bei der neuen Wasenstrasse sind im Planungsbericht aufzuzeigen.	verfügbaren Fläche. Die Gemeinde ist sich der Problematik durchaus bewusst. Erste Überlegungen über zukünftige Lösungen (z.B. unterirdisches Terminal) werden bereits geführt.
8.	2.	z.K.	Leistungsfähigkeit Kreisel Kunimatt	Der Kreisel Kunimatt hat bereits heute seine Leistungsgrenze erreicht. Bei einer Überbauung der Parzellen im Chuenimatt-Areal ist ein detaillierter Leistungsnachweis zu erbringen, dass der diesbezügliche generierte Mehrverkehr keine massgebenden negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Kunimatt-Kreisels bzw. auf dessen kantonalen Kreiselzufahrten hat.	Der Gemeinde ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ein grosses Anliegen. Da sich das gesamte Chuenimatt-Areal im Besitz des Kantons befindet ist man zuversichtlich, dass die Anforderungen des TBA erfüllt werden können. Im Rahmen des VG 2010 wurden bereits Annahmen für die Arealentwicklung gemacht, der künftige Verkehr abgeschätzt und die Auswirkungen auf die Knoten auf der Hard-, Hohenrain- und Salinenstrasse aufgezeigt.

Gemeinde pratteln



Strassennetzplan Siedlung - Mutation Chuenimatt

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

Stand: 24. Oktober 2016

Inhaltsverzeichnis

1	Öffentliche Mitwirkung	20
2	Anregungen aus der Bevölkerung	20
3	Veröffentlichung des Berichtes	20
4	Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung	21

Abkürzungen

SNP = Strassennetzplan
PB = Planungsbericht
RPG = Raumplanungsgesetz des Bundes
RPV = Raumplanungsverordnung des Bundes
RBG = Raumplanungs- und Baugesetz BL
RBV = Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz BL
LV = Langsamverkehr
MIV = Motorisierter Individualverkehr
ÖV = Öffentlicher Verkehr
VG = Verkehrsgutachten

Öffentliche Mitwirkung

Das Mitwirkungsverfahren der Mutation Strassennetzplan Chuenimatt wurde im „Prattler AmtsAnzeiger“ vom 5. August 2016 sowie auf der Webseite und den Schaukästen der Gemeinde angekündigt. Vom Freitag, 5. August bis Freitag, 26. August 2016 waren die Unterlagen auf der Abteilung Bau der Gemeindeverwaltung Pratteln und auf der Webseite unter www.pratteln.ch einsehbar.

Es wurden die folgenden Unterlagen aufgelegt:

- Strassennetzplan Chuenimatt 1: 3000
- Planungs- und Begleitbericht gemäss Art. 47 RPV und § 39 RBG

Anregungen aus der Bevölkerung

In der vorgenannten Frist sind zwei Eingaben eingereicht worden. Der Gemeinderat entscheidet über die Eingaben an seiner Sitzung vom 1. November 2016.

Veröffentlichung des Berichtes

Der Mitwirkungsbericht der Strassennetzplanung Chuenimatt wird im „Prattler Anzeiger“ vom 11. November 2016 sowie im Kantonsblatt vom 10. November 2016 publiziert und vom Freitag, 11. November bis Freitag 2. Dezember 2016 aufgelegt. Ebenfalls ist der Bericht den Eingabern direkt zuzustellen.

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

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

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

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Nr.		Name	Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
1.	✓	SP Pratteln	Einleitung	<p>Die SP Pratteln hat etwas befremdet und erstaunt zur Kenntnis genommen, dass dieses öffentliche Mitwirkungsverfahren zum SNP Mutation Chuenimatt in einer Art „Rollender Planung“ abgewickelt werden soll. So heisst es doch auf Seite 8 des Planungsberichtes unter dem Abschnitt.</p> <p><i>Vorläufiger Schluss: Hier endet die erste Phase des Planungsberichtes. Er wird laufend nach Vorliegen der Ergebnisse der Vorprüfung und der Mitwirkung nachgeführt.</i></p> <p>Dem Planungsbericht vom 13.6.2016 kann nicht entnommen werden, wie viele weitere Planungs-Phasen zu erwarten sind, und wie die weitere öffentliche Mitwirkung sicher gestellt werden soll.</p> <p>Aus unserer Sicht besteht eine gewisse Gefahr, dass mit der Vorgehensweise der rollenden Planung rechtlich unerwünschte Situationen des „jeder meint er kann mitmachen“ oder „keiner weiss wie es weitergeht“ entstehen könnten. Das gilt es auf jeden Fall zu vermeiden.</p>	<p>Es ist unklar, was mit dem Begriff rollende Planung gemeint ist. Eine Planung ist insofern als „rollend“ zu bezeichnen, als dass laufend Verbesserungen integriert werden können. Aus diesem Grund wurde die Planung auch in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Eine weitere Mitwirkung ist nicht geplant. Der Verlauf der Planung und entsprechende Anpassungen im Planungsprozess sind im PB festzuhalten. Folglich kann der Bericht erst kurz vor dem Einreichen zur Genehmigung vollendet werden. Deswegen wurde auf ein vollständiges Inhaltsverzeichnis bisher verzichtet. Dies wird nun nachgetragen.</p> <p>Das Verfahren bei der Strassennetzplanung läuft gemäss § 34 RBG gleich wie bei der kommunalen Richtplanung (§ 17 RBG). Dies bedeutet, dass der Gemeinderat für die Ausarbeitung des SNP zuständig ist und die Planung anschliessend vom Einwohnerrat erlassen wird. Danach wird sie dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt.</p>
2.	z.K.		Ausgangslage	<p>Die SP Pratteln unterstützt ausdrücklich die Erkenntnis, dass sich das Areal Chuenimatt ausgezeichnet für eine Arealentwicklung mit einer hochstehenden Nutzung eignet.</p> <p>Allerdings wäre es aber dienlich zu wissen, ob der Regierungsrat die vom ER am 26.10.2015 beschlossenen Mutationen nun genehmigt hat, oder ob aus irgendwelchen Gründen erneut Einwände des RR vorliegen.</p>	<p>Die Mutationen 2014 wurden bis am 29.08.2016 noch nicht vom Regierungsrat genehmigt. Allerdings sind alle Einsprachen im Planaufgaveverfahren zurückgezogen worden. Der Gemeinderat geht von einer vollständigen Genehmigung der Planung aus.</p>
3.	z.K.		Entwicklungsabsichten	<p>Die Entwicklungsabsichten von Kanton und Gemeinde sind richtig und nachvollziehbar. Wir begrüssen auch ausdrücklich, dass das Areal Rohrbogen AG (Parz. Nrn. 6049 und 997) ebenfalls positiv entwickelt werden soll.</p>	<p>Der Gemeinderat ist erfreut, dass seine Bemühungen anerkannt werden.</p>

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

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

Nr.		Name	Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
4.	(✓)	SP Pratteln	SBB	<p>Unter dem Titel Entwicklungsabsichten erscheint im Planungsbericht auch die SBB. Auf knappen vier Zeilen kann man erfahren, dass die SBB eine Gleiserweiterung nach Norden in Betracht zieht und aus diesem Grund eine sogenannte „Interessenslinie“ durch die SBB definiert wurde. Eine solche mögliche Gleiserweiterung nach Norden hat aber massgeblichen Einfluss nicht nur auf die vorliegende SNP Mutation und den Bahnhofplatz Nord, sondern auch auf den Richtung Osten weiterführenden Wasenweg bis auf die Höhe Bözbergweg. Diverse bestehende Industrie- und andere Gebäude würden in ihrer Funktion beschnitten oder müssten wenigstens teilweise diesem neuen Geleise weichen.</p> <p>Wir erheben den Anspruch zu erfahren was eine „SBB-Interessenslinie“ bedeutet und welcher rechtliche Status ihr zukommt. Zusätzlich erwarten wir, dass diese „SBB-Interessenslinie“ auch deutlich im Strassennetzplan und den entsprechenden Legenden ersichtlich gemacht wird.</p> <p>Im Interesse des Prattler Langsamverkehrs fordern wir den Gemeinderat auf im Gegenzug zur „SBB-Interessenslinie“ für den Erhalt oder den Ersatz der beiden Passerellen Güterstrasse und Gottesackerstrasse besorgt zu sein.</p>	<p>Um die Verdichtung des S-Bahn Angebots und des Güterverkehrs möglich zu machen plant die SBB die Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs. Das Projekt ist gemäss Aggloprogramm 3. Generation für 2022 vorgesehen. Die Interessenslinie der SBB hilft der Gemeinde die zukünftige Entwicklung in Ihrer Planung zu berücksichtigen. Es ist lediglich eine informelle Grundlage ohne Rechtswirkung. Es ist auch im Interesse der Gemeinde eine funktionierende, leistungsfähige Bahninfrastruktur für zukünftige Generationen sicher zu stellen.</p> <p>Beim SNP handelt es sich um ein Instrument mit Richtplancharakter, dh. die Darstellung ist nicht Parzellenscharf. Der Inhalt des SNP wird in § 34 RBG vorgegeben.</p> <p>Der Gemeinderat ist sich der Wichtigkeit der Bahnübergänge und Unterführungen bewusst. Über die Passarelle an der Güterstrasse führt zudem eine kantonale Radroute. Der Gemeinderat setzt sich für den bedarfsgerechten Erhalt dieser Querungen ein.</p>
5.	---		Planungsergebnisse	<p>Die Variantenabklärung entspricht einer guten Planungsarbeit. Der Entscheid respektive die Bestbewertung der Variante 3b entspricht auch der Meinung der SP Pratteln. Trotzdem ergeben sich einige wichtige Fragen; Siehe Abb. 3: Variante 3b und SNP 1:3000:</p> <p>Das Areal der Rohrbogen AG wird lediglich durch die Parkhauseinfahrt im 1.UG erschlossen.</p> <p>Wo sind à-Niveau Zu- und Ausfahrten angedacht?</p>	<p>Die im SNP dargestellte Erschliessung ab dem neuen Kreisel hat nur orientierenden Charakter. Die Erschliessung eines privaten Grundstückes ist nicht Teil der Strassennetzplanung. Die zukünftige Erschliessung ist im Rahmen der städtebaulichen Studie und der nachfolgenden Quartierplanung zu analysieren und konkret fest zu legen.</p>
6.	✓		Planungsergebnisse	<p>Durch die „SBB-Interessenslinie“ wird der Bahnhofplatz Nord massgeblich beschnitten. P&R wird verkleinert, die Buswendschleife wird funktionsuntauglich und es kann nicht erkannt werden wie und wo Ersatz für die jetzt schon zu wenigen Veloabstellplätze geschaffen werden kann.</p> <p>Wie gedenkt man diese Probleme einer akzeptablen Lösung zuzuführen?</p>	<p>Die genannten Infrastrukturanlagen sind zukünftig anders zu führen bzw. auszubauen. Für die Buswendschleife gibt es weiterhin ausreichend Platz zwischen Bahntrasse und neuer Wasenstrasse. Die Park&Ride und Veloabstellplätze werden zusammen mit der Planung des Rohrbogenareals neu definiert.</p>

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

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

Nr.		Name	Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
7.	✓	SP Pratteln	Planungs- resultate	Redaktionell Seite 5: es muss heissen Hardmattstrasse.	Wird angepasst.
8.	---		Planungs- resultate	Die Industriestrasse und der Wasenweg sind wichtige Verbindungen im Langsamverkehr einerseits vom und zum Bahnhofeingang Nord, aber andererseits liegen diese Strassen auch auf einer wichtigen grösseren Langsamverkehrsachse von Frenkendorf, Pratteln Ost und Süd (nach entsprechender Unter- oder Überquerung der Bahn siehe dazu Langsamverkehrsstudie Metron vom 29.4.2013) über das Persilweglein Richtung Schweizerhalle und Birsfelden Basel. Aus Sicht der SP Pratteln müssen sowohl der Wasenweg wie auch die Industriestrasse für den Langsamverkehr deutlich aufgewertet und sicherer gemacht werden.	Die Industrie- und neu auch die Wasenstrasse sind als wichtige Fusswegverbindungen im SNP enthalten. Die Wasenstrasse ist zudem Teil des Wanderwegnetzes. Der Gemeinderat sieht ebenfalls die Wichtigkeit dieser Strassen für den Langsamverkehr. Mit der Konkretisierung des SBB Ausbauprojekt kann auch die Geometrie des Strassenraumes für diese Bedürfnisse angepasst werden.
9.	---	VCS	Leistungs- fähigkeit des Kreisel	Der Kreisel wird eine Qualitätsstufe A aufweisen. Gemäss Planungsbericht bedeutet dies, „dass der Kreisel noch Kapazitäten übrig hat und auch dann funktionieren würde, wenn der Verkehr künftig noch zunehmen sollte“ (Seite 5). Wir lehnen Strassenkapazitäten auf Vorrat ab. Dies widerspricht diametral einer angebotsorientierten Verkehrsplanung. Planung muss festlegen, wieviel Verkehr es verträgt (auch angesichts Umweltvorbelastung) und die Gemeinde in diesem Gebiet noch zusätzlich generieren will. Verkehr taucht nicht erst am Kreisel auf, sondern belastet auch die Zufahrtsachsen und damit das ganze Gemeindegebiet.	Das VG 2010, welches Entwicklungen berücksichtigt, ermöglicht der Gemeinde eine langfristige Verkehrsplanung. Die Gemeinde plant keine neue Strasse sondern einen langfristig funktionierenden Knoten, sowie die Verlegung der bestehenden Wasen- und Industriestrasse. Ein konventioneller Knoten mit Vorsortierstreifen würde mehr Verkehrsfläche beanspruchen als der geplante Kreisel und die Leistungsfähigkeit wäre insgesamt trotzdem schlechter. Ein Kreisel erlaubt auch eine flüssigere Verkehrsabwicklung als ein unregelmäßiger Knoten resp. eine LSA und ist somit als umweltverträglicher einzustufen. Auf einer vortrittsberechtigten Strasse (Salinenstrasse) wirkt ein Kreisel zudem Verkehrsberuhigend und erhöht dadurch die Sicherheit. Aufgrund der Nähe zum Kunimattkreisel sollen hier nicht zusätzliche Kapazitätsengpässe geschaffen werden. Die Auslastung am Kreisel Kunimatt wirkt bereits limitierend. Der Kreisel hat den Ziel- und Quellverkehr an den angeschlossenen Gewerbe- und Industriezonen westlich

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

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

Nr.		Name	Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					und östlich der Salinenstrasse, sowie den Durchgangsverkehr der Bahnhofsstrasse abzuwickeln.
10.	---		Auswirkungen auf Strassennetz	Es ist aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar, welche Auswirkungen diese nachfrageorientierte Verkehrsplanung auf das übrige Strassennetz und insbesondere auf den Kreisel Salinenstrasse/Hohenrainstrasse hat.	Die Auswirkungen auf das Strassennetz werden bei den jeweiligen Sondernutzungsplanungen und Bauprojekten genau untersucht. Nicht die Realisierung eines Kreisels generiert Zusatzverkehr. Entscheidend für das künftige Verkehrsaufkommen sind die Arealentwicklungen auf dem Chuenimatt- und Wasa-Areal. Mit der Umgestaltung des heutigen Knotens zum Kreisel kann eine Situation geschaffen werden, welche auch den künftigen Verkehr bewältigen wird. In den VG 2001 und 2010 wurde der künftige Verkehr aufgrund Arealentwicklungen abgeschätzt. Der daraus resultierende Neuverkehr wurde in den Gutachten ausgewiesen und die Auswirkungen aufgezeigt.
11.	---		Priorisierung des ÖV	Der öffentliche Verkehr kann mit einem Kreisel nicht priorisiert werden, andere Knotenformen sind vorzuziehen.	Eine Priorisierung des Busverkehrs wird nicht realisiert. Aufgrund der guten Verkehrsqualität des Kreisels ist hier eine Priorisierung auch gar nicht nötig. Die Leistungsfähigkeit Richtung Norden wird viel mehr durch den Kunimatt-Kreisel bestimmt, welcher aber nicht Bestandteil dieser Mutation ist.
12.	✓		Busverkehr	Der Busverkehr beim Bahnhof darf nicht behindert werden (Wendeschlaupe).	Aufgrund der zukünftigen Gleiserweiterung der SBB wird sich die Situation um den Bahnhof verändern. Für die Buswendeschlaupe wird es auch zukünftig ausreichend Platz zwischen Bahntrasse und neuer Wasenstrasse geben. Die Projektausführung ist jedoch nicht im Rahmen der Strassennetzplanung zu lösen.
13.	---	VCS	Knotenform	Es soll kein Kreisel geplant, sondern angebotsorientierte, ÖV-freundliche Knotenformen weiterverfolgt werden.	Der Kreisel fördert den Verkehrsfluss der untergeordneten Achsen und somit auch die Zu- und Wegfahrt vom Bahnhof. Die Gemeinde priorisiert den Kreisel als beste Variante. Wie der Kreisel beim Bahnhof Süd zeigt, funktionieren Kreisels auch auf Gemeindestrassen gut und sind für die

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

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

Nr.		Name	Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					Busse problemlos befahrbar.
14.	---		Erschliessung Bahnhof durch LV	Die Mutation berücksichtigt den Fuss- und Veloverkehr absolut ungenügend. Es sollen attraktive, sichere Verbindungen für FussgängerInnen und Velofahrende ausgewiesen werden. Umso mehr, als davon die direkte Erschliessung des Bahnhofes betroffen ist und der Arbeitsweg zu Fuss oder mit dem Velo (Bike&Ride) in dieses zukünftige Arbeitsgebiet auf der Hand liegt.	Bei der Mutation sollen die zukünftige Strassenführung nach dem Ausbau der SBB, sowie eine funktionale Erschliessung der Gebiete westlich und östlich der Salinenstrasse gesichert werden. Entlang der Bahnlinie und der Salinenstrasse wird eine wichtige Fussgängerverbindung ausgeschieden. Die Feinerschliessung im Bereich Wasenareal ist im Rahmen der Sondernutzungsplanung anhand eines städtebaulichen Konzeptes fest zu legen.
15.	---		LV und Kreisel	Kreisel sind für FussgängerInnen und Velofahrende unattraktiv und je nach Ausgestaltung ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Die vorliegenden Planungsabsichten verdrängen die verletzlichen Verkehrsteilnehmenden von diesen Verkehrsachsen.	Die Salinenstrasse ist die Hauptverbindungsachse des MIV von der Autobahnzufahrt ins Dorf hinein und auch im Strassennetzplan nicht als LV-Achse ausgewiesen. Für den LV bestehen mehrere z.T. vom MIV getrennte Nord-Süd Verbindungen in unmittelbarer Nähe. Der LV wird daher auf der Achse nicht prioritär behandelt. Kreisel mit einstreifigen Zufahrten sind für den Radverkehr gut bewältigbar und stellen kein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Der LV wird zudem zukünftig primär entlang des Bahntrassees und um die neue Überbauung auf dem Wasenareal stattfinden.
16.	---		Aufhebung Fussweg	Das Planungsgebiet soll für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig bleiben. Der Fussweg durch das Areal Chuenimatt sei nicht aufzuheben, sondern als Fuss-/Radweg aufzuwerten.	Die Ost-West Verbindung ist über die Hard- und Industriestrasse gesichert. Eine Fortführung des Rasenweges als LV-Route erachtet die Gemeinde nicht mehr als zielführend. Da die Einfahrt der Wasenstrasse nach Süden verschoben wird, verliert die Verbindung ihren Anschlusspunkt. Beim Areal Chuenimatt handelt es sich um ein Industriegebiet und Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung. Eine gute Überbaubarkeit ist daher zu gewährleisten.
17.	✓	VCS	Verbindung Schweizerhalle	Es braucht eine sichere und direkte Verbindung Bahnhof – Dammweg und weiter nach Schweizerhalle.	Die Verbindung wird mittels einer wichtigen Fusswegverbindung und ab Salinenwegli zusätzlich durch eine kantonale Radroute gesichert. Ein Ausbau der Industriestrasse ist aus Platzgründen erst nach deren Verle-

Zusammenfassung und Behandlung aus der öffentlichen Mitwirkung

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

Nr.		Name	Thema	Anliegen	Erwägungen und Beschluss des Gemeinderates
					gung möglich.
18.	✓		Gleisquerung	Bestehende Passerellen (Güterstrasse, Gottesackerstrasse) sind beizubehalten oder durch attraktivere zu ersetzen. Nach Möglichkeit sollen weitere Gleisquerungen geschaffen werden.	Der Gemeinderat ist sich der Wichtigkeit der Bahnübergänge und Unterführungen bewusst. Über die Passerelle an der Güterstrasse führt zudem eine kantonale Radroute. Der Gemeinderat setzt sich für den bedarfsgerechten Erhalt dieser Querungen ein.
19.	✓		Veloabstellplätze	Beim Bahnhofplatz Nord ist für genügend Veloabstellplätze (B&R) guter Qualität (wettergeschützt) zu sorgen.	Es werden genügend Veloabstellplätze mit guter Qualität bereitgestellt.
20.	✓		LV entlang Bahntrasse	Wasenweg und Industriestrasse sollen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und sicher werden.	Die Industrie- und neu auch die Wasenstrasse sind als wichtige Fusswegverbindungen im SNP enthalten. Die Wasenstrasse ist zudem Teil des Wanderwegnetzes. Der Gemeinderat sieht ebenfalls die Wichtigkeit dieser Strassen für den Langsamverkehr. Mit der Konkretisierung des SBB Ausbauprojekt kann auch die Geometrie des Strassenraumes für diese Bedürfnisse angepasst werden.
21.	---		LV Verbindungen	Die Mutation soll grundsätzlich hinsichtlich Fuss-/Veloverkehr überarbeitet werden. Es sollen attraktive, sichere und direktere Fuss- und Veloverbindungen sowie Veloabstellplätze berücksichtigt werden.	Veloabstellplätze sind nicht Inhalt des SNP. Die LV-Achsen entlang der Bahngleise sind im SNP gekennzeichnet. Attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindungen werden im Rahmen der Gebietsentwicklungen nördlich des Bahnhofs geprüft.