



## ***Langsamverkehrskonzept Pratteln***

*Bericht*

***Gemeinde Pratteln***

*29. April 2013*

**Bearbeitung**

*Simon Vogt*

*Andrea Witt Macciacchini*

*Oliver Maier*

*Maria Andreou*

*dipl. Kulturing. ETH/SVI*

*dipl. Geografin, lic. phil. II*

*Bauzeichner*

*Sekretärin*

*Metron Verkehrsplanung AG*

*Postfach 480*

*Stahlrain 2*

*5201 Brugg*

*T 056 460 91 11*

*F 056 460 91 00*

*info@metron.ch*

*www.metron.ch*

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Problemstellung	4
1.2 Ziel des Konzepts	4
1.3 Vorgehen	4
1.4 Grundlagen	5
<b>2 Analyse</b>	<b>6</b>
2.1 Siedlungsstruktur Pratteln	6
2.2 Bestehende Nord-Süd-Verbindungen über die Bahn	8
<b>3 Strategie Langsamverkehrsachsen</b>	<b>10</b>
3.1 Wichtige Langsamverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung	10
3.2 Ausbau, Bedeutung und Handlungsbedarf	11
<b>4 Gesamtkonzept Langsamverkehrsachsen</b>	<b>18</b>
4.1 Prioritäre Achsen	18
4.2 Wichtige innerörtliche Verbindungen	18
4.3 Quartierverbindungen	18
<b>Anhang</b>	<b>19</b>
1. Analyseplan Langsamverkehrsachsen	20
2. Konzeptplan Langsamverkehrsachsen	21
3. Nord-Süd-Verbindungen für den Langsamverkehr in Pratteln	22

## **1 Einleitung**

### **1.1 Problemstellung**

Die Siedlungsstruktur von Pratteln ist stark geprägt durch die von Ost nach West verlaufenden Verkehrsachsen Bahn, Kantonsstrasse 2/12 und Autobahn. Insbesondere die Bahn und die Autobahn haben eine ausgesprochen starke Trennwirkung, da sie im Gegensatz zu einer Strasse nur an den definierten, baulich ausgebildeten Übergängen gequert werden können. Die Bahngleise zerschneiden das Siedlungsgebiet in einen Nord- und in einen Südteil. Die heutigen bestehenden Querungsmöglichkeiten über die Bahn genügen den Anforderungen an ein gutes und behindertengerechtes Langsamverkehrsnetz nicht vollständig.

Die Gemeinde Pratteln benötigt im Hinblick auf die kommenden Herausforderungen im Zusammenhang mit den anstehenden Siedlungsentwicklungen (div. Quartierpläne, Salina Raurica etc.) ein Konzept für die Langsamverkehrsquerungen, welches die Anforderungen und die Prioritäten definiert.

### **1.2 Ziel des Konzepts**

Ziel ist eine Strategie, um die Nord-Süd-Verbindungen für den Langsamverkehr sowohl aus heutiger Perspektive als auch in Abstimmung mit der geplanten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in quantitativer und qualitativer Hinsicht optimal zu gewährleisten. Insbesondere sollen die bestehenden Bahnquerungen auf ihre Bedeutung im Langsamverkehrsnetz überprüft und konkrete Aussagen zum Handlungsbedarf gemacht werden.

### **1.3 Vorgehen**

Das folgende Vorgehen wurde gewählt:

- Analyse der Siedlungsstruktur
- Bestandesaufnahme inkl. Bewertung der Nord-Süd-Verbindungen für den Langsamverkehr
- Aufzeigen und priorisieren der Langsamverkehrsachsen unter Berücksichtigung der bestehenden Siedlungsstruktur, der kommunalen und regionalen Langsamverkehrsnetze und der künftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Aufzeigen der Bedeutung der einzelnen Querungen der Bahnlinien für Fussgänger und Velofahrer
- Formulierung des Handlungsbedarfs und möglicher Massnahmen

## **1.4 Grundlagen**

Nachstehend sind die wichtigsten Grundlagen aufgeführt:

- Gemeinde Pratteln, 24.11.2010; Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr, Schlussbericht (Metron Verkehrsplanung AG)
- Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft, 10.10.2012; Entwicklungsschwerpunkt Grüssen, Gesamtstrategie Siedlung und Verkehr, Bericht Hauptphase I (Metron Verkehrsplanung AG)
- Gemeinde Pratteln, 19.4.2011; Erschliessung Gebiet Grüssen für Fussgänger und Radfahrer, Übersicht 1:1000 (Glaser Saxer Keller)
- Gemeinde Pratteln, Entwurf vom 15.3.2012: Strassennetzplan Pratteln Nord, Situationsplan 1:3000 (Glaser Saxer Keller)
- Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft, 8.7.2011: Salina Raurica öV-Trasse, Entwurf Machbarkeitsstudie (RK&P)
- Div. Quartier- und Teilzonenpläne

## 2 Analyse

### 2.1 Siedlungsstruktur Pratteln

Die Gemeinde wird durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden SBB-Bahngleise (Bözberglinie Basel - Zürich und Hauensteinlinie Basel - Olten) und durch die Nationalstrasse A2 in drei Teile gegliedert. (siehe Analyseplan, Anhang 1)

**Pratteln Süd** bezeichnet den Teil südlich der Bahn. Hier befinden sich:

- Heutiges Geschäftszentrum, vom Bahnhof entlang der Bahnhofstrasse bis Muttenzer-/Hauptstrasse
  - Gemeindeverwaltung
  - Alter Dorfkern mit Kirche und Schloss
  - Mehrere Schulanlagen und Kindergärten
  - Grösster Teil der Wohngebiete
- Geplante Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:  
3 Hochhäuser in der Nähe des Bahnhofs, mehrere Quartier- und Teilzonenpläne mit unterschiedlichen Nutzungen

**Pratteln Mitte** meint das Gebiet zwischen Bahn und Autobahn. Hier befinden sich:

- Entwicklungsgebiet "Grüssen"
  - Zahlreiche Einkaufszentren
  - Wohngebiete
  - Freizeiteinrichtungen wie Aqua Basilea, Badeanstalt und Sportanlagen
- Geplante Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:  
4 Hochhäuser entlang der Gleise sowie an der Kantonsstrasse, Tramverlängerung Linie 14 via Gallenweg bis Salina Raurica, mehrere Quartier- und Teilzonenpläne mit unterschiedlichen Nutzungen

**Pratteln Nord** umfasst das Gebiet nördlich der Autobahn bis zum Rhein. Hier befinden sich:

- Wohnquartier Längi im nordöstlichen Teil
  - Industriegebiet Schweizerhalle westlich der Salinenstrasse
  - ARA sowie div. Logistik- und Gewerbebetriebe
  - grössere Flächen heute unüberbauter Industriezone
- Geplante Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:  
Entwicklungsgebiet Salina Raurica, Verlegung der Rheinstrasse vom Rheinbord nach Süden entlang der Autobahn A2



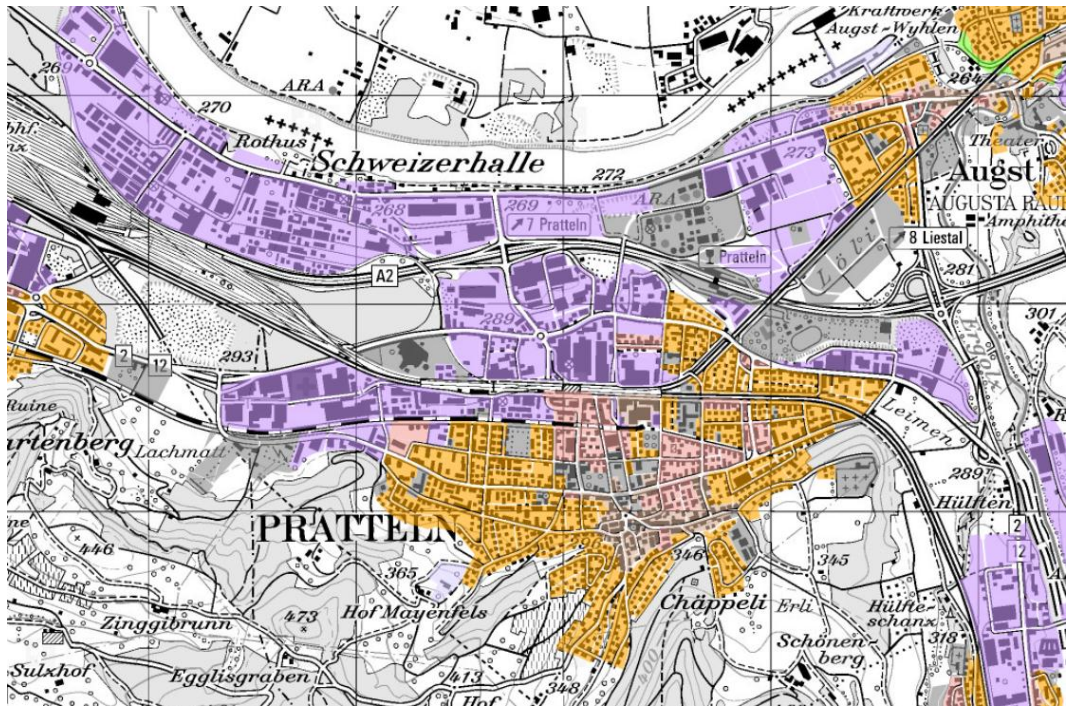


Abbildung 1  
 Bauzonen harmonisiert (gelb: Wohnzonen,  
 violett: Arbeitszonen, rosa: Mischzonen, grau: Zonen  
 für öffentliche Einrichtungen), webgis ARE

Pratteln zählte per Ende 2012 15'377 Einwohner und 10'397 Beschäftigte (2008). Die Arbeitsplätze konzentrieren sich stark in Pratteln Mitte/Nord, während die Wohngebiete schwerpunktmässig in Pratteln Süd angesiedelt sind.

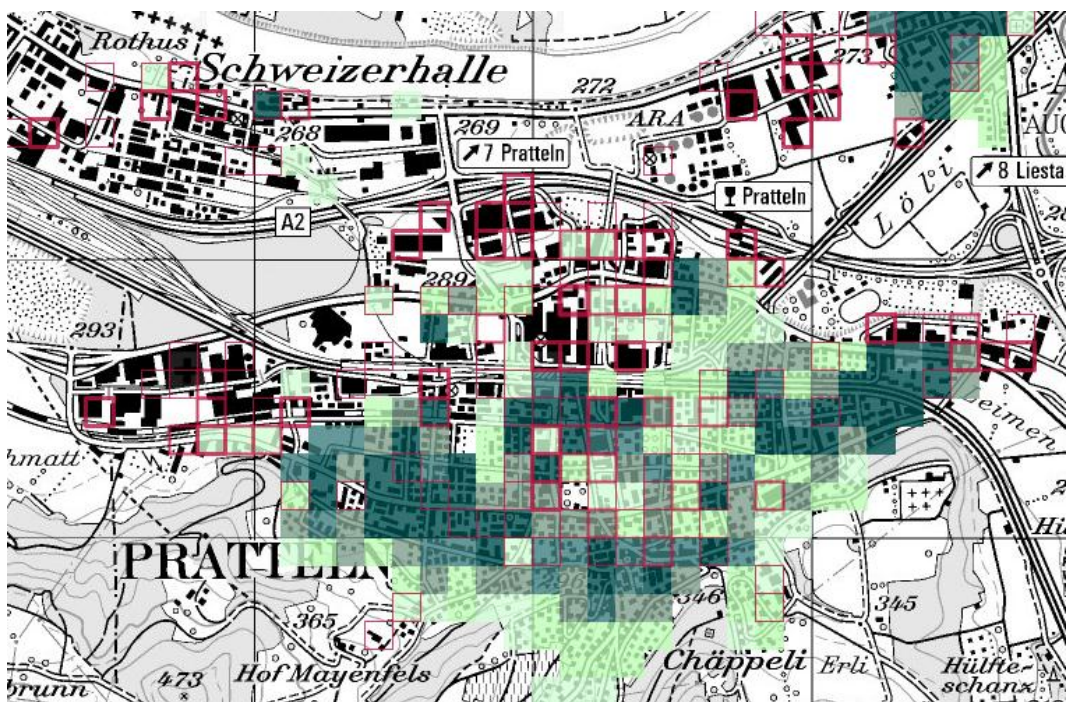


Abbildung 2:  
 Bevölkerungsdichte 2000 (grün) und Beschäftigtendichte 2008  
 (rot), webgis ARE

Die günstige Verkehrslage Prattelns hat seit 1920 die Ansiedlung zahlreicher Industriebetriebe gefördert. Heute erlebt Pratteln eine wirtschaftliche Umstrukturierung weg von der industriellen Produktion hin zum Dienstleistungssektor. In den letzten zehn Jahren haben sich zahlreiche publikumsintensive Nutzungen wie Fachmärkte und Freizeitzentren angesiedelt und generieren ein hohes Verkehrsaufkommen.

Zahlreiche Areale und Quartiere sind mit Quartier- oder Teilzonenplänen belegt, um die Umnutzung von Industriegebieten und die Verdichtung voranzutreiben. Im Hochhauskonzept sind acht mögliche Hochhausstandorte nördlich und südlich der Bahnlinie ausgeschieden und das Entwicklungsgebiet Salina Raurica ist mit 170 Hektaren (100 ha auf Gemeindegebiet Pratteln, 70 ha auf Gemeindegebiet Augst) das Grösste der Schweiz. Hier werden in Zukunft Bruttogeschossflächen für Tausende von Einwohnern und Arbeitsplätzen entstehen.

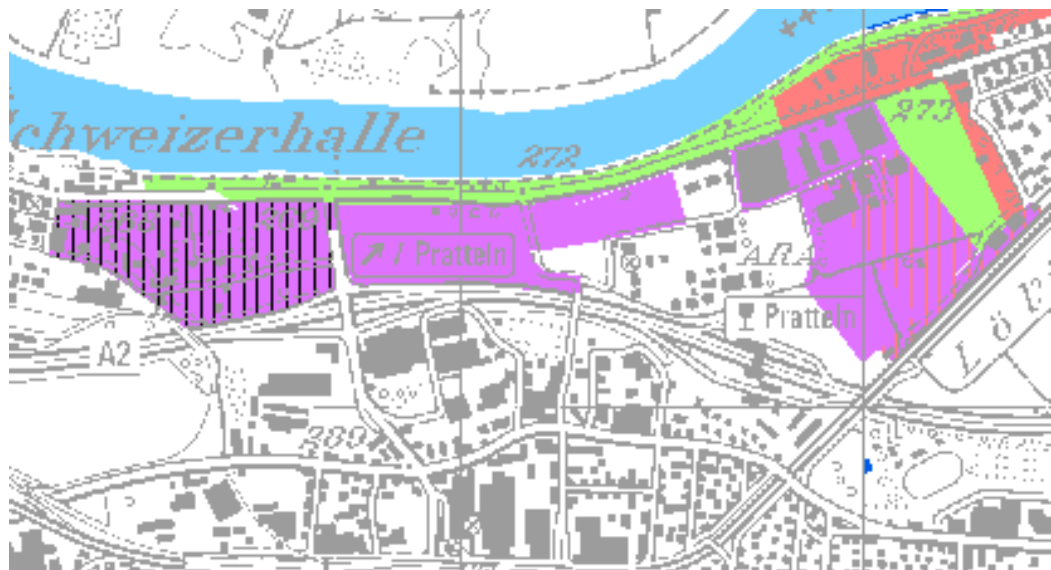


Abbildung 3:  
Ausschnitt aus dem Kantonalen Richtplan, Gebietsplanung  
Salina Raurica, Beschluss Landrat, 17.11.2011 (Legende: vio-  
lett: Gewerbe, rot: Wohnen, violett-rot gestreift:  
Gewerbe/Wohnen, grün Park)

## 2.2 Bestehende Nord-Süd-Verbindungen über die Bahn

Heute gibt es dreizehn Nord-Süd-Verbindungen über die Bahn, die den nördlichen und den südlichen Teil Prattelns miteinander verbinden.

### Stärken

- Die Anzahl der bestehenden Querungen sowie deren Abstände zueinander ermöglichen eine gute Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs

### Schwächen

- Zahlreiche Verbindungen weisen Sicherheitsmängel auf und sind nicht behindertengerecht ausgebaut
- Im westlichen Teil Prattelns gibt es keine effektive und sichere Radverbindung



Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die bestehenden Bahnquerungen für den Langsamverkehr und eine kurze Beurteilung des Bestandes (siehe Anhang 3)

Nr.	Bezeichnung	Ausgebaut für	Beurteilung
1	<b>Unterführung Hardstrasse</b>	MIV	Kantonsstrasse ausschliesslich für MIV nutzbar
2	<b>Passerelle Gempenstr./ Industriestr.</b>	Fussgänger Treppe mit Velorampe	Nicht behindertengerecht Ungeeignet für ältere Personen, Kinderwagen etc. Ungeeignet für Velo, nicht nutzbar mit Veloanhänger
3	<b>Unterführung Salinenstrasse</b>	MIV, Fussgänger, Bus	Ungeeignet für Velo → Sicherheitsmangel
4	<b>Bahnhausunterführung</b>	Fussgänger	Ungeeignet für Velo (fahren nicht gestattet)
5	<b>Unterführung Gallenweg</b>	MIV, Fussgänger, Bus	Ungeeignet für Velo → Sicherheitsmangel
6	<b>Coop-Passerelle (Gottesackerstrasse)</b>	Fussgänger	Nicht behindertengerecht Ungeeignet für ältere Personen, Kinderwagen etc. Nicht nutzbar für Velo
7	<b>Brücke/Unterführung Viaduktstrasse - Schulhaus Fröschmatt</b>	Fussgänger, Velo (teilweise)	Unterführung nicht behindertengerecht Ungeeignet für Velo Brücke Viaduktstrasse gut geeignet für Fussgänger und Velo
8	<b>Unterführung Oberemattstrasse</b>	MIV, Fussgänger, Velo, Bus	Guter Ausbau für Velo und Fussgänger
9	<b>Unterführung Mattenweg</b>	Fussgänger, Velo	Guter Ausbau Sicherheitsmangel (soziale Sicherheit)
10	<b>Niveauübergang Mühleweg</b>	Fussgänger, Velo, MIV nur Zubringerdienst	Mässig guter Ausbau, Behindertengerechtigkeit fraglich Lange Schliesszeiten der Bahnschranken
11	<b>Hohenrainstrasse</b>	MIV, Fussgänger	Sehr guter Ausbau, für Velo keine Infrastruktur
12	<b>Unterführung Götzisbodenweg</b>	MIV	Für Fussgänger und Velo keine Infrastruktur
13	<b>Remeliweg</b>	Fussgänger, Velo (für MIV gesperrt)	Guter Ausbau

*Tabelle 1:  
Bestehende Querungen über die Bahn*

### 3 Strategie Langsamverkehrsachsen

#### 3.1 Wichtige Langsamverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung

Unter Berücksichtigung der bestehenden Siedlungsstruktur sowie der geplanten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung können die Langsamverkehrsachsen ihrer Bedeutung nach wie folgt umschrieben werden (siehe Konzeptplan, Anhang 2):

Aus städtebaulicher Perspektive können **zwei prioritäre Achsen** definiert werden:

- Heutiges Geschäftszentrum vom alten Dorfkern über die Bahnhofstrasse via Bahnhof (Querung Nr. 4: Bahnstrossenunterführung) Richtung Industriegebiet Grüssen. An der Bahnhofstrasse befinden sich die Einrichtungen für den täglichen Bedarf wie diverse Einkaufsmöglichkeiten, Post, Banken usw. Beim Bahnhof entsteht ein neues Hochhaus, südlich der Tramgleise ist die neue Gemeindeverwaltung geplant. Südlich der Bahn ist diese Achse im heutigen Zustand noch nicht durchgängig. Eine hochwertige Verbindung vom Bahnhof ins Gewerbegebiet Grüssen ist jedoch für die Anbindung desselben an den öffentlichen Verkehr und ans Dorfzentrum von grosser Bedeutung. Eine Raumsicherung ist im Zusammenhang mit der Planung der künftigen Nutzungen anzustreben.
- Vom alten Dorfkern führt die Schosstrasse am Schloss und an der bestehenden Gemeindeverwaltung vorbei durch die Unterführung Gallenweg (Nr. 5) weiter Richtung Entwicklungsgebiet Salina Raurica. Im Umfeld dieser Achse (Abstand von gut 100m) sind mögliche Standorte für 6 Hochhäuser ausgeschieden (ergänzttes Hochhauskonzept). Ausserdem verläuft darüber die Tramverlängerung der Linie 14.

**Wichtige innerörtliche Verbindungen** von West nach Ost:

- Gempenstrasse via Passerelle Gempenstrasse/Industriestrasse (Nr. 2) über die Fuss- und Velowegverbindung Richtung Schweizerhalle bis zur Rheinstrasse. Über diese Verbindung erfolgt die Erschliessung der nordwestlichen Siedlungsgebiete Pratteln mit dem Wasserpark Aqua Basilea und den Arbeitsplatzgebieten Schweizerhalle.
- Fröschmattstrasse via Sekundarschulhaus Fröschmatt durch die Unterführung Nr. 7 in die Wohngebiete im Gebiet Mittelfeld/Schlossacher/Neusatz sowie nördlich der Bahn. Diese Achse ist Bestandteil einer (sicheren) Variante der Langsamverkehrsverbindung vom Dorf zu den Sportanlagen Sandgruben und ins Wohnquartier Längi resp. östliches Salina Raurica (via Querung Remeliweg Nr. 13). Es handelt sich um eine Schulwegverbindung und ist insbesondere für Fussgänger aber auch für Radfahrende mit grösserem Sicherheitsbedürfnis wichtig.
- Die Oberemattstrasse erschliesst via Unterführung Nr. 8 zusammen mit der Querung Remeliweg (Nr. 13) die Wohngebiete im Südosten von Pratteln, die Sportanlagen und das Wohnquartier Längi. Sie hat nebst dem MIV insbesondere für versierte und schnelle Radfahrende eine grosse Bedeutung.
- Die Hohenrainstrasse (Nr. 11) ist die Kantonsstrasse, welche Pratteln von Ost nach West, und damit Pratteln Mitte mit seinen Einkaufszentren sowie die östlichen Teile mit der Badi und den Sportanlagen verbindet. Sie hat nebst dem MIV insbesondere für versierte und schnelle Radfahrende eine Bedeutung.

Als **Quartierverbindungen** sind folgende zu nennen:

- Verbindung zwischen der Gottesacker- und der Münchackerstrasse via Coop-Passerelle (Nr. 6) zur Erschliessung des Bahnhofs und des Geschäftszentrums für die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete nördlich der Gleise.
- Verbindung der Wohnquartiere im östlichen Teil Prattelns via Unterführung Mattenstrasse (Nr. 9)
- Verbindung der nordöstlichen Wohngebiete mit dem alten Dorfkern Prattelns via Niveauübergang Mühleweg (Nr. 10)
- Unterführung Götzisbodenweg (Nr. 12) als Erschliessung des Gewerbegebietes Götzisboden

Für den Langsamverkehr von **untergeordneter Bedeutung** sind:

- Die Verbindung zwischen Muttenz und Pratteln über die Kantonsstrasse Hardstrasse ist auf der ganzen Achse nur für den MIV ausgebaut (Nr. 1). Die attraktive Langsamverkehrsverbindung führt von Muttenz her kommend entlang der Tramlinie zur Baslerstrasse.
- Die Salinenstrasse hat eine grosse Bedeutung für den MIV als Verbindung zwischen Ortszentrum und Autobahnanschluss. Trotz ausgebautem Trottoir ist die Bedeutung für Fussgänger aufgrund der nahe gelegenen Alternativen von untergeordneter Bedeutung. Für Fahrradfahrer sind die Sicherheitsmängel gravierend, aufgrund der engen Platzverhältnisse aber schwierig zu beheben.

### **3.2 Ausbau, Bedeutung und Handlungsbedarf**

Die Bedeutung der Querungen kann teilweise, aber nicht abschliessend aus der übergeordneten Erschliessungsfunktion wie in Kap. 3.1 beschrieben, abgeleitet werden, d.h. eine Quartierverbindung kann für die Anwohner eine ebenso hohe Bedeutung haben wie eine städtebaulich prioritäre Achse. Ebenfalls mit zu berücksichtigen sind die LV-Frequenzen auf den einzelnen Achsen sowie die Abstände resp. alternative Möglichkeiten.

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus der Kombination von der Bedeutung der Querungen sowie dem heutigen Ausbau und baulichen Zustand.

## 1) **Unterführung Hardstrasse**

Ausbau:

Die Hardstrasse ist eine Kantonsstrasse und mit 10'000 - 15'000 Fz/Tag stark belastet. Sie weist auf der ganzen Länge keine Infrastruktur für den Radverkehr auf. Im Siedlungsgebiet weist sie ein- oder zweiseitig Trottoirs auf, Fussgängerquerungen hat es nur an den wichtigsten Orten. Im Bereich der Bahnunterführung hat die Strasse Ausserorts-Charakter.

Bedeutung:

Die Unterführung hat für den Langsamverkehr keine Bedeutung. Die kantonalen Radrouten verlaufen nördlich dem Rhein entlang resp. südlich entlang der Tramlinie.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*

## 2) **Passerelle Gempenstrasse/Industriestrasse**

Ausbau:

Die Passerelle verfügt nur über eine Treppe mit Velorampe und ist daher nur für 'gute' Fussgänger ausgebaut. Velos müssen geschoben werden. Sie ist nicht behindertengerecht und ungeeignet für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Ältere Personen, mit Rollstuhl, mit Kinderwagen etc.) und Radfahrende.

Bedeutung:

Die Passerelle ist die einzige Querung im westlichen Pratteln und verbindet die südwestlichen Wohngebiete Prattelns mit dem Aqua Basilea und den wichtigen Arbeitsplatzgebieten Schweizerhalle. Ihre Bedeutung ist als hoch einzustufen, sowohl für Fussgänger wie auch für Radfahrende.

*Handlungsbedarf: ja*

*Massnahmen: Der Bedeutung entsprechend ist ein Ausbau für Velo und Behinderte anzustreben.*



Abbildung 4  
Referenzbeispiel Bern-Papiermühle  
(Quelle: Metron)

### 3) Salinenstrasse

Ausbau:

Die Salinenstrasse ist eine stark befahrene Strasse ohne Infrastruktur für den Veloverkehr, im Bereich der Unterführung mit einseitigem Trottoir ausgebaut. Sie ist eine wichtige Verbindung für den MIV zwischen dem Zentrumsgebiet Richtung Grüssen und Autobahnanschluss. Die Strasse führt auf einen zweispurigen Kreislauf und stellt für Velofahrende ein Sicherheitsrisiko dar.

Bedeutung:

Die Bedeutung ist sowohl für Fussgänger wie auch Velofahrende als 'gering' einzustufen. Es bestehen zwar durchaus Wunschlinien, da die Verkehrsachse jedoch insb. nördlich der Bahn stark auf den MIV ausgerichtet ist (Autobahnanschluss), scheint ein Ausbau der Querung nicht sinnvoll. Der Fokus für Aufwertungen ist auf die Alternativen zu richten.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*

### 4) Bahnhofsunterführung

Ausbau:

Die Langsamverkehrsachse nördlich der Bahn ist zur Zeit nur für Fussgänger ausgebaut. Sie ist durchgehend behindertengerecht ausgeführt.

Bedeutung:

Sie ist die zentralste Verbindung der städtebaulich prioritären Achse, welche den alten Dorfkern, das Geschäftszentrum Bahnhofstrasse und das Einkaufsgebiet Grüssen verbindet. Die Bedeutung ist daher sehr hoch.

*Handlungsbedarf: ja*

*Massnahmen:*

- *Ausbau der Bahnhofsunterführung für Velos*
- *Fortführung der Achse Richtung Grüssen*

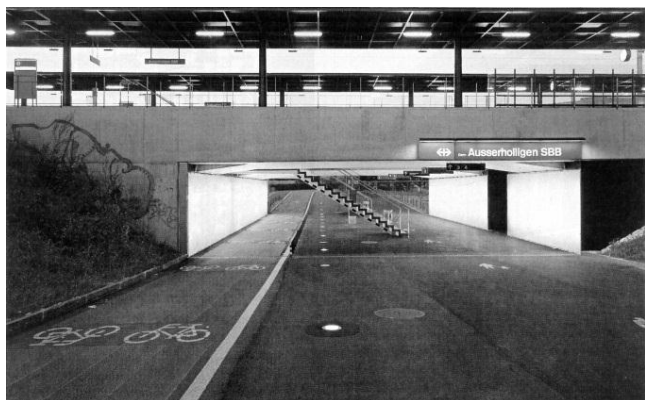


Abbildung 5  
Referenzbeispiel Bahnhofsunterführung Bern-Auserholligen  
für Rad und Fussgänger (Quelle: Metron)

## 5) **Unterführung Gallenweg**

Ausbau:

Die Unterführung Gallenweg wird rege genutzt, sowohl von Fussgängern wie auch Radfahrenden, obwohl keine Infrastruktur für Velos besteht. Dies stellt soweit auch kein Problem dar, da die Strasse nicht besonders stark durch den MIV genutzt wird.

Bedeutung:

Die Verbindung Schlossstrasse - Gallenweg ist die zweite städtebaulich prioritäre Achse, die insbesondere mit der Tramverlängerung, der Realisierung der geplanten Hochhäuser sowie der Entwicklung von Salina Raurica massiv an Bedeutung gewinnen wird. Die Unterführung hat daher eine sehr hohe Bedeutung für den Langsamverkehr.

*Handlungsbedarf: ja*

*Massnahmen: Ausbau des Gallenweges als hochwertige Achse für Fussgänger und Velofahrende, in Koordination und zeitgleich mit der Realisierung der neuen Tramhaltestelle (Tramverlängerung nach Salina Raurica). Vermeidung eines Wachstums des MIV mittels entsprechender Gestaltung.*

## 6) **Coop-Passerelle (Gottesackerstrasse)**

Ausbau:

Die Coop-Passerelle ist nur mit einer Treppe ausgestattet und daher ausschliesslich für mobile Fussgänger nutzbar. Bei Dunkelheit mag die 'oberirdische' Führung gegenüber den benachbarten Unterführungen ein Vorteil sein.

Bedeutung:

Die Überführung ist insbesondere für die Anwohner des Wohnquartiers Münchacker nützlich, da sie eine kurze und attraktive Verbindung ins Dorf und zum Bahnhof darstellt. Gesamthaft betrachtet ist die Bedeutung eher gering.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*



### **7) Brücke/Unterführung Viaduktstrasse - Schulhaus Fröschmatt**

Ausbau:

Die Brücke entspricht den Anforderungen an ein sicheres und behindertengerechtes Langsamverkehrsnetz. Die Unterführung hingegen hat nur Treppen mit schmalen Schieberampen und führt durch einen dunklen, engen Durchgang. Sie weist grosse (v.a. soziale) Sicherheitsmängel auf und ist weder für Behinderte noch für Velofahrende ausgebaut.

Bedeutung:

Die aus Brücke und Unterführung bestehende Querung erschliesst das Zentrum Prattelns mit dem Wohnquartier Mittelfeld/Schlossacher/Neusatz in der Gabelung der Gleise und ist Teil der Langsamverkehrsachse Richtung Längi. Sie ist ausserdem eine wichtige Schulwegverbindung, da sie sich neben dem Sekundarschulhaus Fröschmatt befindet. Sie ist von hoher Bedeutung als sicherere und langsamere Alternative zur Oberemattstrasse.

*Handlungsbedarf Brücke Viaduktstrasse: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*

*Handlungsbedarf Unterführung Fröschmatt: ja*

*Massnahmen: Behindertengerechter Ausbau der Unterführung Fröschmatt mit Veloinfrastruktur*

### **8) Unterführung Oberemattstrasse**

Ausbau:

Die Unterführung ist in einem guten Zustand und weist für alle Verkehrsteilnehmer eine gute Infrastruktur auf.

Bedeutung:

Diese Unterführung hat als wichtigste Verbindung im östlichen Teil Prattelns eine hohe Bedeutung sowohl für den MIV wie auch für Fussgänger und schnelle Radfahrende.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*

### **9) Unterführung Mattenweg**

Ausbau:

Die Unterführung ist sowohl für Fussgänger wie für Radfahrer mit Rampen behindertengerecht ausgestattet.

Bedeutung:

Die Unterführung Mattenweg hat eine mittlere Bedeutung als Quartierverbindung.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*

## **10) Niveauübergang Mühleweg**

Ausbau:

Es handelt sich um einen Niveauübergang mit Bahnschranken. Wenn die Bahnschranken geöffnet sind, ist diese ebenerdige Querung eine passierbare und gut ausgebaute Querung, infolge der Kurvenlage der Gleise mit starker Überhöhung ist jedoch die Behindertengerechtigkeit fraglich.

Bedeutung:

Am östlichen Rand Prattelns gelegen hat der Niveauübergang mit Bahnschranken eine geringe Bedeutung für die Quartierbewohner und wird vor allem von Spaziergängern genutzt. Die Wartezeiten bei geschlossener Schranke sind jeweils sehr lang, was die Attraktivität stark einschränkt. Die rel. nahe gelegene Unterführung Mattenweg bildet daher eine sehr gute Alternative.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*

## **11) Hohenrainstrasse**

Ausbau:

Die stark befahrene Brücke ist beidseitig mit Trottoirs ausgestattet, hat aber keine Infrastruktur für Velos.

Bedeutung:

Angesichts der publikumsintensiven Nutzungen beidseits des Bahntrasses in Pratteln Mitte ist die Bedeutung der Querung als 'mittel' einzustufen. Eine sichere Veloführung gehört zum Standard einer Kantonsstrasse und sollte daher nicht nur auf der Querung Hohenrainstrasse ergänzt werden.

*Handlungsbedarf: ja*

*Massnahmen: Velostreifen auf der Kantonsstrasse Hohenrainstrasse - Krummeneichstrasse*

## **12) Unterführung Götzisbodenweg**

Ausbau:

Bei der Querung Götzisbodenweg handelt es sich um einen engen Tunnel ohne Infrastruktur für den Langsamverkehr.

Bedeutung:

Die Bedeutung für den LV ist von untergeordneter Bedeutung, da die Querung ausschliesslich der Erschliessung des Industrie-/Gewerbeareals Götzisbodenweg dient und primär vom MIV genutzt wird. Die gefahrenen Geschwindigkeiten auf dieser Strasse sollen mittels geeigneter Gestaltung tief gehalten werden, sodass die Koexistenz von Langsamverkehr und MIV möglich ist.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten. Verkehrsberuhigende Massnahmen entlang des Götzisbodenweges.*

## **13) Remeliweg**

Ausbau:

Es handelt sich um eine breite, für den LV gut ausgebaute Unterführung.

Bedeutung:

Die Querung Remeliweg liegt auf der Langsamverkehrsachse Pratteln Zentrum - Längi und hat daher eine hohe Bedeutung.

*Handlungsbedarf: nein*

*Massnahmen: Der Zustand und die heutige Qualität sind zu erhalten.*

## **4 Gesamtkonzept Langsamverkehrsachsen**

Aus der Analyse der einzelnen Querungen, der Langsamverkehrsnetze und der bestehenden und künftigen Siedlungsstruktur ergibt sich das folgende Gesamtkonzept Langsamverkehrsachsen (Konzeptplan, Anhang 2):

### **4.1 Prioritäre Achsen**

Für das Siedlungsgebiet Pratteln von vorrangiger Bedeutung sind die beiden parallelen, prioritären Achsen, welche das bestehende Zentrum (alter Dorfkern und Geschäftszentrum zwischen Bahnhofstrasse und Schlosstrasse) mit den sich dynamisch entwickelnden Gebieten nördlich der Bahn (Grüssen, Salina Raurica) verbinden.

Mit der beabsichtigten Verlängerung der Tramlinie ins Gebiet Salina Raurica erfährt die Achse Gallenweg eine Aufwertung. Bei einer unterirdischen Führung des Trams nördlich der Bahn ist auf eine attraktive Langsamverkehrsverbindung an der Oberfläche mit sicherer Querung der Kantonsstrasse zu achten.

Die Fortführung der Achse Bahnhofstrasse auf der Nordseite der Bahn mit Anschluss an den Grüssenweg ist für die Entwicklung der Siedlung, die Anbindung des Gebiets Grüssen ans Dorf und den Bahnhof von zentraler Bedeutung. Die Querung beim Bahnhof ist für Velofahrende auszubauen. Der Querung der Kantonsstrasse ist auch hier besondere Beachtung zu schenken.

### **4.2 Wichtige innerörtliche Verbindungen**

Diese Verbindungen sind für die Vernetzung des Siedlungsgebiets in Pratteln ausserordentlich wichtig. Die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sowie Angeboten für Einkauf und Freizeit (Ortszentrum, Längi, Salina Raurica, Sportanlagen, Schweizerhalle, Aqua Basilea) müssen für den Langsamverkehr zwingend aufgewertet werden.

In diesem Zusammenhang ist neben einer hochwertigen Querung der Bahn auch eine sichere Einmündung der Düngerstrasse in die Rheinstrasse (Anschluss der Radroute) anzubieten.

### **4.3 Quartierverbindungen**

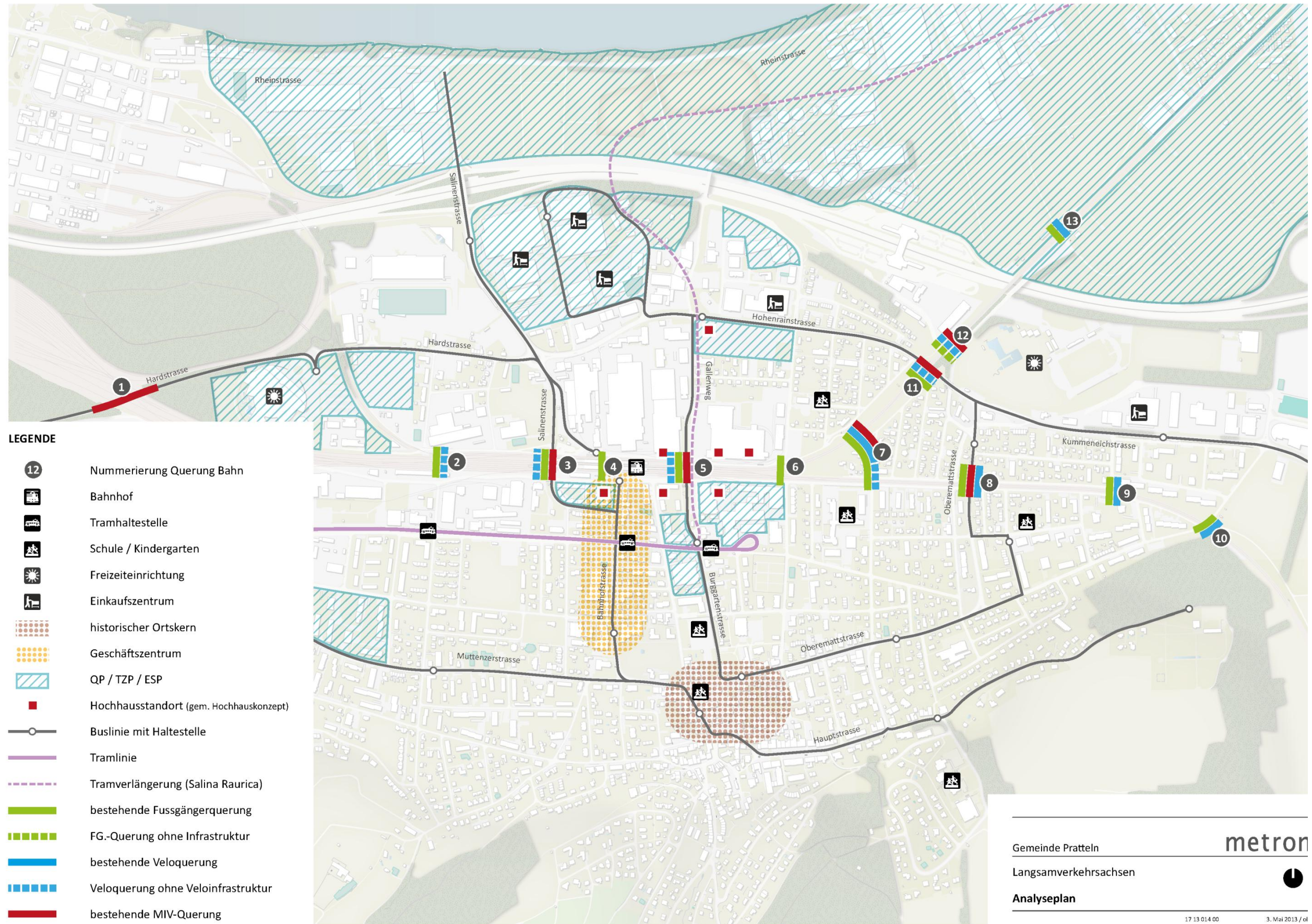
Für die täglichen Wege vom Wohnort ins Dorf, zur Schule, zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs sind die Verbindungen zwischen den Quartieren von grosser Wichtigkeit. Die Querungen des trennenden Bahntrassees müssen mit einer bestimmten Regelmässigkeit für Fussgänger (inkl. mobilitätsbehinderte Menschen) und Velofahrer angeboten werden. Neben den prioritären Verbindungen, welche die grösseren innerörtlichen Beziehungen gewährleisten, haben auch diese Quartierverbindungen eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung.

## ***Anhang***

1. Analyseplan Langsamverkehrsachsen
2. Konzeptplan Langsamverkehrsachsen
3. Nord-Süd-Verbindungen für den Langsamverkehr in Pratteln

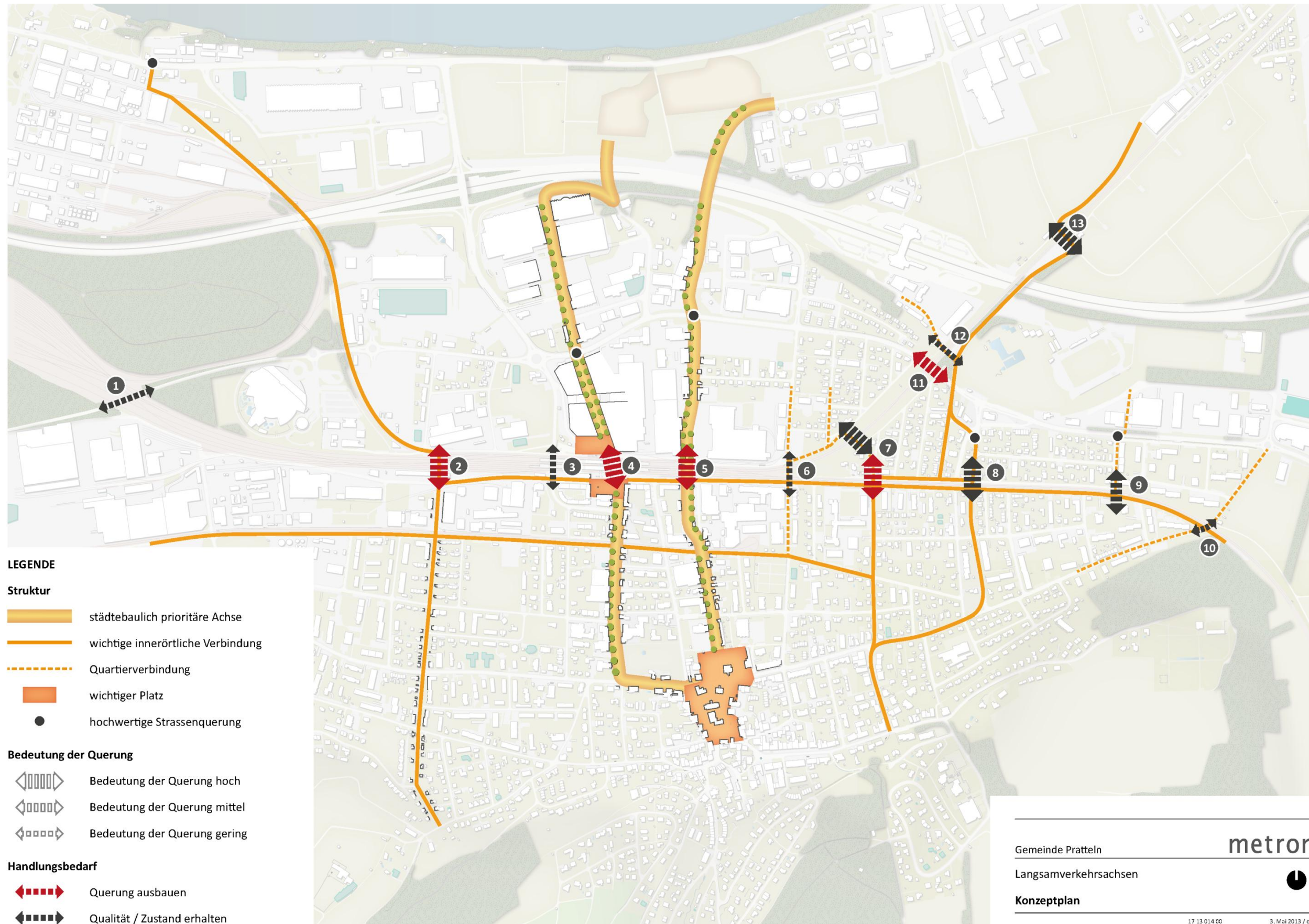


1. Analyseplan Langsamverkehrsachsen





## 2. Konzeptplan Langsamverkehrsachsen





## 3. Nord-Süd-Verbindungen für den Langsamverkehr in Pratteln

Nr.	Ort	Ausgebaut für:	Infrastruktur	baulicher Zustand	BeHiG-konform	Bedeutung für LV	Mangel gem. Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr	Handlungsbedarf	Massnahmen	Zuständigkeit
1	Unterführung Hardstrasse	MIV	Strasse, Unterführung ohne LV-Infrastruktur	guter baulicher Zustand	nein	<b>gering</b> für Rad und FG alternative Routen südlich der Bahn attraktiver, Querung bei Gempenstrasse (Nr. 2)	Keine Erwähnung	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten	Kanton
2	Passerelle Gempenstr./ Industriestr.	Fussverkehr, (Velo)	Passerelle, Treppen mit Schieberampen für Velos	guter baulicher Zustand	nein	<b>hoch</b> für Rad und FG Anbindung an Aqua Basilea sowie Arbeitsplatzgebiete Pratteln Mitte und Schweizerhalle	Ungeeignet für Veloverkehr und für Behinderte	hoch, auszubauende Querung	Ausbau für Velo und Behinderte	Gemeinde/SBB
3	Unterführung Salinenstrasse	MIV, Fussverkehr, Bus	Strasse, Unterführung ohne Velo-Infrastruktur, Trottoir einseitig	gut (baulich saniert 2012)	ja	<b>gering</b> für Rad und FG, keine Weiterführung bei Kreisel Kunimatt, für alle Ziele bessere Alternativen	Sicherheitsmangel (soziale Sicherheit sowie Velos)	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten	Gemeinde
4	Bahnhofsunterführung	Fussverkehr	Unterführung mit Treppen / Rampen, Lift	Rampen in gutem Zustand, Unterführung eng	ja	<b>hoch</b> für Rad und FG prioritäre städtebauliche Achse, wichtige Querung zum Entwicklungsschwerpunkt Grüssen (Velos schieben, Rampen behindertengerecht)	Ungeeignet für Veloverkehr	hoch, auszubauende Querung	Ausbau der Unterführung für Radverkehr; Fortführung der Achse Richtung Grüssen	SBB/Gemeinde
5	Unterführung Gallenweg	MIV, Fussverkehr, Bus	Strasse, Unterführung ohne Velo-Infrastruktur mit einseitigem Trottoir	gut (baulich saniert 2013)	ja	<b>hoch</b> für Rad und FG - Zukünftige Tramachse - durch Aufwertung des Bahnhofgebietes und neue Hochhausstandorte künftig grosse Bedeutung - über die Kraftwerk-/Heissgländstrasse zukünftig wichtige Achse nach Salina Raurica	Sicherheitsmangel	hoch, auszubauende Querung	Ausbau als hochwertige LV-Achse in Koordination und zeitgleich mit neuer Tramhaltestelle; Gestaltung zur Vermeidung Wachstum MIV	Gemeinde/Kanton
6	"Coop-Passerelle" (Gottesackerstrasse)	Fussverkehr	Passerelle, Treppen	schlechter Zustand	nein	<b>gering</b> für FG Passerelle für Fussgänger evtl. attraktiver (insbesondere in der Dunkelheit) als Unterführung, auch wenn kein Lift oder keine Rampe vorhanden ist Rad: nicht benützbar	Ungeeignet für Veloverkehr und für Behinderte	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten	SBB
7	Brücke / Unterführung Viaduktstrasse - Schulhaus Fröschmatt	Fussverkehr, (Velo)	Brücke über nördliche Gleise, Fortsetzung Richtung Süden durch Unterführung Treppen mit schmalen Schieberampen, dunkler, enger Durchgang	schlechter Zustand	Brücke: ja Unterführung: nein	<b>hoch</b> für Rad und FG - Verbindung zum Sekundarschulhaus - wichtige alternative LV-Route zu Oberemattstrasse für die Quartiere Längi und Salina Raurica Ost sowie Sportanlagen	Unterführung ungeeignet für Veloverkehr und für Behinderte	Kein Bedarf für Brücke, Ausbau der Unterführung	Behindertengerechter Ausbau der Unterführung Fröschmatt mit Veloinfrastruktur	Gemeinde
8	Unterführung Oberemattstrasse	MIV, Fussgänger, Veloverkehr, Bus	Strasse, Unterführung, Kernfahrbahn mit Radstreifen und beidseitigem Trottoir	guter baulicher Zustand	ja (Aufgang zur Krummeneichstr. nicht)	<b>hoch</b> für Rad und FG Hauptverbindung zwischen den östlichen Teilen Prattelns, auch zu Badi und Sportanlagen, wichtige LV Verbindung Richtung Längi und Salina Raurica Ost	Keine Schwachstelle	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten	Gemeinde
9	Unterführung Mattenweg	Fuss-/Veloverkehr	Unterführung mit Treppen und breiten Rampen, getrennte Führung Rad/FG	guter baulicher Zustand	ja	<b>mittel</b> für Rad und FG wichtige Verbindung zu Einkaufszentren	Sicherheitsmangel (soziale Sicherheit)	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten	Gemeinde
10	Niveauübergang Mühleweg	Fuss-/Veloverkehr (für MIV nur Zubringerdienst)	Niveaugleicher Übergang mit Bahnschranke	guter baulicher Zustand	zu prüfen	<b>gering</b> für Rad und FG	Lange Schranken-Schliesszeiten	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten	SBB
11	Hohenrainstrasse	MIV, Fussgänger, Bus	Kantonsstrasse mit beidseitigem Trottoir, ohne Velostreifen	guter baulicher Zustand	ja	<b>mittel</b> für Rad und FG wichtige Verbindung zwischen dem östlichen Teil Prattelns mit Badi und Sportanlagen sowie den Wohngebieten und Einkaufszentren in Pratteln Mitte	Keine Erwähnung	mittel, auszubauende Querung	Velostreifen auf der Kantonsstrasse Hohenrainstrasse - Krummeneichstrasse	Kanton
12	Unterführung Götzisbodenweg	MIV	Strasse, Unterführung ohne Infrastruktur für Fuss-/Veloverkehr	mässig guter Zustand	zu prüfen	<b>gering</b> für Rad und FG Erschliessung des Gewerbegebiets, kaum LV-Aufkommen	Keine Erwähnung	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten Verkehrsberuhigende Massnahmen entlang des Götzisbodenweges	Gemeinde
13	Remeliweg	Fuss- / Veloverkehr (für MIV gesperrt)	Unterführung	mässig guter Zustand	ja	<b>hoch</b> für Rad und FG - wichtige LV-Route zur Längi und nach Salina Raurica Ost	Keine Erwähnung	kein	Zustand und Qualität sind zu erhalten	Gemeinde