

Steinmann & Schmid Architekten AG BSA SIA
Rebgasse 21A CH 4058 Basel
T +41 61 686 93 00 F +41 61 686 93 01
www.steinmann-schmid.ch

MAGNET AREAL

1003 MASTERPLAN PRATTELN WEST
AREALENTWICKLUNG
STAND 24.03.2011

Auftraggeber:

Zurimo „B“ Immobiliengesellschaft
vertreten durch
UBS Fund Managemant (Switzerland) AG
Brunngässlein 12
CH 4002 Basel

Konzept / Städtebau

Steinmann & Schmid Architekten AG BSA SIA
Rebgasse 21a
CH 4058 Basel

Verkehrsplanung

Rapp Infra AG
Hochstrasse 100
CH 4018 Basel

Freiraumplanung

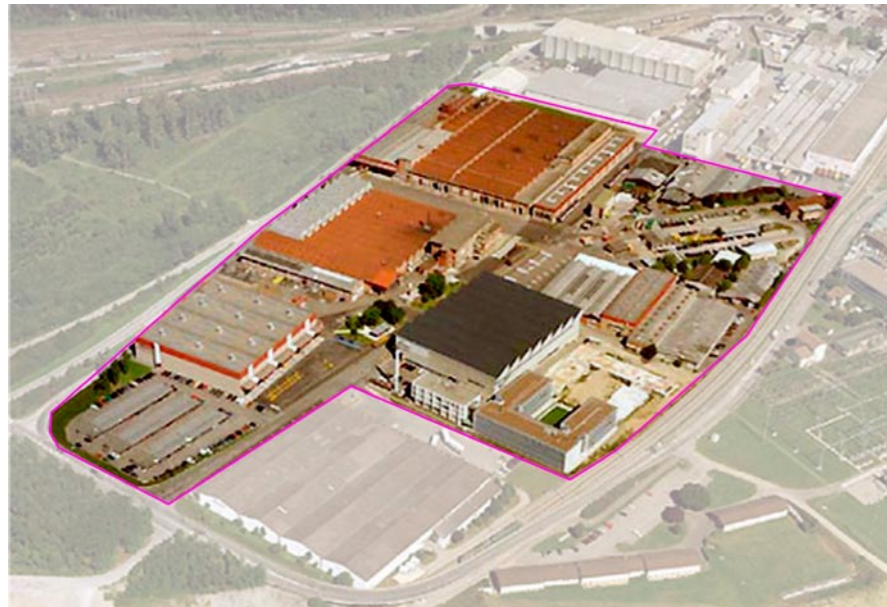
Fontana Landschaftsarchitektur
Murbacherstrasse 34
CH 4056 Basel

Energiekonzept

Waldhauser Haustechnik AG
Florenzstrasse 1d
Postfach 108
CH 4023 Basel

INHALTSVERZEICHNIS

Ausgangslage	2
Entwicklung - Ehemaliges Schindlerareal	3
Bestehende Bauten	3
Entwicklung des Areals	4
1. Räumliche Entwicklung	4
2. Infrastruktur	7
3. Entwicklung der Büroflächen auf dem Areal	7
3.1 Start Up Center	7
4. Freiraumgestaltung	8
5. Verkehrskonzept	9
5.1 Grundsatz	9
5.2 Hauptachse	9
5.3 Nebenachsen	9
5.4 Fussgänger	9
5.5 Leitsystem	9
6. Energiekonzept	10
Ausblick	10



LUFTBILD (QUELLE: WWW.PRATTELNWEST.CH)



UNSORTIERTE VERKEHRSSITUATION



INFORMATIONSTAFEL AM AREALEINGANG

AUSGANGSLAGE

Das ehemalige Lischac-Areal umfasst mit ca. 110'000 m² Fläche ein Konglomerat verschiedener Industrieller- sowie Dienstleistungsnutzungen mit teils mittel- bis langfristiger, teils aber auch auslaufenden Mietverhältnissen.

Im Sommer 2009 erarbeitete Steinmann & Schmid Architekten AG die erste Phase des Masterplanes mit dem Ziel, Nutzer an das Areal zu binden, die eine Absichtserklärung auf einen langjährigen Mietvertrag unterzeichnen. Die Fa. Kestenholz AG beabsichtigt das Projekt Polygon nach dessen Realisierung langjährig zu nutzen.

Durch die Bearbeitung des Projektes Polygon zur Baueingabe müssen diverse Fragen im Bereich der Leitungsführungen, Energieerzeugung und -verteilung näher untersucht und geklärt werden.

Mit dem Ziel der Neuansiedelung von weiteren Firmen muss die Infrastruktur auf dem Areal erneuert werden. Neben der Implementierung von neuen Elektro- und Wärmezentralen muss auch die Infrastruktur für Personalverpflegung adäquat entwickelt werden.

Die laufenden Instandhaltungsarbeiten auf dem Areal bei der Gebäudeinfrastruktur nördlich der „Hauptstrasse“ sind in den nächsten 36 Monaten auf ca. 3.5 Mio CHF budgetiert und zum Teil in Ausführungsvorbereitung. Es gilt diese mit der gesamten Arealentwicklung zu koordinieren und gegebenenfalls anzupassen. Die vorliegende Studie analysiert die bestehende Situation und zeigt das räumlich, infrastrukturelle und energetische Entwicklungspotenzial auf.

Aufgrund der jahrzehntelangen Nutzung als Industriestandort ist auf dem Gelände mit dem Vorkommen von Altlasten und auch Gebäudeschadstoffen zu rechnen. Teile des Areals sind als belasteter Standort im Kataster der belasteten Standorte (KbS) des Kantons Basel-Landschaft eingetragen.

Während der letzten Jahre sind im Zuge der verschiedenen Baumassnahmen mehrere Untersuchungen und Berichte zu den Altlasten erstellt worden, jedoch ohne abschliessende behördliche Stellungnahme zum altlastenrechtlichen Status.

Für jede weitere Baumassnahme fordert das Amt für Umwelt und Energie spezifische Untersuchungen der Situation Altlasten und Gebäudeschadstoffe. Diese müssen den Nachweis erbringen, dass der jeweilige Standort kein sanierungsbedürftiger Standort ist, noch durch die Baumassnahme sanierungsbedürftig wird. Entsprechende Belastungen sind gemäss den Vorschriften zu entsorgen.

Aus dieser Untersuchung entsteht ein Leitbild für die weitere Räumliche Entwicklung des Areals, welches in einem weiteren Schritt in die derzeitigen Planungen integriert wird.



IDENTITÄTSSTIFTENDE BAUTEN

ENTWICKLUNG - EHEMALIGES SCHINDLERAREAL

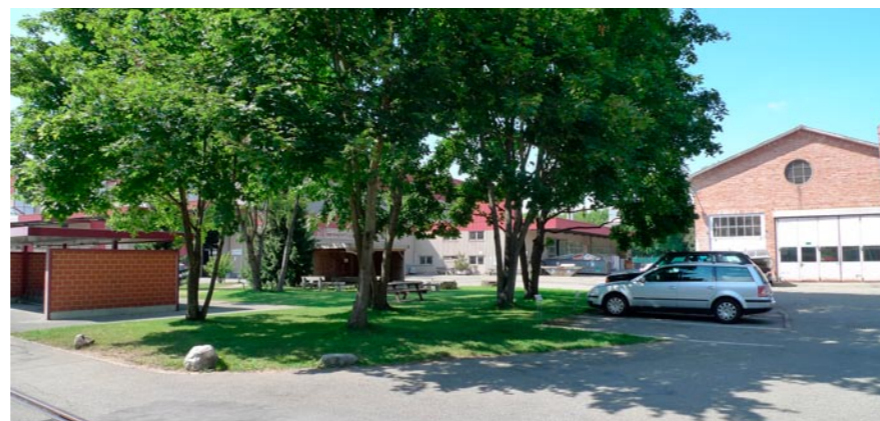
Der Schindler Konzern wurde 1874 von Robert Schindler in Luzern gegründet. Im Jahre 1947 eröffnete die «Schindler Waggon AG» in Pratteln. Anfänglich waren es vom Krieg zerstörte Güterwagen, welche repariert und wieder instand gestellt wurden. Der Produktionsprozess konnte aber bald auf die Herstellung neuer Personenwagen, Elektro- und Dieselmotorenwagen erweitert werden. Im Laufe der Zeit übernahm Schindler weitere Waggonbauer der Schweiz. So kamen die Werkstandorte Schlieren und Altenrhein dazu. Zwischen 1960 und 1980 konnten aus dem Werk Pratteln auch grosse Exportgeschäfte abgewickelt werden. In den Folgejahren belieferte die Schindler Waggon vor allem den Schweizer Markt. Allein in den Jahren 1987 bis 1997 wurden insgesamt 1 570 Fahrzeuge an die Schweizer Bahnen geliefert. Dies entspricht einem Zug von mehr als 35 km Länge. Mit dem Namen «Schindler» werden heute Aufzüge und Rolltreppen assoziiert.

1996 gründeten die «ABB – Asea Brown Boveri» und «Daimler- Benz» zusammen die Bahnunternehmung «ADtranz». Ein Jahr nach der Gründung der «ADtranz» kaufte diese das Waggongeschäft «Schindler Waggon AG» in Pratteln mit ca. 680 Angestellten. 1999 gab die «ADtranz» das Werk in Pratteln auf und verkündete dessen Schliessung.

Als Auffanggesellschaft wurde die «Rail Tech AG Railcor» gegründet. Schon ein Jahr später übernahm die 1942 gegründete «Bombardier» die «ADtranz», wodurch «Bombardier» zum grössten Schienentechnik- Konzern mit weltweit 37 000 Beschäftigten wurde.

In Europa bestanden zu diesem Zeitpunkt massive Überkapazitäten bei der Rollmaterial-Herstellung. Deshalb beschloss «Bombardier» 2004 sieben Werke in Europa zu schliessen. Weltweit werden 6 600 Stellen abgebaut, wovon 584 in der Schweiz.

(Quelle: www.industrieweg.ch)



BESTEHENDER GRÜNRAUM

BESTEHENDE BAUTEN

Die noch bestehende heterogene Bebauung des Areals lässt sich grob in drei Kategorien einteilen:

- > Hochwertige Bürobauten
- > Lager- und Produktionsgebäude
- > Identitätsstiftende Bauten

Interessant sind die identitätsstiftenden Bauten (Halle 1 und 2 sowie Bau 3) welche mit der klassischen Shed-Bauweise und der Klinkerfassade dem Areal den Charakter eines typischen Industriearials geben. Diese sind in recht gutem Zustand und durch Ihre Struktur und flexible Einteilung gut vermietbar.

In späteren Bauphasen wurde einem einheitlichen Baustil für das Areal keine Priorität zuteil. Es wurden verschiedene Neubauten entwickelt, welche rein der Nutzung folgend das Areal besetzten: Bau 30 und 22 sowie diverse Bauten auf dem Südteil welche auch teilweise schon abgerissen worden sind.

Durch eine einheitliche Farbgebung und Fassadenbekleidung wurde später versucht eine Identität für das Areal zu schaffen. Die beige-weinrote Farbgebung ist an mehreren Gebäuden erkennbar, wenn auch nicht einheitlich und konsequent umgesetzt.

Die hochwertigen Bürogebäude sind die Bauten 3 sowie der Komplex 50-52. Als Verwaltungsneubau für die ehemalige Lischac AG entstanden ist dieses Gebäude das hochwertigste und neueste Gebäude auf dem Areal. Die geplante Erweiterung im Osten ist jedoch nicht realisiert worden.

Auf dem Areal ist kaum attraktiver Grünraum vorhanden. Zwei definierte Flächen im Arealzentrum sowie im Hof Gebäude 50-52 sind als Grünflächen angelegt, bieten aber nur beschränkt Aufenthaltsqualitäten.



KOMPLEX B 50 - 52



ENTWICKLUNG DES AREALS

1. RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

Areal im Umbruch

Die Massnahmen bekräftigen den Anspruch, dem ehemaligen Schindler-Areal einen neuen Impuls für eine neue Ära zu geben.

Der heterogenen Bebauung soll durch gezielte bauliche Eingriffe eine Struktur gegeben werden um die Identität des Areals neu zu definieren, sowie die Orientierung auf dem Areal zu verbessern.

Das Areal entwickelt sich nördlich und südlich der neu gestalteten Erschliessungssachse mit überwiegend grossflächigen Industriebauten sowie einem höher verdichteten und mit Büros genutztem Kerngebiet.

Ziel ist die Ansiedlung weniger aber hochwertiger Firmen als Nutzer grosser Parzellen.

Zentrum

Den Empfang bildet ein markantes 7-geschossiges Gebäude mit Areal-bezogenen Nutzungen im Erdgeschoss wie zentraler Empfang und Gebäudebewirtschaftung. In den oberen Geschossen sind Nutzungen wie Start-Up Büros denkbar.

Nord

Die Bestandsbauten auf den Feldern D und E bleiben als gut vermietete und gut vermietbare Gebäude mittelfristig erhalten. Der Zustand ist durchweg als gut zu beschreiben. Die leerstehenden Gebäude auf Baufeld F stehen zur Disposition und können entweder weitervermietet oder abgerissen und das Baufeld G durch Ersatzbauten komplett einer neuen Nutzungen zugeführt werden.

Süd

Die Baufelder B und C werden analog der bestehenden Bebauung auf dem Nordareal mit grossflächigen Gebäudevolumen besetzt. Die Parzellengrössen sind ideal für Nutzungen wie Lager und Logistik sowie Produktion. Die Realisierung des Projektes Polygon auf dem Baufeld B entspricht der Zielsetzung im Masterplan und ist die Initialzündung für das Areal im Umbruch

Masterplan

Der folgend dargestellte Masterplan entwickelt ein Leitbild für die Entwicklung des Areals. Als wichtigste raumbildende Elemente werden die Hauptachse, die Nebenachsen und das in das Areal hineinführende Birkenband angesehen. Am Arealeingang entwickelt sich eine gefasste Empfangssituation.

In einem weiteren Schritt wird das Leitbild auf die bestehende Planung übertragen.



Bauherr: Zurimo "B" Immobiliengesellschaft
vertreten durch
UBS Fund Management (Switzerland) AG

Steinmann & Schmid Architekten AG BSA SIA
Rebgasse 21A CH 4058 Basel
T +41 61 686 93 00 F +41 61 686 93 01
www.steinmann-schmid.ch

Mst: 1:1'500
Plangrösse: A3
Datum: 04.05.11 Gez./Korr.: mki / swi



1003 Masterplan "Magnet Areal"
Pratteln West

1003.03.002
Masterplan

INDEX



Bauherr: Zurimo "B" Immobiliengesellschaft
vertreten durch
UBS Fund Management (Switzerland) AG

Steinmann & Schmid Architekten AG BSA SIA
Rebgasse 21A CH 4058 Basel
T +41 61 686 93 00 F +41 61 686 93 01
www.steinmann-schmid.ch

Mst: 1:1'500
Plangrösse: A3
Datum: 04.05.11 Gez./Korr.: mki / swi



1003 Masterplan "Magnet Areal"
Pratteln West

1003.03.003
Situation

INDEX

2. INFRASTRUKTUR

Arealeingang / -zentrum

Der zentrale Arealzugang und die Zentralisierung der gemeinsam genutzten Funktionen ist in zwei Etappen auf Baufeld A geplant:

Etappe 1

Arealempfang wird im Erdgeschoss des Kopfbau Gebäude 50 untergebracht.

Etappe 2

Nach der Realisierung des Start-Up Centers wird der Arealempfang in dessen Erdgeschoss verlegt.

Gastronomie

Die Verpflegungssituation für die Mitarbeiter auf dem Areal wurde zu Zeiten der Schindler Waggon AG als alleiniger Nutzer mit einem Betriebsrestaurant im Untergeschoss auf Baufeld E gelöst.

Der Standort wurde vom heutigen Besitzer mit übernommen und an einen Restaurantbetreiber verpachtet. Es werden gegenwärtig im Durchschnitt 110 Essen/Tag ausgegeben.

Mit der Neuausrichtung des gesamten Areals ist eine Erneuerung des Betriebsrestaurants aus Sicht aller Beteiligten unumgänglich. Mit der bisherigen Anzahl Mitarbeitern auf dem Areal und einigen externen Gästen wären allein mit einem neuen und attraktiveren Standort bis zu 180 Essen/Tag möglich. Geht man von einer Steigerung der Personenanzahl durch die Neuansiedlung weiterer Firmen sowie Nachverdichtungen im Bürobereich auf dem Areal von ca. 300 neuen Mitarbeitern aus, liessen sich insgesamt ca. 280 Essen/Tag erreichen.

Der neue Standort des neuen Betriebsrestaurants wird sich auf dem Baufeld A befinden. Dadurch wird dieser Bereich gestärkt und entwickelt sich weiter zum Zentrum des Areals.

3. ENTWICKLUNG DER BÜROFLÄCHEN AUF DEM AREAL

Auf dem Gebiet stehen derzeit Büroflächen auf den Baufeldern E und A zur Verfügung. Ziel ist es diese Flächen zu erweitern um das Potenzial des Geländes bestmöglich auszuschöpfen.

3.1 Start Up Center

Um weitere Büroflächen für junge und sich entwickelnde Unternehmen zu generieren, soll als weiterer Baustein ein Start Up Center auf dem Baufeld A entstehen. Durch eine einfache und klare Struktur des Gebäudes können die rund 7'500 m² vermietbare Fläche vollständig flexibel genutzt werden. Der Erschliessungskern beinhaltet, neben der vertikalen Erschliessung, notwendige Sanitär- und Technikräume. Die gesamte Fläche entlang der Fassade ist als Nutzfläche für Büros, Laboratorien, Sitzungszimmer, etc. frei gestaltbar.

Im Erdgeschoss wird die Fläche als neues Zentrum für die Arealverwaltung direkt am Arealeingang positioniert. Der Eingang des Geländes präsentiert sich räumlich gefasst und der gesamte Empfangs- und Informationsbereich stellt sich klar dar.

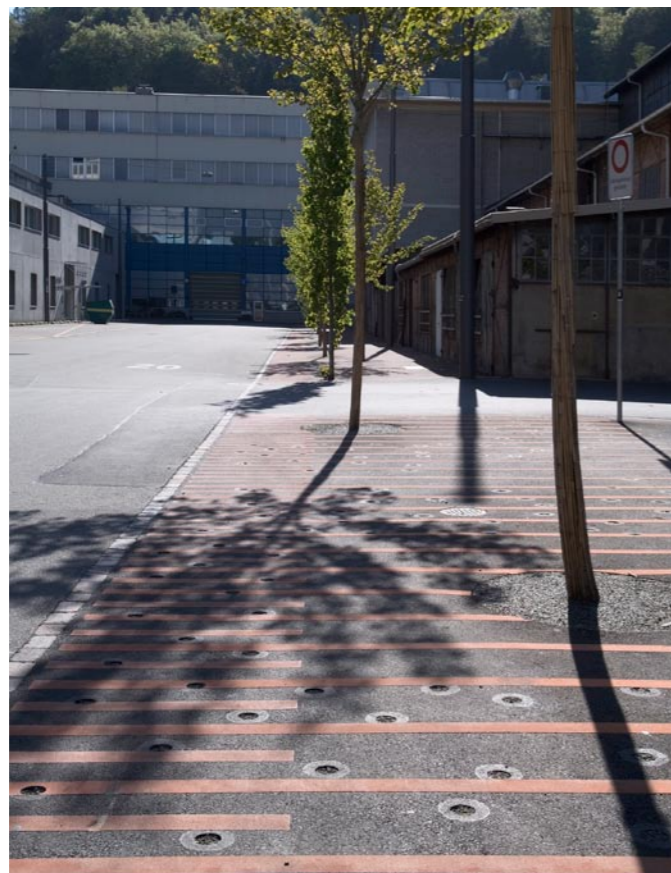
Durch einen Grundaustauschstandard und der Möglichkeit Hallenflächen auf dem Areal als weitere Lager- oder Produktionsflächen günstig zuzumieten entstehen vielfältige Angebote- gerade für sich im Aufbau befindenden und innovativen Unternehmen. Das Gebäude gibt einen weiteren Impuls für die Gesamtentwicklung des Areals.



BIRKENBAND



HERBSTFÄRBUNG BIRKEN



BODENMARKIERUNGEN (SCHMIEDEPLATZ BADEN)
SCHWEINGRUBER ZULAUF LANDSCHFTSARCHITEKTEN



WEGMARKIERUNG (DREISPITZ BASEL)
WESTPOL LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

4. FREIRAUMGESTALTUNG

In der heutigen Situation erfolgt der Eintritt in das, stark durch eine heterogene Baustruktur geprägte, Areal unbewusst und ohne einen erkennbaren Eintrittspunkt. Um die bestehende Situation aufzuwerten sowie um eine klare Identität und einen bewussten Eintritt in das Gebiet zu ermöglichen, werden zwei Baumbänder etabliert.

Diese Baumbänder aus Birken umspannen das Areal von außen her und führen entlang der Hauptverkehrsachse als akzentuierendes Element in das Innere des Gebietes.

Die Birke als landschaftlich markantes Pioniergehölz nimmt dabei Bezug auf die Grossmassstäblichkeit des Areals und der Bauten im industriellen Kontext. Es wird eine von aussen klar wahrnehmbare und wieder erkennbare Identität im Aussenraum erreicht. Dabei überzeugt die gewählte Baumart gleichermaßen durch ihre Wirkung in der Masse, wie auch durch ihre filigrane Einzelperscheinung.

Zu Gunsten maximaler Flexibilität in der Nutzungsstruktur werden Multifunktionsflächen zwischen den Baufeldern angeboten und nicht an die Gebäudeseiten selbst angedockt. Diese Flächen können nutzungsüberlagernd als Park- oder Lagerplätze verwendet werden. In ihrer Ausgestaltung als wasserdurchlässige, gebundene Kiesbeläge wirken sie entspannend auf die starke Versiegelung der Umgebung ein, dienen als Retentionsflächen und beeinflussen positiv das Mikroklima in ihrem Umfeld.

5. VERKEHRSKONZEPT

5.1 Grundsatz

Auf dem gesamten Areal beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Durch die Strassenraumgestaltung wird der motorisierte Verkehr intuitiv geführt und gleichzeitig ein klares Verkehrsregime eingeführt. Da kein Portendienst vorgesehen ist, wird am Arealeingang und entlang der Hauptachse ein Signalisationskonzept erstellt, durch das die Anlieferer und Besucher zu den entsprechenden Firmen geleitet werden. Das gesamte Areal bleibt wie bisher eingezäunt und das Eingangstor wird nachts aus Sicherheitsgründen abgeschlossen.

Tagsüber ist das Eingangstor geöffnet und das Areal öffentlich zugänglich. Die Zugangssicherung der einzelnen Parzellen und Gebäude ist Angelegenheit der jeweiligen Nutzer.

Für Nachtanlieferungen und Mieter wird ein Badge- oder Codesystem entwickelt um die Zugänglichkeit rund um die Uhr für Berechtigte sicherzustellen.

5.2 Hauptachse

Zu- und Wegfahrten ins Areal Pratteln West erfolgen ausschliesslich von Westen. Die Toranlage im Osten wird nur für die Zustellung von Zügen genutzt. Die Hauptachse des motorisierten Verkehrs verläuft von West nach Ost entlang des bestehenden Zustellgleises durch das Areal. Die Lage der Strasse wurde dem Gleis angepasst, da darauf ein bestehendes Servitut für die Bahnanlieferung besteht. Die Hauptachse wird klar strukturiert und im Gegenverkehr befahren. Sie weist mit 8.00 m genügend Breite auf, um das ungehinderte Kreuzen von zwei Lastwagen zu ermöglichen. Es besteht zudem eine Wendemöglichkeit auf der Hauptachse in der Mitte des Areals, wo ein grosszügiger Knoten ausgebildet wird. Anschliessend an den Knoten wird der Verkehr im Einbahnsystem um das Gebäude D weitergeführt. Die Parkflächen entlang der Hauptachse werden nicht markiert, sondern sollen sich einzig mittels Gestaltung von der Hauptachse abheben.

5.3 Nebenachsen

Die Nebenachsen befinden sich nördlich und südlich der Hauptachse und werden von dieser erschlossen. In der Mitte der Nebenäste werden Multifunktionsflächen ausgeschieden, welche als Abstell- und Grünflächen ausgebildet werden können. Der Verkehr wird in einem Ringsystem um diese Multifunktionsflächen geführt. Die Breite der Fahrgassen ermöglicht zwei Fahrspuren, wobei eine für das Be- und Entladen von Lastwagen genutzt werden kann.

Die beiden südlichen Nebenachsen werden in die neuen Bauprojekte integriert und auf diese angepasst.

5.4 Fussgänger

Von der Tramhaltestelle verläuft die Fussgängererschliessung entlang der Arealgrenze zum Haupteingang. Ausgeschiedene Fussgängerwege befinden sich links und rechts der Hauptachse. In den Nebenachsen sind aufgrund der niedrigen Verkehrszahlen Mischverkehrsflächen ausgebildet und die Fussgänger werden somit auf der Verkehrsfläche geführt.

5.5 Leitsystem

Im Zusammenhang mit dem Arealbranding wird ein Leitsystem entwickelt, welches die Orientierung auf dem Gelände für Besucher erleichtert und ein einheitliches Erscheinungsbild generiert.

6. ENERGIEKONZEPT

Im Zuge der Erarbeitung die Masterplanes wurde die bestehende Energieversorgung untersucht und mit den wachsenden Anforderungen, die aus der neuen Planungen resultieren, in Bezug gesetzt. Das bestehende Netz ist durchaus in der Lage, der Entwicklung auf dem Areal die notwendigen Energien bereitzustellen.

Jedoch soll die Energieversorgung eine Wandlung im Zuge der nachhaltigen Entwicklung des Areals erfahren. Es bestehen Möglichkeiten die Energieerzeugung mit regenerativen Energieträgern und der Abwärmenutzung des im Osten angrenzenden Industriegebiets zu gewährleisten. Eine Spitzenabdeckung kann über die bestehenden Anlagen bereitgestellt werden.

AUSBLICK

Mit dem Projekt Polygon wird es einen Impuls für das Gebiet geben. Um eine effiziente und flexible Weiterentwicklung des gesamten Areals zu gewährleisten, muss nach Abriss, der dafür definierten Gebäude im Süden, die Energieversorgung gesamthaft für das Areal erstellt werden. Hierfür ist es notwendig die Hauptverteilung in der Hauptachse zu verlegen und die Versorgungsanlagen bereitzustellen. Anschliessend können die neu entstehenden Bauten an die Versorgung angeschlossen werden.

Erst nach Abschluss der Bauarbeiten ist es sinnvoll die aussenräumliche Planung zu realisieren.

Es entsteht die neue Identität eines wachstumsfähigen Areals mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Durch den geschaffenen Aussenraum mit Aufenthaltsqualitäten und eine flexible Verkehrsstruktur, werden neue Voraussetzung für ein innovatives Wachstum geschaffen. Die neu ausgebildete Infrastruktur mit dem Arealeingang und dem Restaurant ermöglicht Mitarbeitern eine gute Versorgung und Gästen gegenüber ein gesamthaftes Image.