



UVP - Projekt
Genossenschaft Fussballstadion St. Jakob

Erweiterung Stadion "St. Jakob-Park"

Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über
die Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Redaktion: Amt für Umwelt und Energie
Koordinationsstelle Umweltschutz

Basel, 20. Juli 2004
FU-07-03-06-02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung.....	1
2 Zum Projekt	2
3 Zum Umweltbericht.....	2
3.1 Allgemeiner Eindruck, Vollständigkeit	2
3.2 Basisdaten und Berechnungsmodelle.....	3
3.3 Plausibilität und Sensitivität der Resultate	4
3.4 Projektbeschrieb	7
4 Beschreibung des Ausgangszustandes.....	7
5 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt	8
5.1 Bauphase.....	8
5.1.1 Bereich Luft	8
5.1.2 Bereich Lärm	8
5.1.3 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	8
5.1.4 Bereiche Flora und Fauna	8
5.1.5 Bereich Abfall	8
5.2 Betriebsphase	9
5.2.1 Bereich Verkehr.....	9
5.2.2 Bereich Luft	9
5.2.3 Bereich Lärm	10
5.2.4 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	10
5.2.5 Bereiche Flora und Fauna	10
5.2.6 Bereiche Abfall und Sonderabfall	11
5.2.7 Bereich Störfallvorsorge	11
5.3 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch die Umweltschutzfachstellen des Kantons Basel-Landschaft	12
6 Beurteilung der weitergehenden Massnahmen und deren Kosten	13
7 Zusammenfassende Beurteilung.....	13
8 Anträge an die zuständige Behörde	15
9 Auflagen im Hinblick auf ein allfälliges späteres Baubewilligungsverfahrens.....	16
9.1 Bauphase	16
9.1.1 Bereich Luft	16
9.1.2 Bereich Lärm	16
9.1.3 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	17
9.1.4 Bereiche Flora und Fauna	17
9.1.5 Bereich Abfall und Sonderabfall	17
9.2 Betriebsphase	18
9.2.1 Bereich Verkehr.....	18
9.2.2 Bereich Luft	18
9.2.3 Bereich Lärm	18
9.2.4 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	19
9.2.5 Bereich Abfall und Sonderabfall	19
9.2.6 Bereich Störfallvorsorge	20
10 Anhang: Ausführliche Beurteilung der Umweltauswirkungen durch die Umwelt-Fachstellen BL.....	21
10.1 Allgemeines	21
10.1.1 Bereich Ortsplanung.....	21
10.1.2 Bereich Öffentlicher Verkehr	23

10.1.3 Bereich Natur und Landschaft	23
10.1.4 Bereich Lärmschutz.....	24
10.1.5 Bereich Luft	24
10.1.6 Bereich Verkehr.....	24
10.1.7 Bereich Störfallvorsorge	25
10.1.8 Bereich Siedlungsentwässerung und Landwirtschaft	26
10.1.9 Bereich Abfall	26
10.1.10 Bereich Bodenschutz	26
10.2 Anträge und Empfehlungen BL.....	26

Verwendete Abkürzungen

BAV	Bundesamt für Verkehr
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
ES	Empfindlichkeitsstufe
HSS	Hauptsammelstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrassen
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz) GSchG vom 24. Januar 1991; SR 814.20
IGW	Immissionsgrenzwert
KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit am Kantonalen Laboratorium
LHA	Lufthygieneamt beider Basel
LRV	Air pollution control regulation from December 16, 1985; SR 814.318.142.1
LSV	Noise protection regulation from December 15, 1988; SR 814.41
SS	Sammelstrassen
StFV	Regulation from February 27, 1991 on the protection against disturbances (Disturbance regulation); SR 814.012
TVA	Technical regulation on waste (TVA) from December 10, 1990; SR 814.015
USG	Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01
USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991; SG 780.100
UVPV	Regulation from October 19, 1988 on environmental compatibility assessment; SR 814.011
VA	Verkehrsabteilung Kantonspolizei
VSA	Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute

1 Einleitung

Die Genossenschaft Fussballstadion "St. Jakob-Park" plant, das Stadion mit heute 31'500 Sitzplätzen im Hinblick auf die Fussball-Europameisterschaft EM 2008 zu erweitern. Die Anzahl der Sitzplätze soll auf rund 42'500 erhöht werden.

Das Vorhaben unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung, da es sich um eine wesentliche Änderung einer UVP-pflichtigen Anlage gemäss Anhang UVPV Ziff. 60.6 "Sportstadien mit ortsfesten Tribünen für mehr als 20'000 Zuschauer" handelt.

Das massgebliche Verfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Änderung des Bebauungsplans. Die öffentliche Planaufage erfolgte vom 2. Februar bis 2. März 2004. Der Bericht gemäss USG Art. 9 Abs. 2 (Umweltbericht) lag der Planaufage bei.

Bei der Beurteilung des Umweltberichtes haben folgende kantonale Fachstellen mitgewirkt:

- Amt für Umwelt und Energie mit den Bereichen:
 - Lärmschutz
 - Gewässer und Altlasten
 - Abfall und Sonderabfall
 - Abwasser
 - Energie
 - Koordinationsstelle Umweltschutz
- Hochbau- und Planungsamt (Bereiche Stadt- und Verkehrsplanung)
- Kantonales Laboratorium/Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (Bereich Störfallvorsorge)
- Kantonspolizei/Verkehrsabteilung (Bereich Verkehrssicherheit)
- Lufthygieneamt beider Basel (Bereich Luft)
- Stadtgärtnerei und Friedhöfe/Kantonale Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz (Bereiche Flora und Fauna).
- Tiefbauamt (Bereich Gewässerbau)

Der vorliegende Beurteilungsbericht wurde den involvierten Fachstellen unterbreitet. Sie haben die ihren Bereich betreffenden Aussagen und Anträge überprüft und diesen zugestimmt.

In den Bereichen, in denen der Kanton Basel-Landschaft durch die Erweiterung des Stadions "St. Jakob-Park" betroffen ist, nahmen die Fachstellen des Kantons Basel-Landschaft ebenfalls eine Beurteilung vor. Die Stellungnahme und Anträge werden im vorliegenden Beurteilungsbericht in den wesentlichen Punkten berücksichtigt.

2 Zum Projekt

Die Stadionerweiterung hat den Hauptzweck, für die im Jahre 2008 stattfindende Fussball-Europameisterschaft neu rund 42'500 Sitzplätze statt wie bis anhin rund 31'500 anbieten zu können. Die notwendigen baulichen Massnahmen beschränken sich zur Hauptsache auf den Tribünenbereich auf der Nordseite des Stadions und tangieren den angrenzenden Bahndamm.

Im Rahmen des Vorhabens wird das bestehende Parkraumangebot von bisher 720 PP im Untergeschoss-Parking des Stadions nicht verändert. Diese Parkplätze dienen der täglichen Nachfrage für das Einkaufszentrum und weiteren Aktivitäten (Sportvereine).

Für Grossanlässe stehen im Nahbereich des Stadions je nach Wochentag und Verfügbarkeit rund 4'860 bis max. 6'160 PP zur Verfügung. In Ausnahmefällen können je nach Wochentag rund 2'600 bis 3'400 PP in Anspruch genommen werden.

Das Projekt umfasst keinerlei bauliche Massnahmen im Bereich der Parkierung. Die aufgrund der Erweiterung erhöhte Nachfrage soll gemäss den Verfassern auf organisatorischer Ebene gelöst werden.

3 Zum Umweltbericht

3.1 Allgemeiner Eindruck, Vollständigkeit

Der Umweltbericht ist im Allgemeinen gut strukturiert, verständlich abgefasst und aufgrund der Detailangaben nachvollziehbar. Die schematischen Darstellungen und Tabellen sind im Allgemeinen übersichtlich und aussagekräftig. Die Verweise auf Abbildungen und Tabellen sind lesefreundlich.

In den folgenden Fachbereichen ist der UVB nicht vollständig oder es fehlen die aufgrund des Entwurfes eingeforderten Angaben.

Im Bereich Luft und Verkehr wurde im Verkehrsgutachten darauf hingewiesen, dass sich die Parkplatzsituation durch das Projekt erheblich verschärfen wird. Die wenigen Grossanlässe pro Jahr rechtfertigen aber kaum eine massive Erhöhung der Parkplatzzahl. Es sollte daher das Ziel sein, den erhöhten Zuschauerstrom über das bestehende ÖV-Netz abzuwickeln. Zur Verbesserung des Modal-Splitts zu Gunsten umweltverträglicher Verkehrsformen sollten geeignete Massnahmen aufgezeigt resp. auch vorgesehen werden.

Im UVB werden keine solchen Massnahmen untersucht wie z.B. die Einführung einer kombinierten Eintritts- und Fahrkarte für das öffentliche Verkehrsmittel. Damit könnte dafür gesorgt werden, dass die Besucher erst gar nicht mit dem eigenen Fahrzeug anreisen. Im Bericht fehlen die Angaben Kombitickets und deren Kostenfolge.

Bei Grossanlässen ist erfahrungsgemäss mit erhöhtem Aufkommen von Gesellschaftswagen (Reisebusse) zu rechnen. Dazu ist ein Konzept auszuarbeiten, das die Kapazitätsgrenzen aufzeigt.

Im Bereich Lärm fehlt der Nachweis über eine Zunahme der Emissionspegel entlang dem umliegenden Strassennetz aufgrund der Stadionerweiterung. Bei einer Pegeler-

höhung von > 1 dB (A) wäre die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu überprüfen. Der verlangte Nachweis kann anhand der im UVB aufgeführten Spaltenstundenberechnungen nicht erbracht werden. Gemäss LSV Anhang 3 sind die über die Tag- resp. Nachtperiode gemittelten Beurteilungspegel die massgebenden Beurteilungsgrößen. Die notwendigen Grundlagen dazu sind im UVB nicht ausgewiesen. Im Zusammenhang mit der Beantwortung der Einsprachen des Gemeinderats Muttenz und der SBB hat das Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz umfangreiche Abklärungen vorgenommen. Anhand dieser Erkenntnisse ist eine umfassende Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Bereich Lärm möglich. Die Unterlagen sind ebenfalls in die Einsprachenbehandlung eingeflossen.

In den Bereichen Flora und Fauna fehlt ein konkreter Vorschlag für das zu verwendende Berechnungsmodell und die Höhe der Abgeltung, deren Plausibilität von der Fachstelle geprüft werden kann. Es ist Aufgabe des Gesuchstellers, die diesbezügliche Leistung zu erbringen.

Die notwendigen Ersatzmassnahmen werden irrtümlich unter dem Bereich "Weitergehende Schutzmassnahmen" aufgeführt. Diese Massnahmen sind gesetzlich verbindlich vorgeschrieben und müssen in jedem Fall umgesetzt werden.

Im Bereich Gewässerschutz fehlt die Darstellung der Belastung des Dachwassers mit Zink und die Abschätzung der hydraulischen Belastung von Birs und St. Albanteich durch die Einleitung des Dachwassers.

Im Bereich Abfall fehlt eine Beschreibung von Massnahmen zur Verminderung und Minimierung des Abfalls bei Grossanlässen. Die Abfallentsorgung bei Grossanlässen - insbesondere im Bereich Verpflegung und Getränke - ist umweltrelevant und bedingt einer genaueren Untersuchung.

Zu den fehlenden oder unvollständigen Angaben werden die entsprechenden Auflagen (vgl. Ziff. 8 und 9) formuliert.

3.2 Basisdaten und Berechnungsmodelle

Im Bereich Lärm wird das verwendete Berechnungsmodell für die Lärmbelastung nicht ausgewiesen. Sollte dasselbe Modell wie für den gleichzeitig eingereichten UVB "St. Jakob-Turm" verwendet worden sein, gelten die folgenden Anmerkungen:

Von den Verfassern des UVB wird angegeben, dass für die Berechnungen das Strassenlärmmodell für überbaute Gebiete, Schriftenreihe Umweltschutz Nr. 15 (BUWAL 1988) verwendet wurde. Kontrollrechnungen anhand der ausgewiesenen Verkehrszahlen ergeben aber durchwegs um ca. 1 dB(A) höhere Emissionspegele. Dies führt zur Vermutung, dass die Mitteilung zur Lärmschutzverordnung Nr. 6 (BUWAL 1996), welche eine generelle Erhöhung der Emissionen um 1 dB(A) vorschreibt, nicht berücksichtigt worden ist.

In den Tabellen, welche auf den Verkehrszahlen basieren, führt eine Inkonsistenz zwischen "Birsstrasse, Wohngebiete" (Basel) und "Birseckstrasse, Wohngebiete" (Birsfelden) zu Unklarheiten.

In den Bereichen Flora und Fauna sind die Schattenrisse eine gute Grundlage, um die Auswirkungen der neuen Beschattungsverhältnisse beurteilen zu können. Die zitierte Literatur (Schweppe-Kraft 1998) ist für die notwendige Einschätzung brauchbar. Es fehlen aber die Schlussfolgerungen hinsichtlich der Höhe der Abgeltung.

Im Bereich Gewässerschutz wird mit der Angabe der durchschnittlichen Wasserstände von 1908 - 1974 der gewünschte hydraulische Nachweis nicht erbracht. Es fehlen der hydraulische Nachweis sowie die Schlussfolgerung, dass während des Treppenprovisoriums auch bei grösseren Hochwasserereignissen keine negativen Folgen an der Treppe und auf die umliegenden Bauwerke zu erwarten sind.

Die Aussage, dass vom Dachmaterial bestehend aus Blech keine Schadstoffbelastung des Meteorwassers zu erwarten sei, ist nicht ganz zutreffend. Trotz der Beschichtung auf Polyesterbasis wird das Schwermetall Zink ausgewaschen, wenn auch in reduziertem Umfang. Die Grenzwerte gemäss Gewässerschutz-Verordnung werden aber für Birs und St. Albanteich voraussichtlich nicht überschritten.

Im Bereich Abfall (Abfallvermeidung und Ressourcenschonung) vermögen die Basisdaten dem Stand des Wissens nicht zu genügen. Die Abfallmenge ist unzureichend dokumentiert. Unter Ziffer 4.7 (Abfallentsorgung) des UVB fehlt der Bezug zur "*Botschaft 02.021 über die Beiträge des Bundes an die Fussball-Europameisterschaft 2008 (EURO 2008)* vom 27. Februar 2002".

In der Botschaft wird unter Ziff. 2.6.2. (Umweltschutz) die Anforderungen an die Stadien beschrieben. Das nationale Sportanlagenkonzept (NASAK) verlangt im Umweltbereich die Einhaltung klarer Vorgaben für die Gewährung finanzieller Beiträge. Dazu gehört insbesondere die Erschliessung der Stadien durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und das Bemühen der Bauherrschaften um den Einsatz umweltfreundlicher Technologien.

Es wird weiter die Erstellung eines Umwelt-Aktionsplanes (Umweltkonzeptes) gefordert. Im Rahmen dieses Konzeptes wird im Bereich Entsorgung als zentrale Aufgabe der Stadionbetreiber die Minimierung des Abfallaufkommens im Bereich des Getränke- und Nahrungsmittelverkaufs postuliert. Dabei ist laut Meinung des Bundes das Mehrwegsystem, wie es in deutschen Grossstadien erfolgreich angewendet wird, explizit in Betracht zu ziehen.

Die durch den Ausbau des Stadions bzw. durch die höheren Zuschauerzahlen geschätzte Zunahme der Abfallmenge von 20-30% lässt sich durch geeignete Massnahmen vermeiden.

3.3 Plausibilität und Sensitivität der Resultate

Im Bereich Verkehr haben wir zu den folgenden Punkten des UVB Bemerkungen anzufügen:

Pkt. 2.1.2.1: Abgrenzung Grossanlässe

Die Beschränkung der Untersuchung alleine auf Grossanlässe im St. Jakob-Park wird dem Problem von Überschneidungen verschiedener Veranstaltungen in der Parklandschaft St. Jakob nicht gerecht. Die zunehmende Kumulation von Anlässen in diesem Raum hat Umwelteinwirkungen und sollte, wenn auch hypothetisch, behandelt werden. Zusätzlich zu den Fussballspielen sind aber die Sonderveranstaltungen

(Konzerte) ebenfalls in die Beurteilung einzubeziehen, da diese Veranstaltungen zu Tageszeiten stattfinden können, in denen das umliegende Strassennetz keine wesentliche Zunahme durch Besucherverkehr verträgt (Beispiel AIDA Veranstaltung 2003).

Pkt. 2.1.2.2: Parkraumangebot

Die erwähnte geplante Aufstockung des Parkhauses St. Jakob würde nicht 700, sondern 780 neue Parkplätze generieren.

Die Zahlen der Tabelle 2-2 sind so nicht direkt aus dem als Quelle angegebenen Verkehrs- und Parkierungskonzept Parklandschaft St. Jakob (Gruner AG) zu entnehmen. Hier sind offenbar zusätzliche Annahmen getroffen worden (z.B. zu den Parkplätzen im Strassenraum BL und zu den effektiv verfügbaren Parkplätzen), was mindestens zu deklarieren und besser zu erläutern ist.

Die in der Tabelle 2-2 aufgeführten 1'200 Parkplätze im Hafengebiet von Birsfelden bedingen einen BVB-Shuttle, der aber gemäss Erfahrungen der BVB im Verkehr stecken blieb und seinen Zweck nicht erfüllen konnte. Es erscheint sinnvoller, einerseits vermehrt auf Parkplätze entlang der Linie 14 hinzuweisen (z.B. Lachmatt in Pratteln), wo Trameinsatzkurse der BVB völlig unabhängig vom übrigen Strassenverkehr ein attraktives Transportangebot bieten könnten. Anderseits sollte auf Park and Ride entlang der S-Bahn Linien hingewiesen werden. Um das S-Bahn Angebot zu verbessern, müssten allerdings die Shuttle-Züge zwischen Basel SBB und St. Jakob bis nach Muttenz verlängert werden, um dort attraktive Umsteigebeziehungen für Matchbesucher aus dem Rhein- und dem Ergolztal zu schaffen.

Pkt. 4.2.4 Verkehrszunahme infolge Stadion-Erweiterung

Ein Vergleich der Tabelle 4-2 und 4-3 zeigt Widersprüche: Bildet man in Tabelle 4-2 die Summe aus den beiden ersten Spalten (Verkehr ohne Ausbau + Verkehr durch den Ausbau), müsste eigentlich jeweils die gleiche Summe wie in der 2. Spalte der Tabelle 4-3 erscheinen, was aber nicht zutrifft.

Unter der Tabelle 4-2 wird behauptet, die Zunahmen seien verkehrstechnisch kein Problem, da sich der Knoten St. Jakob durch die Sperrung in einem Ausnahmezustand befände; somit müsse für den Knoten kein Nachweis geführt werden. Ange-sichts der enormen Fussgängerströme und der vielen Tramkurse (Einsatzkurse) dürfte jedoch der Knoten eine deutlich reduzierte Leistungsfähigkeit aufweisen, weshalb ein Nachweis von Interesse wäre.

Für die Polizeiorgane der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist die heutige Verkehrs- und Parkierungssituation nicht akzeptabel. Die Aussage im UVB "*Ange-nommen wird, die restlichen Fahrzeuge (ca. 700) verlagern sich grossräumig bzw. Parkieren z.T. verkehrswidrig in den angrenzenden Quartieren*" ist nicht zulässig. Beide Polizeiorgane können diese Aussage unter keinen Umständen akzeptieren. Bereits mit dem heutigen Stadion ist das Parkraumangebot nachweislich zu gering. Mag diese Situation für die Stadionbesucher unbefriedigend sein, so ist dieser Zu-stand für die Anwohner (Lehenmatt- bzw. Gellertquartier sowie den Gemeinden Birs-felden und Muttenz) sehr belastend. Mit der Erweiterung des Stadions wird sich diese Situation weiter verschärfen. Im Raum St. Jakob müssen, nebst der vorgesehenen Parkhausaufstockung St. Jakob (ca. 780 Plätze), mindestens 2'000 zusätzliche Par-

Kierungsplätze angeboten werden. Ein Teil davon würde das bereits heute ungenügende Angebot kompensieren. Eine rasche Realisierung der Parkhausaufstockung ist zurzeit eher unwahrscheinlich. Die fehlenden Plätze sind im vorliegenden UVB offen zu legen. Einfache und kurzfristig realisierbare Lösungsansätze sind deshalb im Sinne einer raschen Entlastung der angrenzenden Wohngebiete, aber auch der Polizeiorgane und nicht zuletzt der Zuschauer, aufzuzeigen.

Pkt. 2.1.2.3: Parkraumnachfrage

Die Nachfrageberechnung ist plausibel, der niedrige Anteil des Langsamverkehrs von 5 % bietet Spielraum für zukünftige Verbesserungen.

Pkt. 2.1.2.4: Verkehrssituation vor und nach einer Sportveranstaltung

Es ergeben sich im Umkreis des Stadions vor und nach dem Spiel erhebliche Zusatzbelastungen, welche bereits heute zu Behinderungen bei den Bussen der BVB führen. Es ist zwar richtig, dass die Zusatzbelastungen im Bereich der A2 und deren Zufahrten zumindest teilweise prozentual klein (schon hohe Vorbelastung) und somit weitgehend unkritisch sind, doch erfahren HVS und SS im Umkreis des Stadions Zusatzbelastungen von 500 bis 1'000 Fahrzeugen pro Stunde, was – auch im Hinblick auf Lärm- und Luftbelastung – sicher nicht mehr als „unproblematisch“ (Zusammenfassung Seite 61 unten) zu bezeichnen ist. Hier sind zumindest grobe Lösungsansätze aufzuzeigen, wie der Spitzenverkehr bewältigt werden kann.

Im Bereich Luft haben wir zu den Grundlagen in der Bauphase sowie in der Betriebsphase (Emissionen Verkehr) die folgenden Bemerkungen anzufügen.

Die Baustelle wird gemäss den Kriterien der Baurichtlinie Luft (BauRLL) in die Massnahmenstufe A eingeteilt. Diese Folgerung stimmt aus unserer Sicht jedoch nicht, da gemäss der BauRLL das relevante Bauvolumen sich berechnet aus: Kubatur = Abbruch- oder Rückbaukubatur + Aushubkubatur (inkl. Terrainveränderungen) + Hochbaukubatur (über Terrain).

In der Berechnung wird das umbaute Volumen nicht berücksichtigt. Das Hochbauvolumen beinhaltet den Rückbau des Stadiondaches, die Erweiterung der Tribünen und das neue Stadiondach. Das Gesamtvolumen übertrifft damit bei weitem das für eine B-Baustelle definierte Bauvolumen von 10'000 m³.

Weiter wird die Baustellenfläche nicht berücksichtigt. Gemäss BauRLL ist eine Baustelle ab 4000 m² in die Massnahmenstufe B einzuteilen. Die Baustellenfläche beinhaltet entweder die Strassenfläche, die Grabenfläche, die Fassadenfläche oder Bauarealfläche inkl. Bauinstallationsplätze. Die gesamte Bauarealfläche beträgt demnach rund 6000 m² und übertrifft somit deutlich die Grenze von 4000 m². Aufgrund des Bauvolumens und der Baustellenfläche ist die Baustelle in die Massnahmenstufe B der Baustellenrichtlinie Luft einzuteilen.

Bei der Berechnung der verkehrsbedingten Emissionen zeigt sich, dass trotz Mehrverkehr die Gesamtfracht an NO_x und anderen Schadstoffen, bedingt durch die motorischen Verbesserungen und strengerer Abgasnormen insgesamt bis 2008 abnimmt. Die Analyse, das Vorgehen sowie die Emissionsberechnungen sind plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Dennoch sind folgende Bemerkungen anzubringen:

Die erwarteten Verbesserungen bei der Motorentechnologie und die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotte lassen Verringerungen der Luftbelastung entlang der Verkehrsachsen erwarten. Dies ist aus lufthygienischer Sicht auch notwendig, ist

doch die Luftschadstoffbelastung in der Stadt nach wie vor deutlich über den gesetzlichen Limiten (Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung). Die Aussage im UVB, dass generell eine Abnahme der Emissionen erkennbar ist, mag isoliert betrachtet richtig sein. Anderseits wird die vermeintlich reduzierte Emissionsfracht durch neue verkehrsintensive Projekte und durch das stetige Verkehrswachstum kompensiert, das anvisierte Immissionsziel könnte gefährdet werden. Insofern muss auch bei der weiteren Planung des St. Jakob-Stadions darauf geachtet werden, dass der ausgelöste private Verkehr möglichst gering ausfällt.

3.4 Projektbeschrieb

Das Projekt ist im Allgemeinen umfassend dargestellt und der vorgesehene Ausbau des Tribünenbereiches ist verständlich beschrieben. Dem Parkplatzangebot kommt bei dem Projekt "Stadion St-Jakob-Park" eine grosse Bedeutung zu. Deshalb wäre nebst der Tabelle 2-2 eine übersichtliche Darstellung des Parkplatzangebotes auf der Basis eines Planes (räumlich) für die Beschreibung des Projektes hilfreich gewesen. Insbesondere fehlt eine detaillierte Übersicht und Darstellung der Parkplätze in den Strassenräumen von BS und BL.

Im Bereich Gewässerschutz fehlen die Angaben zu Ausmass und Anzahl der Fundation des Treppenkörpers. Aus dem UVB geht nirgends hervor, dass im Vorland der Birs unter der Treppe diverse Werkleitungen (Gashochdruck, Fernmeldekabelleitungen) liegen, die während der Bauphase zu schützen sind.

4 Beschreibung des Ausgangszustandes

Im Bereich Verkehr wird das dazu „derzeitige angewandte Verkehrskonzept“ erwähnt. Dieses Konzept umfasst aber mehr als die Nutzung der 720 Parkplätze. Eine detailliertere Erläuterung – auch im Zusammenhang mit den anderen Nutzungen in der direkten Umgebung des Stadions – wäre zur Beschreibung des Ausgangszustands sinnvoll.

In den Bereichen Flora und Fauna sind die Verhältnisse aus vorhandenen Unterlagen (u. a. frühere UVP) auch ohne neue Aufnahmen von Fauna und Vegetation hinlänglich bekannt. Die Einschätzung der Böschung als "Inselbiotop" (2.1.7, S.22) wird von der Fachstelle nicht geteilt. Trotz den Treppenaufgängen ist die Fläche für wesentliche Elemente der Fauna (Eidechsen, Insekten) erreichbar. Insofern funktioniert sie immer noch als Element im Biotopverbund längs der Güterbahnhlinie vom Wolf-Bahnhof zum Güterbahnhof Muttenz. Keinesfalls unterschätzt werden darf die Bedeutung der Dammkrone, vor allem der Flächen zwischen der Güterlinie und der Zufahrt zum Container-Verladebahnhof hinter dem Zeughaus, die bisher vom Stadionbau nicht wesentlich beeinträchtigt wird und von Frühling bis Herbst tagsüber voll im Sonnenlicht liegt. Auf ihr findet mit grosser Wahrscheinlichkeit ein entscheidender Teil der Migrationsbewegungen von wärmebedürftigen Tieren statt.

Zu den übrigen Umweltbereichen haben wir keine Bemerkungen.

5 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt

Bezüglich der Bau- und Betriebsphase haben wir zu folgenden Umweltbereichen Bemerkungen:

5.1 Bauphase

5.1.1 Bereich Luft

Aufgrund der Nachberechnungen des Aushub- und Bauvolumens und der Fläche ist die Baustelle in die Massnahmenstufe B der Baurichtlinie Luft einzustufen. Bei Baustellen der Massnahmenstufe B müssen neben den Basismassnahmen ("gute Baustellenpraxis") zusätzlich spezifische Massnahmen zur Reduktion der Luftschatstoffemissionen getroffen werden. Unter anderem müssen dieselbetriebene Baumaschinen mit einer Leistung über 36 kW mit Dieselrussfiltern ausgerüstet sein.

5.1.2 Bereich Lärm

Durch die gute Anbindung der Baustelle ans Hochleistungs-Strassennetz einerseits und die relativ grosse Distanz zu lärmempfindlichen Nutzungen (Ausnahme: Tertianum) andererseits, ist für die Bauphase mit keinen grösseren Belastungen zu rechnen.

5.1.3 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser

Sofern das Treppenprovisorium mit der nötigen Sorgfalt im Vorland erstellt wird, sind keine relevanten Auswirkungen auf das Gewässer (inkl. Vorland) zu erwarten. Durch die Micropfählung ist mit einer kurzzeitigen, tolerierbaren Erhöhung des PH-Wertes im Grundwasser zu rechnen.

5.1.4 Bereiche Flora und Fauna

In der Bauphase werden unmittelbare physische Eingriffe in die Bahnböschung unumgänglich sein. Diese sind auf das absolute Mindestmass zu reduzieren. Im Birsvorland wird Grünfläche für die provisorische Treppenanlage beansprucht. Durch eine Änderung des Projekts kann allerdings das Fällen der Robiniengruppe vermieden und die Grösse der beanspruchten Fläche deutlich reduziert werden.

5.1.5 Bereich Abfall

Bei korrektem Vorgehen beim Rückbau und Aushub sowie Entsorgung der Bauabfälle sind die Umweltauswirkungen gering.

5.2 Betriebsphase

5.2.1 Bereich Verkehr

Wie unter Ziff. 4.2.1 im UVB ausgeführt, wird die Stadionerweiterung keinen Einfluss auf den Normalbetrieb (ohne Veranstaltungen) haben. Ebenso erscheint es, wie unter Pkt. 4.2.2 ausgeführt, vertretbar, die Sondersituation der EM 2008 (vermutlich zwei bis drei Spiele in Basel) für den UVB auszuklammern.

Zur Berechnung des Parkplatzbedarfes bei Grossanlässen nach der EM 2008 (Pkt. 4.2.3) wird von der gleichen Verkehrsverteilung wie heute ausgegangen; angesichts der zu erwartenden Verkehrsüberlastungen müsste auch eine Variante mit höherem Anteil für öV und Langsamverkehr untersucht werden.

Unter der Tabelle 4-3 wird als Fazit festgestellt, dass der Parkdruck durch die Stadionerweiterung sich erhöhen werde (nur zum Vergleich: Das alte Stadion mit 50'000 Besuchern funktionierte auch ohne Parkhäuser unter dem Stadion und bei der Sporthalle.) und zudem bei Parallelveranstaltungen noch verschärft werde. Es werden abschliessend „ausgleichende Massnahmen“ wie Förderung öV und weitere Parkflächen angeregt, aber Verbesserungen für den Langsamverkehr (insbesondere mehr Platz sparende Veloabstellplätze) nicht erwähnt.

Pkt. 6 Zusammenfassende Beurteilung

Die generelle Aussage, die verkehrlichen Auswirkungen der Stadion-Erweiterung während der Grossanlässe seien weitgehend unproblematisch, wird im Weiteren relativiert („... an einigen Strassenabschnitten relativ gesehen z.T. recht gross ...“) und ist – angesichts der bereits heute beobachtbaren kritischen Situation – in Frage zu stellen. Problematisch ist v.a. die Bewältigung des Spitzerverkehrs vor und nach Grossanlässen. Hier wäre ein kurzer Hinweis auf Lösungsansätze hilfreich.

Richtig ist jedoch, dass die generelle Verkehrszunahme höher ist, als der Mehrverkehr durch die Erweiterung des Stadions. Aus Sicht der Umwelt und der Verkehrsabwicklung ist jedoch entscheidend, dass bei Fussballspielen bereits heute kritische Situationen vorkommen, welche sich durch die Erweiterung des Stadions akzentuiieren werden, sofern keine Massnahmen zugunsten des öV und des Langsamverkehrs getroffen werden (z.B. Verlängern der Shuttle-Züge bis nach Muttenz, Preis für öV bereits im Ticketpreis für Matchbesuch einbeziehen).

5.2.2 Bereich Luft

Durch den Ausbau des Stadions wird sich an einigen Grossanlässe pro Jahr die Verkehrs situation verschärfen. Ohne geeignete Massnahmen ist zeitweise mit erheblichen Mehremissionen zu rechnen. Die Luftschadstoffbelastung in der Agglomeration ist nach wie vor über den gesetzlichen Limiten (Immissionsgrenzwerte LRV). Sowohl die Stickstoffdioxid-Belastung als auch die Ozon-Belastung der Luft überschreiten die Immissionsgrenzwerte. Die gesamte Stadt Basel ist ein lufthygienisches Belastungsgebiet, in dem die Luftqualität verbessert werden muss. Die Erfüllung der Luftqualitätsnormen in einem Belastungsgebiet erfordert eine Verminderung der Emissionen. Dieser Zielsetzung läuft die Realisierung von Projekten mit zusätzlichen Emissionen zuwider. Deshalb sind flankierende Massnahmen zur weitergehenden Verminderung der Emissionen notwendig. Im UVB sind einige flankierende Massnahmen (ÖV-

Förderung, organisatorische Massnahmen) jedoch nur kurz erwähnt. Aus lufthygienischer Sicht ist es bedauerlich, dass keine konkreten Massnahmen ausformuliert wurden.

Es muss das Ziel und für die privaten Investoren eine Verpflichtung sein, den erhöhten Zuschauerstrom über das bestehende öV-Netz abzuwickeln. Mit einer kombinierten Eintritts- und Fahrkarte für das öffentliche Verkehrsmittel könnte dafür gesorgt werden, dass die Besucher erst gar nicht mit dem eigenen Fahrzeug anreisen. Die Bauherrschaft hat aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen (inkl. Kosten) die Attraktivität des ÖV gesteigert werden kann.

5.2.3 Bereich Lärm

Neben den Auswirkungen des Verkehrs weichen die zukünftigen Emissionen nur wenig von der heutigen Nutzung ab. Die Auswirkungen sind demnach aus Sicht des Lärmschutzes nicht wesentlich.

5.2.4 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser

Durch den Bau des provisorischen Treppenkörpers geht Grünfläche verloren und es müssen sechs ältere Robinien gefällt werden. Der vor kurzem revitalisierte Abschnitt der Birs verliert dadurch an Attraktivität. Die Funktion der Längsvernetzung und die Durchflusskapazität werden in unbekanntem Masse eingeschränkt.

Die hydraulische und stoffliche Belastung der Gewässer Birs und St. Albanteich ist durch die Einleitung des Dachwassers unter Auflagen tolerierbar (Richtlinie Regenwasserentsorgung VSA). Die Überprüfung des Dachwassers der bestehenden Anlage ergab eine Belastung von 250 µg Zink/Liter.

Im Bereich der Stützen und Micorpfählen wird belastetes Aushubmaterial anfallen. Die Menge dieses Innertstoffmaterials ist gering.

5.2.5 Bereiche Flora und Fauna

In der Betriebsphase wird die Beschattung des heute wenigstens noch im Sommer einigermassen trockenwarmen Bahndamms und auch der Dammkrone radikal zunehmen. Die Böschung wandelt sich zu einem schattigen, fast schluchtähnlichen Standort, der die heute im Biotopverbund noch mögliche Rolle nicht mehr erfüllen wird. In den für Fauna und Flora ebenso wichtigen Übergangsjahreszeiten (März/September) erleidet auch die Dammkrone starken Lichtverlust, auch in der Mittagszeit wird sie in wesentlichen Teilen in den Schatten zu liegen kommen, was für die Existenz mancher Organismen am Ort und das Funktionieren des Biotopverbunds entscheidend sein kann.

Im Birsvorland, dessen Standortsverhältnisse nicht trockenwarm sind, wird sich der Schattenwurf wenig auswirken. Hingegen wird die provisorische Treppenanlage vorübergehend eine erhebliche Störung bewirken, auch wenn sie nach Norden abgedreht wird.

5.2.6 Bereiche Abfall und Sonderabfall

Bei der Verpflegung von tausenden Veranstalterbesuchern fallen erhebliche Mengen an Abfällen an. Die Entsorgung der teilweise vermeidbaren Abfälle führt zu relevanten Umweltbelastungen.

5.2.7 Bereich Störfallvorsorge

Das vorliegende Projekt der Stadionerweiterung untersteht nicht der StFV. Aus Sicht des Katastrophenschutzes gilt es jedoch folgendes zu beachten:

Bei der Erweiterung des Stadions verschärft sich aus dem Blickwinkel der Störfallvorsorge ein bereits bestehender Nutzungskonflikt: Zwei international wichtige Bahntransportrouten mit bedeutendem Gefahrgutverkehr (Deutschland – Schweiz und Frankreich – Schweiz) liegen sehr nahe an Zentren mit intensiver Freizeitnutzung und sehr grossem Besucheraufkommen.

Ein entscheidender Schritt war die Änderung des Überbauungsplans von 1995, an welcher die KCB nicht beteiligt war. Wir machen darauf aufmerksam, dass damals die SBB als Direktbetroffene von ihrem Recht auf Einsprache keinen Gebrauch machte.

Im Rahmen des Projekts SBB Haltestelle St. Jakob (Stadionhaltestelle) wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Antrag der Sektion Sicherheitstechnik beim BUWAL und der KCB im März 2001 den SBB eine Risikoermittlung (RE) verfügt. Diese RE wurde von den SBB im Juni 2002 eingereicht. Sie zeigt unter anderem, dass ein Unfall mit Stoffen wie Chlor (also druckverflüssigte, hochtoxische Gase) während einer Grossveranstaltung im Stadion zu einer sehr grossen Zahl Todesopfer führen kann. Auch Brand- und Explosionsszenarien, ausgehend von verunfallten Güterwagen, bringen ein erhebliches Risiko, insbesondere, da die schwer entflammabaren Kunststoff-Wandplatten des Stadions bei höheren Temperaturen schmelzen oder sogar mitbrennen können.

Die SBB beurteilen das Risiko durch den Transport gefährlicher Güter als tragbar. Das BUWAL, die KCB und die Basler Risikokommission hingegen beurteilen das Risiko als untragbar und haben deshalb zusätzliche Massnahmen verlangt. Vorgeschlagen wird ein Verkehrsverbot für Kesselwagen oder Container mit druckverflüssigten toxischen Gasen während Grossveranstaltungen.

Der Ausgang dieses bundesrechtlichen Verfahrens zur Stadionhaltestelle ist noch offen. Es wird sich weisen, wie weit die SBB dem beantragten, partiellen Verkehrsverbot entsprechen müssen oder welche andere Lösung getroffen wird. Im Rahmen der Bereinigungsverhandlungen vom 30. Januar 2004 beim BAV wurden die SBB zur vertieften Abklärungen zur Situation aufgefordert. Zudem wird nun eine gemischte Arbeitsgruppe SBB/Bund/Kanton parallel nach gangbaren Lösungen suchen.

Es kann kaum davon ausgegangen werden, dass das Risikopotential von Seiten Bahngüterverkehr gänzlich verschwinden wird. Deshalb gehört es zu den Vorsorgepflichten der Bauherrschaft zur Stadionerweiterung, dass sie zum Schutz der Stadionbesucher Sicherheitsmassnahmen trifft.

Die geplante Stadionerweiterung bringt mit der zusätzlichen Zuschauertribüne im 2. Obergeschoss bei Grossanlässen noch mehr Personen noch näher an die Bahngleise. Damit erhöht sich das bereits bestehende und in der RE dargelegte Risiko. Nach unserer Einschätzung ändert sich damit jedoch die Risikosummenkurve wegen der

doppelt logarithmischen Darstellung nicht signifikant, sodass auf eine nochmalige, analytische Risikobetrachtung verzichtet werden kann.

Weil die geplante Stadionerweiterung direkt entlang des Bahndamms erfolgen soll, müssen jedoch die externen Gefahrenszenarien ausgehend vom Transport gefährlicher Güter auf diesen beiden stark frequentierten Bahntransportrouten (also Brand, Explosion, Giftgas) bei der Massnahmenplanung zur Stadionerweiterung mitberücksichtigt werden.

Bei der Stadionerweiterung ist deshalb mittels geeigneter Einschränkungen bzw. Auflagen für eine Begrenzung des Risikos für die Stadionbesucher zu sorgen. Das federführende Hochbau- und Planungsamt ist aufgefordert, die drei untenstehenden, wesentlichen Sicherheitsziele in Form von Auflagen im Bebauungsplan zu erlassen oder allenfalls an die Baubewilligungsbehörde weiterzuleiten.

Konkret sehen wir aus Sicht der Störfallvorsorge einige Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit für die Stadionbesucher:

- Die Gebäudenordwand des Stadions gegen den Bahndamm hin soll aus unbrennbarem Material erstellt werden.
- Die Löschwasserversorgung soll auf der Bahndammseite verbessert werden.
- Die Evakuationsplanung sollte eine Alternative zum Fluchtweg, der dem Bahndamm entlang führt, aufzeigen.

Die KCB begrüßt den Vorschlag der Bauherrschaft, die Sicherheitsaspekte in einer speziellen Arbeitsgruppe mit Vertretern der kantonalen Ereignisdienste, des AUE (Gewässerschutz) und der Feuerpolizei zu behandeln und die Ergebnisse samt allfälligen Massnahmenvorschlägen in einem speziellen Bericht (Sicherheits- und Brandschutzkonzept) festzuhalten.

5.3 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch die Umweltschutzfachstellen des Kantons Basel-Landschaft

Die Erweiterung des Stadions „St. Jakob-Park“ hat unmittelbare Auswirkungen auf das angrenzende Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Im Rahmen des interkantonalen Informationsaustauschs nehmen deshalb die Umweltfachstellen des Kantons BL Stellung zum Vorhaben und seinen Auswirkungen. Sie fordern, dass gewisse Aspekte vertieft abzuklären oder bei der Genehmigung zu berücksichtigen sind, um den Projekten eine Umweltverträglichkeit im Sinne der Gesetzgebung attestieren zu können.

Die zentralen Punkte dieser Forderungen von Seite des Kantons Basel-Landschaft betreffen den Verkehr. Der Parkplatznachweis bei Grossanlässen wird als ungenügend beurteilt. Zu berücksichtigen sind dabei die verschiedenen Ereignistypen (Zeitpunkt und Wochentags) und die Parallelveranstaltungen in den anderen Einrichtungen im St. Jakob (z.B. St. Jakobshalle). Bereits ohne Erweiterung des Stadions wird die heutige Situation in der Parkierung als unbefriedigenden beurteilt. Es wird ein Konzept zur Lösung dieser Verkehrsprobleme gefordert.

Weiter werden organisatorische und Massnahmen (Parkplatzbewirtschaftung) und der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel verlangt. Ebenso soll das Angebot für den Langsamverkehr (Veloabstellplätze und Fussgänger/-in erweitert werden. Neben

dem Vorschlag eines Kombiticket sind mehr Kapazitäten beim öffentlichen Verkehr (BVB und SBB) anzubieten. Die detaillierte Stellungnahme befindet sich im Anhang.

6 Beurteilung der weitergehenden Massnahmen und deren Kosten

Im Bereich Luft fehlen weitergehende Massnahmen. Wir erwarten, dass entsprechende Massnahmen im Bereich ÖV-Förderung bei der weiteren Planung untersucht und wenn möglich umgesetzt werden.

Für den Bereich Lärm wäre aus Sicht des Lärmschutz zusätzliche Überlegungen zum Schutz der Wohnungen im Tertianum (Altersiedlung) sinnvoll.

7 Zusammenfassende Beurteilung

Die Erweiterung des Stadions "St. Jakob-Park" bewirkt in der Bauphase unter Berücksichtigung der notwendigen Schutzmassnahmen in den Bereichen Luft, Lärm und Gewässerschutz und Grundwasser geringe Umweltbelastungen. Die Eingriffe in die Bahnböschung sind in den Bereichen Flora und Fauna bedeutend. Mit geeigneten Massnahmen sind diese möglichst auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Auswirkungen auf die Umwelt in der Betriebsphase haben ihren Ursprung hauptsächlich beim zusätzlichen motorisierten Verkehr bei Grossanlässen. Das vorhandene Parkplatzangebot reicht bei Grossanlässen nicht aus und führt dazu, dass in den nahen Wohnquartieren hohe Immissionen durch Parkier- und Parkiersuchverkehr entstehen. Für die aufgrund der Stadionerweiterung zusätzlich 1'400 notwendigen Parkplätze wird kein vollständiger Nachweis erbracht, dies obwohl schon die heutige Situation unbefriedigend ist.

Durch die verschärzte Verkehrssituation an Grossanlässen und den zusätzlich durch die Erweiterung induzierten Verkehr ist im Bereich Luft mit erheblichen Mehremissionen zu rechnen. Mit den heutigen Luftbelastungen werden die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Ozon (O₃) überschritten. Weitergehende Emissionsbeschränkungen sind deshalb notwendig.

Das Gebiet des Stadions St. Jakob befindet sich aus lufthygienischer Sicht im einem übermäßig belasteten Gebiet. Bei übermäßigen, schädlichen oder lästigen Umweltbelastungen sind nach Art. 11 Abs. 3 USG die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen. Die Beurteilung, ob ein fragliches Gebiet übermäßig belastet ist, stellt sich dabei auf die IGW der LRV ab.

In den Bereichen Lärm, Gewässerschutz und Grundwasser werden die Auswirkungen durch das Projekt als gering eingestuft.

In den Bereichen Flora und Fauna wird durch die zukünftige Beschattung der Bahnböschung und teilweise auch der Dammkrone das vorhandene Biotop stark verändert. Die Dammfläche kann wegen der Beschattung ihre heutige Rolle im Biotopver-

bund nicht mehr erfüllen. In den für Fauna und Flora ebenso wichtigen Übergangs-jahreszeiten (März/September) werden auch wesentliche Teile der Dammkrone dauernd im Schatten liegen, was für die Existenz mancher Organismen am Ort und das Funktionieren des Biotopverbunds entscheidend sein kann. Der Verlust soll mittels Entschädigungszahlungen im näheren Umfeld kompensiert werden.

Im Bereich Störfallvorsorge wird durch die Erweiterung des Stadions der Nutzungs-konflikt zwischen dem Stadion und den beiden nahen Bahntransportrouten mit Ge-fahrengutverkehr verschärft. Das Risiko (Risikosummenkurve) erhöht sich zwar auf-grund der Stadionerweiterung nicht signifikant. Das Risiko eines Unfalls mit grosser Auswirkung wird schon heute als erheblich eingestuft und von den Behörden als un-tragbar beurteilt. Es wurden zusätzliche Massnahmen für den Gefahrenguttransport verlangt, doch der Ausgang jenes Verfahrens auf Bundesebene ist noch offen.

Aufgrund des beschriebenen Nutzungskonflikts sind bei der vorgesehenen Stadion-erweiterung auch auf Stadionseite zusätzliche Massnahmen zum Schutz der Stadi-onbesucher zu treffen.

Unter Berücksichtigung der nachstehenden Auflagen erfüllt das Projekt "Er-weiterung Stadion St. Jakob-Park" die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung.

8 Anträge an die zuständige Behörde

Die Umweltschutzfachstellen beantragen das Projekt "St. Jakob-Park" auf Stufe Bebauungsplan zu genehmigen und die folgenden Auflagen in den Bebauungsplan aufzunehmen:

1. Die Bauherrschaft ist zur Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts zu verpflichten. Darin sind Massnahmen auszuarbeiten, die der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs für die Besucher/-innen der Grossveranstaltungen im Stadion St. Jakob-Park dienen. Technisch mögliche und wirtschaftlich tragbare Massnahmen sind umzusetzen. Der Erfolg der Massnahmen ist zu überprüfen.
2. Die Bauherrschaft ist zu verpflichten, mit den zuständigen Stellen ein Management für die Parkierung und ein Parkraumkonzept bei Grossanlässen auszuarbeiten und umzusetzen. Die Kosten der Umsetzung und Bewirtschaftung gehen zu Lasten der Bauherrschaft. Es sind zusätzlich mindestens 2'000 temporäre Parkplätze anzubieten. Diese dürfen nicht auf öffentlichem Strassenareal ausgewiesen werden.
3. Die Bauherrschaft ist zu verpflichten, im Rahmen des Parkplatzmanagements eine auf die Nachfrage dämpfend wirkende Parkierungsgebühr für alle Parkplätze einzuführen.
4. Die Gebäude-Nordwand des Stadions gegen den Bahndamm hin ist aus unbrennbarem Material zu erstellen.
5. Auf der Bahndammseite (Nordseite) des Stadions ist eine fixe Löschwasserversorgung einzurichten.
6. Die Evakuationsplanung muss eine Alternative zum Fluchtweg, der dem Bahndamm entlang führt, aufzeigen. Diese Alternative muss die Zielsetzung haben, die Flucht in Richtung Süden zu ermöglichen, sodass Personen bei einem allfälligen Ereignis auf der Bahn nicht in den Gefahrenbereich gelangen.
7. Zur fachlichen Detailbeurteilung der verlangten Massnahmen sind die Einsatzdienste, die Gebäudeversicherung/Feuerpolizei und die KCB einzubeziehen.

9 Auflagen im Hinblick auf ein allfälliges späteres Baubewilligungsverfahrens

Die Umweltschutzfachstellen fordern im Rahmen eines allfällig späteren Baubewilligungverfahrens, dass verschiedene Anforderung¹ an das Baubegehren erfüllt werden. Sie beantragen beim Bauinspektorat ein allfälliges Baugesuch u.a. nur mit folgenden Auflagen zu bewilligen. Vorbehalten bleibt die detaillierte Prüfung des Baugesuchs.

9.1 Bauphase

9.1.1 Bereich Luft

- 9.1.1.1 Die Basisanforderungen der Massnahmenstufe A der Richtlinie zur Luftreinhaltung auf Baustellen des BUWAL (Inkraftsetzung 1. September 2002, Baurichtlinie Luft) sind einzuhalten und die weiteren spezifischen Vorsorgemaßnahmen der Stufe B der Baurichtlinie Luft sind umzusetzen.
- 9.1.1.2 Maschinen und Geräte mit Dieselmotoren ab einer Leistung > 36 kW sind mit Partikelfilter-Systemen gemäss den Empfehlungen der Filterliste (BUWAL, Suva) auszurüsten und zu betreiben.
- 9.1.1.3 Staubbende Schüttgüter sind beim Umschlag, Lagern und Einbau etc. durch Wasserberieselung stets feucht zu halten. (Massnahme M1, Baurichtlinie Luft)
- 9.1.1.4 Die Massnahmen sind in die Ausschreibungsunterlagen zu integrieren. Bei der Vergabe der Bauarbeiten sind diejenigen Unternehmen zu berücksichtigen, welche in ihrem Maschinen- und Gerätelpark bereits mit Partikelfilter ausgerüstete und/oder den aktuellen Anforderungen der EURO-Norm entsprechende Maschinen und Geräte einsetzen (Massnahme A2, Baurichtlinie Luft).

9.1.2 Bereich Lärm

- 9.1.2.1 Die Bauarbeiten unterliegen der Massnahmenstufe B. Die Baulärm-Richtlinie des BUWAL vom 2.2.2000 ist verbindlich einzuhalten. Abweichungen vom Massnahmenkatalog müssen vor Baubeginn dem AUE, Abteilung Lärmschutz schriftlich begründet werden.
- 9.1.2.2 Die Lärmemissionen von Bauarbeiten sind vorsorglich soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (§ 9 Abs. 1 LSV-BS). Bauarbeiten sind auf die Zeit zwischen 07:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 19:00 Uhr beschränkt (§ 11 LSV BS). Lärmintensive Bauarbeiten, sowie Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sind ohne Ausnahmebewilligung des Amtes für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz nicht gestattet (§§ 11, 12 und 13 LSV BS).

¹ In den Auflagen werden die Anforderung ans Baubegehren mit (AF-B) bezeichnet.

9.1.2.3 Die Nachbarschaft ist schriftlich über den Zeitpunkt und die Dauer der Bauarbeiten zu orientieren. Eine Kopie der Mitteilung ist dem Amt für Umwelt und Energie, Abt. Lärmschutz, zuzustellen (§ 10 Abs. 2 LSV BS).

9.1.3 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser

- 9.1.3.1 Mit dem Ziel, Baumgruppe und Grünflächen weitgehend zu erhalten, ist die Treppe um 180° zu drehen. (GSchG Art. 37, 50). Die Machbarkeit ist im Auftrag des Tiefbauamtes, Ingenieurbau, abgeklärt worden.
- 9.1.3.2 Es ist der hydraulische Nachweis zur erbringen, dass bei Hochwasser keine negativen Auswirkungen an der Treppe oder umliegenden Bauwerken zu erwarten sind.
- 9.1.3.3 Sollte die Treppe aus triftigen Gründen nicht unter die Eisenbahnbrücke gebaut werden können, sind in Absprache mit den zuständigen Fachstellen entsprechende Ersatzmassnahmen (z.B. Ersatzpflanzungen) zu leisten (GSchG Art. 37 Abs.2).

9.1.4 Bereiche Flora und Fauna

- 9.1.4.1 Es ist ein Vorschlag für den monetären Ersatz zu unterbreiten, der den Wertverlust der Biotope am und auf dem Bahndamm ausgleicht. Die Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz wird in Absprache mit der Bauherrschaft und gegebenenfalls mit Einsprechern die Höhe und den genauen Verwendungszweck festlegen. Anvisiert wird ein Einsatz der Mittel für Pflegemassnahmen auf benachbartem Bahnareal, die über die Bedürfnisse der Bahn hinausgehen (Rechtsgrundlagen: Art. 18^{1ter}, 18b NHG; § 9 NLG, § 13 NLV).
- 9.1.4.2 Beim Bau sind die unmittelbaren physischen Eingriffe in die Bahnböschung auf das absolute Minimum zu beschränken.
- 9.1.4.3 Die provisorische Treppenanlage in der Böschung des Birsvorlandes ist in der Richtung umzukehren, so dass sie nicht südwärts in den Bereich der Robiniengruppe reicht, sondern nordwärts unter die Bahnbrücken. Die Machbarkeit ist im Auftrag des Tiefbauamts, Ingenieurbau, abgeklärt worden.
- 9.1.4.4 Das angrenzende Birsvorland darf nicht als Installations- und Materiallagerplatz benutzt werden. Nach Ende des Provisoriums ist die Anlage abzubrechen, und der ursprüngliche Zustand ist nach Weisung von AUE, TBA und SF wieder herzustellen.

9.1.5 Bereiche Abfall und Sonderabfall

- 9.1.5.1 Bei Bau- oder Abbrucharbeiten dürfen Sonderabfälle nicht mit den übrigen Abfällen vermischt werden, und die übrigen Abfälle sind auf der Baustelle wie folgt zu trennen (TVA Art. 9):
 - a) unverschmutztes Aushub- und Abraummaterial,

- b) Abfälle, die ohne weitere Behandlung auf Inertstoffdeponien abgelagert werden dürfen,
 - c) brennbare Abfälle,
 - d) andere Abfälle, wie z.B. verwertbare Materialien (Metalle, Kabel etc.).
- 9.1.5.2 Verwertbare Bauabfälle sind soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar dem Recycling zuzuführen (USG Art. 30, TVA Art. 12). Die Wiederverwendung von Dachelementen, Trägern usw. vor Ort ist zu prüfen (USG Art. 30).
- 9.1.5.3 Damit die Vorgaben der Botschaft 02.021 des Bundes an der EURO 2008 umgesetzt werden können, sind Verkaufsstände für Nahrungsmittel und Getränke so zu bauen und einzurichten, dass Massnahmen zur Abfallvermeidung nach dem Stand der Technik umgesetzt werden können.

9.2 Betriebsphase

9.2.1 Bereich Verkehr

- 9.2.1.1 Es ist ein Konzept für Reisebusse an Grossanlässe z.H. der Verkehrsabteilung (VA) auszuarbeiten, dass die Kapazitätsgrenzen aufzeigt.
- 9.2.1.2 Es ist ein Parkraumkonzept z.H. VA zu erstellen, das nachvollziehbar und mit einfachen Mitteln umsetzbar darlegt, wie die Parkplatznachfrage abgedeckt werden kann. Es sind zusätzlich mindesten 2'000 temporäre Parkplätze anzubieten. Diese dürfen nicht auf öffentlichem Strassenareal ausgewiesen werden.
- 9.2.1.3 Für den Knoten St. Jakobstrasse - Brügglingerstrasse und für die umliegenden HVS und SS ist für die Spitzenzeiten ein Nachweis für deren Leistungsfähigkeit zu erbringen. Es sind Lösungen auszuarbeiten.

9.2.2 Bereich Luft

- 9.2.2.1 Die Abluft der Cateringboxen ist gemäss den „Empfehlungen über die Mindesthöhe von Kaminen über Dach“ des BUWAL's mindestens 1,5 Meter über Oberkante Stadiondach zu führen und senkrecht nach oben auszustossen.
- 9.2.2.2 Es ist aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen (inkl. Kosten) die Attraktivität des öV gesteigert werden kann. Es ist zu prüfen, ob ein Kombiticket zu den verschiedenen Veranstaltungen eingeführt werden kann (LRV Art 33).

9.2.3 Bereich Lärm

- 9.2.3.1 Neue technische Anlagen, welche Lärm nach aussen verursachen können, sind so auszuführen, dass bezüglich der Nachbarliegenschaften die Planungswerte der Lärmmempfindlichkeitsstufe (ES) III gemäss Anhang 6 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) eingehalten werden können.

9.2.3.2 Wird beim Betrieb des Stadions festgestellt, dass erhebliche Immissionen - und dazu gehören, auch so genannten Sekundärimmissionen, d.h. Immissionen, die nicht auf dem Betriebsgrundstück selber, sondern durch den Betrieb in der Umgebung etwa durch Zubringerverkehr, Parkiermanöver, lautes Verhalten der Stadionbesucher und dergleichen verursacht werden -, entstehen, behält sich das Amt für Umwelt und Energie vor, weitergehende bauliche oder betriebliche Massnahmen zu verfügen.

9.2.4 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser

- 9.2.4.1 Für die Einleitung von Regenwasser in ein Oberflächengewässer ist eine Bewilligung des Amtes für Umwelt und Energie erforderlich (GSchG Art. 7). Das entsprechende Gesuch ist im Rahmen des Baubegehrrens mit Detailangaben inklusive Planunterlagen einzureichen (AF-B).
- 9.2.4.2 Die Meteorwassereinleitung in die Birs hat über den bestehenden Einlauf zu erfolgen.
- 9.2.4.3 Es muss sichergestellt werden, dass im Brandfall kein Löschwasser über das Meteorwassersystem in die Birs gelangt.
- 9.2.4.4 Beim Dachmaterial ist zwingend eine Beschichtung des Bleches erforderlich, um den Eintrag von Zink in die Gewässer zu minimieren. Die Materialspezifikationen sind dem Gesuch beizulegen (AF-B).
- 9.2.4.5 Die Gestaltung der Einleitstelle in den St. Albanteich ist in Rücksprache mit dem Tiefbauamt zu planen. Die Planunterlagen sind dem Baugesuch beizulegen (AF-B).
- 9.2.4.6 Nach Inbetriebnahme ist das Dachwasser auf den Parameter Zink zu beproben. Der Rhythmus der nachfolgenden Beprobung wird aufgrund der ersten Auswertung der Messresultate festgelegt.

9.2.5 Bereiche Abfall und Sonderabfall

- 9.2.5.1 Der Stadionbetreiber sowie die von ihm vertraglich gebundenen Caterer und Restauratoren haben z.H. des AUE, Abteilung Abfall den Nachweis zu erbringen, dass sie alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung und Wiederverwertung der im Verkaufsbereich (Getränke und Nahrungsmittel) entstehenden Abfälle getroffen haben. (USG BS § 26 Abs. 3).
- 9.2.5.2 Gestützt auf die Vorgaben der Botschaft 02.021 des Bundes ist ein Umweltkonzept für das Stadion z.H. des AUE, Abteilung Abfall zu erstellen. Dabei sind Mehrwegsysteme zur Minimierung des Abfallvolumens in Betracht zu ziehen.
- 9.2.5.3 Die Anwendung von Massnahmen zur Abfallvermeidung bei den Veranstaltungen ist regelmässig zu überprüfen.

9.2.6 Bereich Störfallvorsorge

- 9.2.6.1 Die Gebäude-Nordwand des Stadions gegen den Bahndamm hin ist aus unbrennbarem Material zu erstellen.
- 9.2.6.2 Auf der Bahndammseite (Nordseite) des Stadions ist eine fixe Löschwasserversorgung einzurichten.
- 9.2.6.3 Die Evakuationsplanung muss eine Alternative zum Fluchtweg, der dem Bahndamm entlang führt, aufzeigen. Diese Alternative muss die Zielsetzung haben, die Flucht in Richtung Süden zu ermöglichen, sodass Personen bei einem allfälligen Ereignis auf der Bahn nicht in den Gefahrenbereich gelangen.
- 9.2.6.4 Zur fachlichen Detailbeurteilung der verlangten Massnahmen sind die Einsatzdienste, die Gebäudeversicherung/Feuerpolizei und die KCB einzubeziehen.

Amt für Umwelt und Energie
Koordinationsstelle Umweltschutz

Martin Lüchinger

10 Anhang: Ausführliche Beurteilung der Umweltauswirkungen durch die Umwelt-Fachstellen BL

10.1 Allgemeines

Die Stellungnahmen der Umweltschutzfachstellen wurde von der Bau- und Umweltschutzzdirektion, Rechtsdienst koordiniert und nur in redaktioneller Hinsicht leicht geändert.

10.1.1 Bereich Ortsplanung

Der Betrieb des Stadions St. Jakob-Park hat bereits heute grosse Auswirkungen in verkehrlicher Hinsicht auf die basellandschaftlichen Gemeinden Muttenz, Birsfelden und Münchenstein. Damit verbunden sind Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen. Im Folgenden werden die Bemerkungen zu den einzelnen Punkten dargelegt.

Ziff. 2.1.1 Verkehrsaufkommen bei Grossanlässen - Parkraumangebot

Der UVB weist werktags 7'460 PP und am Wochenende 9'560 PP nach und stützt sich dabei auf das Verkehrs- und Parkierungskonzept Parklandschaft St. Jakob (VPPSJ) von 2002.

Diese Studie weist in Ziffer "3 Angebotsanalyse" folgende Parkplätze (PP) nach:

2'100	PP feste und kostenpflichtig
1'500	PP auf Strassen in Muttenz u. Birsfelden (Einweisung Kantonspolizei BL, keine Bewirtschaftung)
250	PP Margelacker Muttenz
600	PP Umschlags AG (Wochenende und abends)
<hr/> 4'450	PP Total

Das VPPSJ weist in Ziffer 4.1.3 weitere Flächen aus, die für die Parkierung im weiteren Umfeld geeignet wären. Für deren Aktivierung ist aber ein Management durch die Stadionbetreiber oder die Veranstalter notwendig und sicherzustellen. Die Verfügbarkeit dieser provisorischen Parkierungsräume ist grundsätzlich zu gewährleisten und danach von Fall zu Fall abzuklären.

In Anhang E des VPPSJ werden die möglichen Parkierungsflächen unter Etappe 3 aufgeführt. Der UVB stützt sich bei der Angebotsermittlung offensichtlich auf Teile dieser Flächen, verkennt aber die Tatsache, dass diese in einem Managementkonzept zu aktivieren sind. Ein solches Management ist in separater Form oder im Rahmen der UVB verbindlich zu regeln und zu gewährleisten. Zudem ist die Strassenraum-Parkierung in Muttenz und Birsfelden aus Sicht der Polizei BL problematisch. Das VPPSJ sieht deshalb mittelfristig den Ersatz der 1'500 Parkplätze im Strassenraum von Muttenz und Birsfelden vor.

Zur Tabelle 2-2 Parkplatzangebot des UVB: Als Quelle wird das VPPSJ bezeichnet. Folgende Tabellenwerte sind im Konzept nicht als bestehendes Parkplatzangebot enthalten:

400	PP Strassenraum BS (Reserve)
1'180	PP Pratteln
300	PP Münchenstein
760	PP Muttenz
1'200	PP Hafengebiet Birsfelden
600	PP Parkhäuser BS
<hr/> <u>4'440</u>	PP total an Werktagen

Dagegen fehlen in der Aufstellung zusätzliche kostenpflichtige 1'400 Parkplätze, welche die Umschlags AG seit kurzem an Wochenenden anbieten kann. Es ist darauf hinzuwirken, dass alle Parkplätze - z.B. im Umkreis von ca. 1.5 - 2 km der Sportstätten - mit einem einheitlichen Tarif kostenpflichtig werden; auch auf Strassen. Ist dies nicht der Fall, wird ein zusätzlicher Such- und Schleichverkehr nach gebührenfreien Parkplätzen generiert. Kommt hinzu, dass eine Aufstockung des bestehenden Parkhauses St. Jakob, auf welche sich der UVB ebenfalls stützt, aufgrund der finanziellen Situation bis auf weiteres wohl kaum realisiert werden dürfte.

Die unrichtige Darstellung des vorhandenen Parkplatzangebotes täuscht eine unproblematische Parkierungs- und Verkehrssituation rund um das Stadion vor, obwohl bereits heute in den Wohnquartieren, insbesondere in Muttenz, unzumutbare Immisionen durch Parkierungssuchverkehr bestehen. Die vorhandenen Parkplätze ziehen ein gewisses MIV-Potential an. Nicht vorhandene Parkplätze verursachen zusätzlichen Parkiersuchverkehr in Wohnquartieren der Gemeinden Muttenz und Birsfelden und damit zusätzliche Luft- und Lärmimmissionen.

Ziff. 2.1.2.3 Parkraumnachfrage

Der UVB weist pauschal einen Parkplatzbedarf von 4'800 PP aus. Er berücksichtigt nicht, dass neben dem St. Jakob-Park noch andere Grossanlagen (St. Jakobshalle, St. Jakob-Arena) vorhanden sind, die ebenfalls einen Parkplatzbedarf generieren und räumlich eine enge Verflechtung aufweisen. Der UVB bezieht sich für die Ermittlung der Parkraumnachfrage nicht auf das VPPSJ, welches für die unterschiedlichen Ereignistypen einen Parkplatzbedarf bei den heutigen Stadionkapazitäten von 4'400 bis 7'800 ermittelt hat. Bei der Konzeption all der Anlagen im Gebiet St. Jakob ist die Berücksichtigung unterschiedlicher Ereignistypen und Parallelveranstaltungen aber eine absolute Notwendigkeit.

Ziff 4.2.3 Verkehrsaufkommen bei Grossanlässen nach der EM 2008

Das Verkehrsaufkommen ist relevant für die Beurteilung der verkehrlichen Umweltbelastung durch die Stadionerweiterung. Der UVB weist einen zusätzlichen Parkplatzbedarf von 1'400 PP aus und geht davon aus, dass zusätzlich zu den bereits heute verkehrswidrig parkierten Fahrzeugen noch 700 Autos mehr in den umliegenden Quartieren verkehrswidrig abgestellt werden. Eine solche Situation kann man nur mit konsequenter Kontrollen und entsprechendem Massnahmenvollzug merklich verbessern. Die dafür anfallenden Mehrkosten sind sinnvollerweise in den Parkierungsgebühren miteinzukalkulieren und darüber auch abzugelten.

Ziff. 4.2.4 Verkehrszunahmen infolge Stadion-Erweiterung

Im Fazit auf Seite 41 hält der UVB fest, dass mit den zusätzlich benötigten Parkplätzen bei Grossanlässen der Parkraumdruck im Bereich der Stadionumgebung erhöht

und insbesondere durch die Überlagerung von verschiedenen Nutzungen in den umliegenden Grossanlagen noch verschärft wird und nur mit ÖV-Förderung, organisatorischen Massnahmen und autobahnnahen Parkplatzflächen ausgleichende Massnahmen geschaffen werden können.

Bereits heute werden von den polizeilichen Behörden, den Verkehrsverbänden, den Medien und der Anwohnerschaft die Zustände um St. Jakob im Ereignisfall (Grossveranstaltungen im Stadion) als chaotisch bezeichnet.

Ziff. 6. Zusammenfassende Beurteilung

Die verkehrlichen Auswirkungen der Stadion-Erweiterung während der Grossanlässe im Stadion sind problematisch. Ein ungenügendes Parkplatzangebot "off-street" führt bereits heute zu Rückstau auf den Anfahrtsrouten der Hochleistungsstrassen und Kantonsstrassen (s. Beispiel U21-EM-Fussballspiel Schweiz - Italien vom 22. Mai 2002). Mit der Stadionerweiterung werden diese Zustände zunehmen. Dies wird auch von den UVB-Verfassern bestätigt.

10.1.2 Bereich Öffentlicher Verkehr

Nach der Erweiterung wird das Stadion deutlich mehr Personen anziehen als heute. Es wird davon ausgegangen, dass ein bedeutender Anteil der zusätzlichen Gäste mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen wird. Da die Kapazitäten des ÖV-Basisangebots bereits heute im Ereignisfall (Fussballspiel, Konzert etc.) bei weitem nicht ausreichen, erstellen die öffentlichen Transportunternehmen jeweils ein spezielles Einsatzkonzept mit diversen Einsatzkursen. Im vorliegenden UVB wird in Bezug auf den Verkehr primär der ruhende Individualverkehr betrachtet. Die Transportkapazitäten des öffentlichen Verkehrs im Ereignisfall wurden nicht untersucht.

Ziff. 2.1.2.1 Abgrenzung Grossanlässe

Bei Überschneidung von verschiedenen Veranstaltungen innerhalb der Parklandschaft St. Jakob stellt sich nicht nur die Frage der verfügbaren Parkplätze, sondern auch der Zu- und Wegfahrtskapazitäten; insbesondere beim öffentlichen Verkehr.

Ziff. 2.1.2.2 Parkraumangebot

Entgegen der Darstellung werden die provisorischen Parkplätze nicht bewirtschaftet. Dazu sind genaue Informationen bei der Polizei erhältlich.

Tabelle 2-2 Parkplatzangebot

Die Erfahrungen der BVB zeigen, dass der Shuttle-Dienst zu den Parkplätzen im Hafengebiet Birsfelden vom MIV eingestaut wird. Dies führt zu Problemen mit der Qualität und der Kapazität des Shuttle-Dienstes. Viel besser geeignet wären provisorische Parkplätze entlang der Tramlinie 14, die bei Veranstaltungen von Pratteln her noch Kapazitätsreserven hat. Dasselbe gilt auch für Kapitel 4.2.4 Verkehrszunahme infolge Stadion-Erweiterung.

10.1.3 Bereich Natur und Landschaft

Zur der Erweiterung Stadion St. Jakob-Park sind keine wesentlichen Einwände vorzubringen. Die Frage des finanziellen Ersatzes ist mit der kantonalen Naturschutz-

Fachstelle BS dahin gehend zu diskutieren ist, dass mit diesem Geld eine ökologische Aufwertung möglichst in der Umgebung realisiert wird. Denkbar ist z.B. ein Beitrag an die Birsrevitalisierung oder, zwar auf BL-Boden, ein Beitrag an die Erwerbskosten für die Hagnau.

10.1.4 Bereich Lärmschutz

Ziff. 4.2.3 Verkehrsaufkommen bei Grossanlässen nach der EM 2008

Es wird davon ausgegangen, dass der zusätzliche Parkplatzbedarf von ca. 1'400 PP u.a. mit 700 PP in den angrenzenden Quartieren gedeckt werden kann. Dies betrifft die schon heute durch wildes Parkieren bei Grossanlässen belasteten Wohnquartiere in Muttenz und Birsfelden. Gem. Art. 1 Abs. 2 USG sind im Sinne der Vorsorge Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, frühzeitig zu begrenzen.

10.1.5 Bereich Luft

Die Ausführungen zum Bereich Luft sind identisch zu Basel-Stadt und werden hier nicht weiter ausgeführt.

10.1.6 Bereich Verkehr

Allgemeiner Eindruck

Für den Verkehrsbereich sind die Ausführungen zum Teil nur schwer oder gar nicht nachvollziehbar abgefasst. Diesbezüglich ist nicht ersichtlich, wie und weshalb man für die beiden Projekte mit den vorgesehenen Nutzungen sowie unter Berücksichtigung der heute schon bekannten Parkplatzmisere im besagten Gebiet lediglich 98 neue Pflichtparkplätze (im Rahmen des Projektes "St. Jakob-Turm") ausweisen kann oder muss. Der Bereich Verkehr wurde nicht mit der notwendigen Aufmerksamkeit bearbeitet.

Beurteilung der Projektbeschreibung und Ausgangszustand

Die diesbezüglichen Aussagen sind für unsere Beurteilungskriterien ausreichend. Die verwendeten Basisdaten für die Bestimmung der Verkehrsbelastung auf dem unmittelbar betroffenen Strassennetz im Kanton Basel-Landschaft sind leicht zu hoch.

Auswirkungen Bauphase

Der durch die Stadionerweiterung "St. Jakob-Park" induzierte Baustellenverkehr ist gering und kann vernachlässigt werden.

Auswirkungen Betriebsphase

Die Stadionerweiterung "St. Jakob-Park" hat keinen Einfluss auf den Normalbetrieb (ohne Veranstaltung), da die Ladenfläche und die Anzahl der Parkplätze unverändert bleiben. Für die zukünftige Nutzung bei "normalen Grossanlässen" (FCB-Spielen) im "St. Jakob-Park" wird jedoch ein zusätzlicher Bedarf von rund 1'400 Parkplätzen ausgewiesen. Hierfür werden aber gegenüber der heute bestehenden Situation zusätzlich keine ordentlichen Parkplätze vorgesehen. *In diesem Zusammenhang gemachte Aussagen wie "die restlichen Fahrzeuge verlagern sich grossräumig bzw. Parkieren z.T. verkehrswidrig in den angrenzenden Quartieren" sind unstatthaft und*

gehören nicht in einen Umweltverträglichkeitsbericht. Diesbezüglich muss der UVB ganz klare Angaben betreffend Bedarf, Notwendigkeit und der Realisation von neuen Parkplätzen enthalten.

Die zwingend notwendigen Parkraumerweiterung (siehe Schlussfolgerung/ abschliessende Bemerkungen) sowie einem gezielten Management bei der Bewirtschaftung des zur Verfügung stehenden Parkplatzangebots (Parkierungsanlagen und provisorische Parkplätze im Strassenraum) kann auch nach dem Stadionausbau der anfallende Verkehr bei "normalen Grossanlässen" bewältigt werden. Dies setzt aber voraus, dass die geforderten zusätzlichen Parkräume geschaffen werden.

Schlussfolgerung Verkehr

Bezüglich der im Kanton Basel-Landschaft gängigen Praxis für Projekte der vorliegenden Grössenordnung ist ein aussagekräftiges Gesamtverkehrsgutachtens notwendig. Nur somit können die oben bemängelten und offenen Punkte aus verkehrspolizeilicher Sicht abschliessend beurteilt werden.

Gestützt auf die vorangegangenen Ausführungen müssen für den "St. Jakob-Turm" und die Stadionerweiterung "St. Jakob-Park" bis zu deren Inbetriebnahme im Raum St. Jakob mindestens rund 2'000 (ca. 500 plus 1'500) zusätzliche Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, um zumindest die neuen Bedürfnisse (Ausbauvolumen) abzudecken. Diese dürfen nicht, wie in den Berichten angedeutet, auf öffentlichem Strassenraum ausgewiesen werden, sondern müssen durch ordentliche Parkierungsanlagen bereitgestellt werden. Nur damit kann vermieden werden, dass die umliegenden Quartiere, insbesondere jene in Muttenz, Birsfelden und Münchenstein mit Parksuchverkehr, widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen, Lärm und Luftverschmutzung belastet werden.

Parallel zum notwendigen Parkraumangebot müssen auch noch zwingende Anpassungen am bestehenden Strassennetz (z.B. Erschliessungen der Parkierungsanlagen) geplant und umgesetzt werden.

Die Vorgaben bezüglich Parkraumerweiterung und den notwendigen Anpassungen am bestehenden Strassennetz müssen zwingend in geeigneter Form in eine allfällige Baubewilligung einfließen.

Seitens des Kantons Basel-Landschaft liegt die Federführung für die Behandlung des Verkehrs- und Parkierungskonzepts Parklandschaft St. Jakob beim Amt für Raumplanung. Die Polizei Basel-Landschaft ist in die Weiterentwicklung des Konzeptes integriert. Das Geschäft wird intern auf Stufe Regierungsrat behandelt. Gemeinsam mit der Regierung des Kantons Basel-Landschaft wurden verschiedene strategische Vorgehensweisen erarbeitet.

10.1.7 Bereich Störfallvorsorge

Die zugestellten Unterlagen (UVB) wurden aus der Sicht der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV) dahingehend geprüft und beurteilt, ob aufgrund der zukünftigen Tätigkeiten in diesen beiden Projekten für das Gebiet des Kantons Basel-Landschaft die Möglichkeit besteht, dass das Schutzziel "Keine Lebensgefährdung und kein bleibender Schaden für Mensch und Umwelt" nicht eingehalten wird.

Die im Objekt "Stadion St. Jakob-Park" vorgesehenen Aktivitäten und Tätigkeiten sind in den Unterlagen verständlich dargestellt. Das Projekt fällt nicht in den Geltungsbereich der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV).

Von den Verfassern des UVB wurde richtigerweise erkannt, dass aufgrund der geographischen Lage eine Gefährdung für die Benutzer des St. Jakob-Stadions durch den Transport von gefährlichen Gütern mittels Lastwagen auf der Strasse und durch die Schweizerischen Bundesbahnen aufgrund der Chemikalienzüge auf dem Durchganggleis Basel - Muttenz besteht. Das Sicherheitsinspektorat unterstützt die im Bericht vorgeschlagenen Sicherheitsmassnahmen.

In Bezug auf die Einwohner des Kantons Basel-Landschaft können bei Anwendung der Richtlinien zur Beurteilung der Tragbarkeit von Risiken² hinsichtlich der Gefährdung ausgehend von den Tätigkeiten im "Stadion St. Jakob-Park" die oben genannten Schutzziele eingehalten werden. Gegen das Vorhaben ist aus Sicht des Sicherheitsinspektorats nichts einzuwenden.

10.1.8 Bereich Siedlungsentwässerung und Landwirtschaft

Die Einleitstelle befindet sich auf dem Hoheitsgebiet von Basel-Stadt. Für das Regenwasser vom Stadiondach ($12'000\text{ m}^2$ Blechdach) wird eine Beurteilung nach der VSA-Richtlinie vom November 2002 empfohlen, um festzustellen, ob die direkte Einleitung in die Birs zulässig ist. Der hierfür massgebliche Niedrigwasserabfluss der Birs beträgt $3.0\text{ m}^3/\text{s}$.

10.1.9 Bereich Abfall

Die Abfallentsorgung bei Grossanlässen ist auch über die Arealgrenzen hinaus als umweltrelevant einzustufen. Es ist nötig, das Abfallaufkommen mit geeigneten Mehrwegsystemen zu reduzieren.

10.1.10 Bereich Bodenschutz

Der Umweltbereich Boden im Sinn der Gesetzgebung ist vom geplanten Vorhaben nicht betroffen.

10.2 Anträge und Empfehlungen BL

Die Beachtung der nachfolgenden Anträge, Empfehlungen und Auflagen stellt aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft eine Voraussetzung dar, um die Projekte „Erweiterung St. Jakob Park“ abschliessend in umweltrechtlicher Sicht beurteilen und gegebenenfalls bewilligen zu können.

Amt für Raumplanung: Ortsplanung

Die Darstellung des vorhandenen Parkraumangebotes ist auf das heute bestehende und signalisierte zu beschränken. Zusätzlich zu den bisher bekannten sind die 1'400 PP auf dem Gelände der Umschlags AG aufzunehmen (neu 2'000). Das Manko zur heutigen Nachfragesituation und das heute bestehende Bewirtschaftungskonzept ist aufzuzeigen.

² Vorlage an den Landrat betreffend Richtlinien zur Beurteilung der Tragbarkeit von Risiken, LR Nr. 93/29 vom 02. Februar 1993

Die Nachfrage ist für die unterschiedlichen Ereignistypen darzustellen (s. VPPSJ Ziffer 6). Die Saldi (insbesondere die Manko) zu den effektiv vorhandenen Angeboten sind für die verschiedenen Ereignistypen zu ermitteln.

Die Nichtlösung des zusätzlichen Parkplatzbedarfs ist mit aller Deutlichkeit zurückzuweisen. Es kann nicht sein, dass die bereits heute mit Suchverkehr belasteten Quartiere weitere Lärm- und Luftimmissionen, die im Widerspruch zum Vorsorgeprinzip der Umweltschutzgesetzgebung stehen, erleiden müssen. Die Bauherrschaft ist zu verpflichten, die zusätzlichen Parkplätze zu organisieren bzw. den Parkraumdruck zu entschärfen, sei es mit:

A. baulichen und/oder organisatorischen Massnahmen

- Kostenbeteiligung an Parkhaus-Ausbauprojekten
- Parkplatzmanagement und Parkleitsystem allenfalls verbunden mit funktionierenden Shuttle-Diensten
- einheitliche Parkplatzgebühren auf allen Parkierungsanlagen: z.B. Fr. 12.-- wie in Manchester
- Kostenbeteiligung der Bauherrschaft bei Anwohnerschutzkonzepten in den umliegenden Gemeinden.

B. Ausbau von ÖV-Massnahmen

- Infrastrukturen und Kombiticket
- Marketing-Unterstützung

C. Angebote für den Langsamverkehr

- Verbesserung der Fusswege
- Schaffung von ca. 1'000 neuen Veloabstellplätzen

Aufgrund des Fazits der UVB-Verfasser ist davon auszugehen, dass das Vorhaben ohne die vorgenannten Massnahmen nicht umweltverträglich ist und aus umweltrechtlicher Sicht abgelehnt werden müsste. Diese Massnahmen müssen deshalb als Auflagen verbindlich festgelegt werden.

Ein erweitertes Parking auf dem Hochhaus-Areal sollte bei Grossveranstaltungen für Spezialgäste zur Verfügung gestellt werden. Die private Nutzung würde damit teilweise mit einer halbprivaten Nutzung ergänzt.

Es ist eine Verbindung zum bestehenden Parking St. Jakob-Park in Erwägung zu ziehen, damit auch bei Grossveranstaltungen von der Autobahnausfahrt St. Jakob zugefahren werden kann.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist mit den öffentlichen Transportunternehmen abzuklären, ob und wie sie die erforderlichen Transportkapazitäten im Ereignisfall nach der Stadionerweiterung bereitstellen können.

Fachstelle Lärmschutz

Parkplatz-, Verkehrs- und Lärmprobleme, die sich aus der Konzentration publikumsintensiver Anlagen im Gebiet St. Jakob ergeben, sollten gesamthaft angegangen werden. Für die betreffenden Anlagen ist ein Gesamtbespielungsplan zu erstellen.

Fachstelle Siedlungsentwässerung und Landwirtschaft

Die Einleitstelle befindet sich auf dem Hoheitsgebiet von Basel-Stadt. Für das Regenwasser vom Stadiondach (12'000 m² Blechdach) ist eine Beurteilung nach der

VSA-Richtlinie vom November 2002 vornehmen zu lassen, um festzustellen, ob die direkte Einleitung in die Birs zulässig ist.

Ortsplanung

Damit das Projekt umweltverträglich erstellt werden kann, sind für die Nutzungen genügend Parkplätze bereit zu stellen, damit die umliegenden Wohnquartiere nicht mit Parkiersuchverkehr, verbunden mit Lärm und Luftverschmutzung, belastet werden.

Lärmschutz

Es sind Massnahmen aufzuzeigen, die zum Schutz der Wohnbevölkerung in Muttenz und Birsfelden vor Lärmimmissionen durch Parkplatz-Suchverkehr ergriffen werden.

Luft

Die Auflagen aus dem Bereich Luft sind in den Auflagen unter Ziff. 8. integriert.

Abfall

Das Abfallaufkommen ist mit geeigneten Mehrwegsystemen zu reduzieren.