



UVP - Projekt  
Promotionsteam St. Jakob-Turm  
Batigroup AG

## **St. Jakob-Turm**

Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über  
die Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Redaktion: Amt für Umwelt und Energie  
Koordinationsstelle Umweltschutz

Basel, 20. Juli 2004  
FU-07-03-06-01

	Seite
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	
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 .....	4
4 Beschreibung des Ausgangszustandes.....	4
5 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt .....	6
5.1 Bauphase .....	6
5.1.1 Bereich Luft .....	6
5.1.2 Bereich Lärm .....	7
5.1.3 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	7
5.1.4 Bereiche Flora und Fauna .....	7
5.1.5 Bereich Abfall .....	7
5.2 Betriebsphase .....	8
5.2.1 Bereich Verkehr.....	8
5.2.2 Bereich Luft .....	8
5.2.3 Bereiche Lärm .....	8
5.2.4 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	8
5.2.5 Bereiche Flora und Fauna .....	9
5.2.6 Bereich Störfallvorsorge .....	9
5.3 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch die Umweltschutzfachstellen des Kantons Basel-Landschaft .....	10
6 Beurteilung der weitergehenden Massnahmen und deren Kosten .....	10
7 Zusammenfassende Beurteilung .....	11
8 Anträge an die zuständige Behörde .....	12
9 Auflagen im Hinblick auf ein allfälliges späteres Baubewilligungsverfahrens.....	13
9.1 Bauphase .....	13
9.1.1 Bereich Luft .....	13
9.1.2 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	14
9.1.3 Bereiche Flora und Fauna .....	15
9.1.4 Bereiche Abfall und Sonderabfall .....	15
9.2 Betriebsphase .....	16
9.2.1 Bereich Verkehr.....	16
9.2.2 Bereich Lärm .....	16
9.2.3 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser.....	17
9.2.4 Bereich Abfall und Sonderabfall .....	17
9.2.5 Bereich Störfallvorsorge .....	17
10 Anhang: Ausführliche Beurteilung der Umweltauswirkungen durch die Umwelt-Fachstellen BL.....	19
10.1 Allgemeines .....	19
10.1.1 Bereich Ortsplanung.....	19
10.1.2 Bereich Verkehr.....	19
10.1.3 Bereich Störfallvorsorge .....	21

## Verwendete Abkürzungen

AltIV	Verordnung vom 26. August 1998 über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV); SR 814.860
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr (Fahrzeuge je 24 h)
ES	Empfindlichkeitsstufe
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz) GSchG vom 24. Januar 1991; SR 814.20
GSchV	Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998; SR 814.201
HPA	Hochbau- und Planungsamt
IGW	Immissionsgrenzwert
KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
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
NHG	Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz; SR 451
RISKO	Risikokommission Basel-Stadt
StFV	Verordnung vom 27. Februar 1991 über den Schutz vor Störfällen (Störfall-verordnung); SR 814.012
TBA	Tiefbauamt Basel-Stadt
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 from March 13, 1991; SG 780.100
UVPV	Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011
VSA	Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute
VVS	Verordnung vom 12. November 1986 über den Verkehr mit Sonderabfällen; SR 814.610
VWF	Verordnung vom 1. Juli 1998 über den Schutz der Gewässer vor wassergefährdenden Flüssigkeiten; SR 814.202

## 1 Einleitung

Das Bauvorhaben "St. Jakob-Turm" der Batigroup AG umfasst die Erstellung eines mehrgeschossigen Gebäudes für Verkauf, Dienstleistung, Wohnungen und einer Autoteileinstellhalle mit 98 Parkplätzen; einem weiteren Gebäude für Werkstatt und Verkaufsflächen der Stadion-Garage AG und einer verbindenden Plattform zwischen den beiden Gebäuden. Die im Untergeschoss geplanten Verkaufsflächen (6'500 m<sup>2</sup>) sollen mittels Durchgängen mit dem bestehenden Einkaufszentrum "St. Jakob-Park" verbunden werden.

Das Vorhaben unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss UVPV, Anhang (Anlagetyp Nr. 80.5 "Einkaufszentrum mit mehr als 5'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche").

Das massgebliche Verfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Festsetzung eines Bebauungsplans und einer Zonenänderung. Die öffentliche Planauflage erfolgte vom 2. Februar bis 2. März 2004. Der Bericht gemäss USG Art. 9 Abs. 2 (Umweltbericht) lag der Planauflage bei.

Bei der Beurteilung des Umweltberichtes haben folgende kantonale Fachstellen mitgewirkt:

- Amt für Umwelt und Energie mit den Bereichen:
  - Lärmschutz und Erschütterung
  - 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 das Projekt "St. Jakob-Turm" 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

Das Projekt "St. Jakob-Turm" bringt eine wesentliche Erweiterung des bestehenden Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit sich. Die Nutzung wird hauptsächlich in einem max. 85m hohen Turm untergebracht. Verkaufsflächen sind im Untergeschoss vorgesehen. Die notwendigen baulichen Verbindungen der Verkaufsflächen und Erschließungen werden der Situation entsprechend angepasst. Die oberen Bereiche des Turms sollen für Wohnungen genutzt werden. Die heute bestehende Autowerkstatt und Autoausstellungsräume werden in einem neuen Gebäude weitergeführt.

Es ist ein Parking mit 98 Abstellplätzen vorgesehen. Diese dienen hauptsächlich den Nutzer/-innen des neuen Gebäudes. Für die erweiterten Verkaufsflächen werden keine separaten Parkplätze ausgewiesen. Die motorisierte Kundschaft der neuen Verkaufseinrichtungen steht die Benutzung des bestehenden Parkings mit 720 Plätzen zur Verfügung.

## 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 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 Verkehr wird in Tabelle 4.1 (UVB Seite 34) nur der DTV dargestellt. Es fehlen Angaben zum Verkehr in der Abendspitze, um die Kapazitätsgrenzen abschätzen zu können. Dabei ist nicht nur der Mehrverkehr ausgelöst durch das Projekt "St. Jakob-Turm" zu berücksichtigen, sondern der Gesamtverkehr des St. Jakob-Park-Komplexes. Dazu gehört der Verkehr aufgrund der bestehenden Nutzung (Einkauf), dessen Vergrößerung und der neuen Nutzungen im Turm. Weiter ist der verkehrstechnische Nachweis zu erbringen, dass die Ein- und Ausfahrten des Parkings über eine ausreichende Kapazität für den Spitzestundenverkehr verfügen. Diese notwendigen Ergänzungen müssen mit der Baueingabe eingereicht werden.

Die Annahme über die Verteilung des zusätzlichen Verkehrs aus den beiden Parking ist nicht transparent dargestellt.

Im Bericht werden keine Angaben zum Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) gemacht. Es fehlen konkret die Angaben über Veloabstellplätze aufgrund der zusätzlichen Verkaufsflächen und der zukünftigen Nutzung im Turm.

In den Bereichen Flora und Fauna ist ein nachvollziehbarer Vorschlag über die Höhe der Abgeltung im Sinne der in SCHWEPPE-KRAFT (1998) beschriebenen Methoden durch die Bauherrschaft zu erstellen. Er kann sich unmittelbar aus dem Vorschlag

ableiten, der für das Projekt "Erweiterung St. Jakob-Park" zu erarbeiten ist. Die Ersatzleistung für das Projekt "St. Jakob-Turm" wird auf ca. 10 bis 15 % jener Summe geschätzt.

Im Bereich Gewässerschutz fehlen die ungefähren Flächenangaben der direkt zu entwässernden Dächer. Als voraussichtliches Oberflächenmaterial der Dachflächen wird Asphalt genannt, was insbesondere für den Turm eher unglaublich erscheint. Zur groben Flächenabschätzung wurde Abbildung 1-3 des UVB herangezogen und daraus die direkt entwässerten Dachflächen von ca. 2700 m<sup>2</sup> errechnet. Dies entspricht einer abzuleitenden Abwassermenge von ca. 80 l/s bei Starkregen. Es ist nicht ausgewiesen, ob die bestehende Meteorwasserleitung des Stadions genügend Kapazität aufweist, um dieses Abwasser noch zusätzlich aufnehmen zu können.

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

### 3.2 Basisdaten und Berechnungsmodelle

Im Bereich Verkehr wird der induzierte Verkehr in Tabelle 4.1 aufgrund von Bewegungsfaktoren aus Bayern ermittelt, welche zu plausiblen Ergebnissen führen. Dennoch ist ein Vergleich der Berechnungen mit VSS-Werten erforderlich. Hilfreich wäre zudem ein Vergleich mit den Berechnungen der Suiselectra zum Neubau des Stadions (UVB vom 5. Juli 1996, Bericht Nr. 9968710.067), in welchem auch Aussagen zu den Spitzenstunden vorhanden sind.

Im Bereich Lärm wird das Beurteilungsmodell für den Straßenverkehrslärm mit einem fix angenommenen Abstand zur Straßenachse trotz gegenteiliger Empfehlung weiter verwendet. Da z.B. an der Birseckstrasse in Birsfelden Distanzen von unter 11 m (im Gegensatz zu den ausgewiesenen 25 m) vorkommen, liegen die effektiven Beurteilungspegel deutlich höher. Aufgrund der Tatsache, dass nach der Überprüfung der Berechnung die Zunahme nirgends mehr als 0,3 dB(A) beträgt und damit nicht hörbar ist, ist diese Beurteilung jedoch für das Projekt von untergeordneter Bedeutung.

Von den Verfassern des UVB wird als Berechnungsgrundlage das Straßenlärmmodell für überbaute Gebiete, Schriftenreihe Umweltschutz Nr. 15 (BUWAL 1988) angegeben. Kontrollrechnungen anhand der ausgewiesenen Verkehrszahlen ergeben aber einen durchwegs um ca. 1 dB (A) höhere Emissionspegel. 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 Bereichen Flora und Fauna sind die Schattenrisse eine gute Grundlage, die Auswirkungen der neuen Beschattungsverhältnisse zu beurteilen. Die zitierte Literatur (SCHWEPPPE-KRAFT 1998) ist brauchbar. Die Schlussfolgerungen des Schattenwurfs sind aber noch nicht festgehalten. Sie sind Grundlage für die Verhandlungen hinsichtlich der Ersatzleistungen.

### **3.3 Plausibilität und Sensitivität der Resultate**

Als kritisch betrachtet wird im Bereich Luft die Lüftungsführung der Einstellhallenabluft des Stadions, welche im UVB nicht erwähnt wird. Die Abluft wird zurzeit auf der Ostseite des Stadions ausgestossen, unmittelbar neben dem geplanten Turm. Aufgrund der geringen Distanz ist mit übermässigen Immissionen in den darüberliegenden Räumlichkeiten des Turms zu rechnen. Die gesamte Abluftführung in diesem Gebiet muss vorab gelöst werden. Dabei ist die geplante Abluftführung des Turmprojekts sowie der bestehenden Autoeinstellhalle neu zu planen und vor Erteilung der Baubewilligung dem Lufthygieneamt beider Basel zur Beurteilung vorzulegen.

### **3.4 Projektbeschrieb**

Das Projekt ist im Allgemeinen umfassend dargestellt. Im Bereich Verkehr sind folgende zusätzliche bzw. zusammenfassende Angaben zum Projekt zum Verständnis der verkehrlichen Auswirkungen notwendig:

- Im Gegensatz zur Erweiterung des Stadions St. Jakob-Park handelt es sich beim Turm um ein Projekt, dessen verkehrliche Auswirkungen an 310 Tagen des Jahres – und bei einer mittel- bis langfristig zu erwartenden Öffnung am Sonntag sogar an 360 Tagen – spürbar sein werden. Dementsprechend entfallen bzgl. des Verkehrs die Argumente der Ausnahmesituation bei Grossveranstaltungen und es gilt stattdessen die Anforderung, dass der tägliche Verkehr des vergrösserten Einkaufszentrums auch in Spitzenzeiten ohne Rückstau auf den umgebenden öffentlichen Strassen abgewickelt werden muss.
- Heute sind im St. Jakob-Park höchstens 16'850 m<sup>2</sup> Verkaufs- und Ausstellungsflächen mit rund 720 Parkplätzen zugelassen.
- Das neue Projekt vergrössert die Verkaufs- und Ausstellungsfläche um rund 6'500 m<sup>2</sup>. Dafür werden keine zusätzlichen Parkplätze erstellt. Die bestehenden Parkplätze werden dadurch intensiver genutzt. Für die neue Nutzung im Turm (Wohnen, Büro, Klinik) werden 98 zusätzliche Parkplätze erstellt.

## **4 Beschreibung des Ausgangszustandes**

Im Bereich Verkehr ist der Ausgangszustand unter der Ziff. 2.1.1 Verkehrsaufkommen missverständlich formuliert. Der erste Satz des erläuternden Textes zu Tabelle 2.1 („... auf Grund der durch das Projekt (Wohnen, Büro, Klinik und Verkauf) vorgesehenen Nutzungen ...“) lässt den Leser annehmen, die in Tabelle 2.1 angegebenen Zahlen würden das vorliegende Ausbauprojekt behandeln. Erst am Ende des gleichen Abschnitts wird ausgeführt, es handle sich „um den durch das Parking im St. Jakob-Stadion induzierten Verkehr“. Die in Tabelle 2.1 aufgeführten Verkehrszahlen entsprechen dem heutigen Zustand des bestehenden Parking im St. Jakob-Park.

Im Bereich Lärm gilt anzufügen, dass sich das geplante Gebäude in einer Zone mit erhöhter Lärmbelastung befindet. Die Immissionsgrenzwerte werden aufgrund des Eisenbahn- und des Autobahnlärms in den oberen Stockwerken z.T. deutlich überschritten. Gemäss Art. 31 LSV sind damit die Voraussetzungen für eine Umzonung nicht gegeben. Als Voraussetzung für die geplante Umzonung müssen die vorgese-

henen Massnahmen an der Quelle oder am Gebäude im Rahmen des Baugesuches konkretisiert werden.

Die Bauherrschaft hat nachgewiesen, dass die einzige sinnvolle Massnahme am Gebäude selbst vorgenommen werden kann. Die umlaufende und auskragende Balkonsschicht sowie flächig geschlossene Brüstungselemente mit einer maximalen Öffnungshöhe von ca. 1.20m schirmen die lärmempfindlichen Räume auf der Süd-, Ost- und Westseite vor Lärmimmissionen ab. Eine vollflächig geschlossene Doppelfassade auf der Nordseite sowie in Drittelsbereichen der Ost- und Westseite des St. Jakob-Turm schützen vor übermässigen Bahn- und Nationalstrassen-Lärmimmissionen. Kontrollierte Be- und Entlüftungen sorgen für ein angenehmes Nutzerklima. Die Abteilung Lärmschutz ist mit dem Lösungsvorschlag einverstanden.

Für den Bereich Erschütterung wird in einer nachträglich durchgeföhrten Untersuchung hinsichtlich der Bahn folgende Feststellung gemacht:

Mit  $KB_{F\max} (0.013) \leq A_u (\leq 0.1)$  können die Anforderungen der DIN 4150-2 an die zulässige Erschütterungseinwirkungen aus dem Bahnbetrieb mit grosser Sicherheit eingehalten werden.

Mit einem maximalen möglichen Innenraumpegel  $L_{eq,1h}$  in der Nacht von ca. 24 dB(A) kann der Immissionsrichtwert der BEKS ( $\leq 30$  dB (A)) mit grosser Wahrscheinlichkeit eingehalten werden.

Trotz einer gewissen Unsicherheit werden damit die umweltrechtlichen Voraussetzungen in diesen Bereichen erfüllt.

In den Bereichen Flora und Fauna sind der Fachstelle die Verhältnisse aus vorhandenen Unterlagen (u. a. frühere UVP, St. Jakob-Stadion) auch ohne neue Aufnahmen von Fauna und Vegetation hinlänglich bekannt. Die Böschungsfläche über dem Brückenkopf ist im UVB als Eidechsenhabitat zutreffend spezifiziert. Darüber hinaus ist sie Standort sonnenbedürftiger Vegetation und Element im Biotopverbund längs der Güterbahnhlinie vom Wolf-Bahnhof zum Güterbahnhof Muttenz. Nicht unterschätzt werden darf die Bedeutung der Dammkrone, vor allem der Flächen zwischen der Güterlinie und der Zufahrt zum Container-Verladebahnhof hinter dem Zeughaus. Darauf findet mit aller Wahrscheinlichkeit ein entscheidender Teil der Migrationsbewegungen von wärmebedürftigen Tieren statt.

Im Bereich Gewässerschutz ist aus dem Bericht nicht ersichtlich, ob das Dach der heutigen Garage in die Birs oder in die Schmutzwasserkanalisation entwässert wird.

Zu den übrigen Bereichen 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

##### *Emissionen durch den Bauverkehr (Strassentransporte)*

Während der Dauer des Aushubs ist mit einem zusätzlichen Schwerverkehrsauftreten von bis zu 200 Lastwagen pro Tag zu rechnen, während der Rohbauphase mit ca. 60 Lastwagen pro Tag. Da die Bautransporte in einem dicht besiedelten sowie lufthygienisch stark belasteten Gebiet stattfinden, müssen in Anlehnung an die Richtlinie zur Luftreinhaltung bei Bautransporten zur Reduktion der Emissionen aus den Lastwagentransporten zusätzliche Massnahmen ergriffen werden. Die spezifischen Emissionen sollten gemäss BUWAL-Richtlinie „Luftreinhaltung bei Bautransporten“ für das vorliegende Projekt berechnet und dargestellt sowie mit den Zielwerten der Richtlinie verglichen werden. Da zurzeit die Transportlogistik (Transportwege, Deponien etc.) noch nicht vollständig bekannt sind, ist der Nachweis dem Lufthygieneamt beider Basel nachträglich einzureichen. Sollten die Emissionswerte über den Zielwerten der BUWAL-Richtlinie liegen, hat die Bauherrschaft aufzuzeigen, mit welchen verschärften Massnahmen der Zielwert (inkl. Kosten) erreicht werden kann.

##### *Emissionen durch Bauarbeiten*

Nach den Angaben im UVB fällt das Projekt aufgrund des Aushub- und Bauvolumens, der Fläche und der Bauzeit in die Massnahmenstufe B der "Baurichtlinie Luft". Die in der Grundlage „Baurichtlinie Luft“ definierten Massnahmen (vgl. insbesondere Kap. 5 der Baurichtlinie) sind explizit in den einzelnen Arbeitsprozessen (z.B.: „Mechanische Arbeitsprozesse“) und den Themenbereichen (z.B.: „Anforderungen an Maschinen und Geräte“, „Ausschreibungen“) zuzuordnen und entsprechend auszuweisen. Bei Baustellen der Massnahmenstufe B müssen neben den Basismassnahmen ("gute Baustellenpraxis") zusätzlich spezifische Massnahmen zur Reduktion der Luftschaadstoffemissionen getroffen werden. Unter anderem müssen dieselp betriebene Baumaschinen mit einer Leistung über 36 kW mit Dieselrussfiltern ausgerüstet sein.

##### *Controlling - Umweltbaubegleitung*

Im Sinne eines erfolgreichen Controllings ist unumgänglich, dass die Projektverantwortlichen aufzeigen, in welcher Form die Einhaltung der Massnahmen sichergestellt wird. Vor Baubeginn hat die Bauherrschaft ein Konzept gemäss Massnahme B der Baurichtlinie Luft zu erstellen und dem Lufthygieneamt beider Basel abzugeben. Aufgrund der Baugrösse ist eine Umweltbaubegleitung vorzusehen. Grundsätzlich sind alle Massnahmen in die Ausschreibungsunterlagen zu integrieren.

##### *Abluftführung*

Die Abluft aus der geplanten Einstellhalle, der Küchen, der haustechnischen Anlagen soll gemäss UVB am 2. OG des Turmgebäudes ausgeblasen werden. Dies entspricht nicht den gesetzlichen Grundlagen und muss geändert werden. Zur Vermeidung von

übermässigen Immissionen ist die Abluft gemäss den „Empfehlungen über die Mindesthöhe von Kaminen über Dach“ (BUWAL, 15. Dezember 1989) mindestens 1,5 m über den höchsten Punkt des Hochgebäudes zu führen. Ebenfalls in die weitere Planung einbezogen werden muss die bestehende Einstellhallenabluft des Stadions. Aufgrund der geringen Distanz ist auch hier mit übermässigen Immissionen in den darüberliegenden Räumlichkeiten des Turms zu rechnen. Die gesamte Abluftführung in diesem Planungsgebiet muss vor Erteilung der Baubewilligung gelöst werden.

#### 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

Mit einer kurzfristigen lokalen Erhöhung des pH-Wertes im Grundwasser muss gerechnet werden. Eine Beeinträchtigung der Grundwassernutzung der Frigosuisse Basel AG durch die Veränderung des Grundwasserstromes ist nicht auszuschliessen.

Während der Bauphase sind die Grundwasserabsenkung und die Installation der Grundwasserumgehungsleitung zu überwachen.

Allfällige Belastungen des Untergrundes, die im Rahmen der Bautätigkeit zu Tage treten, werden gesamthaft entfernt. Der Standort kann nach erfolgtem Aushub im Kataster der belasteten Standorte gelöscht werden. Vor Abbruchbeginn ist eine historische und technische Untersuchung nach Altlastenverordnung durchzuführen.

Bei der lückenlosen Anwendung und Einhaltung der im UVB zitierten SIA-Richtlinie Nr. 431 lassen sich negative Auswirkungen auf das Gewässer verhindern.

#### 5.1.4 Bereiche Flora und Fauna

Die Auswirkungen auf Flora und Fauna sind in der Bauphase voraussichtlich nicht sehr gravierend, vorausgesetzt, es werden die notwendigen Schutzmassnahmen eingehalten.

#### 5.1.5 Bereich Abfall

Das Vorgehen beim Rückbau, Aushub und der Entsorgung der Bauabfälle kann infolge mangelnder Angaben nicht abschliessend beurteilt werden. Die Umwelteinwirkungen lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausreichend abschätzen.

## 5.2 Betriebsphase

### 5.2.1 Bereich Verkehr

In der zusammenfassenden Beurteilung unter Ziff. 6 wird behauptet, die verkehrlichen Auswirkungen von „St. Jakob-Turm“ seien weitgehend unproblematisch. Es ist zwar richtig, dass der Verkehr der 98 Parkplätze des Turmes nur zu einem vergleichsweise schwachen Zusatzverkehr führt, doch fehlt der Nachweis, dass die Kapazität der Ein- und Ausfahrten des Parkings auch in den Spitzenstunden über alle Nutzungen ausreicht.

Die isolierte Sicht, wie sie im UVB dargestellt wird, lässt es leider nicht zu, die derzeitigen Verkehrsfragen zusammen mit den verschärften Bedingungen durch die Realisierung der Stadionerweiterung und des Projekts „St. Jakob-Turm“ in eine Gesamtschau zu überführen. Die weiteren Projekte im Gebiet vom St. Jakob (Diskothek in der Eishalle, evtl. Schwimmzentrum), die – isoliert betrachtet – jeweils „unproblematische“ Auswirkungen zeitigen, sowie die Wahrscheinlichkeit der Steigerung der Abfolge von Events in diesem Raum („Sportstadt und Parklandschaft St. Jakob“) mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen, müssten in die Betrachtung eingehen.

### 5.2.2 Bereich Luft

Im Projekt sind keine weiteren öffentlichen Parkplätze im Bereich des Stadions vorgesehen. Die rund 100 unterirdisch geplanten Parkplätze sollen ausschliesslich von den Mietern des Hochhauses genutzt werden. Der durch das Projekt induzierte Verkehr ist relativ gering.

#### *Geruchsimmissionen*

Es ist damit zu rechnen, dass während den Fussballspielen oder anderen Grossveranstaltungen in den westlichen Turmräumen mit Geruchsemisionen aus den Verpflegungsständen zu rechnen ist. Dies kann zu einer Beeinträchtigung der Mieterschaft führen. In der weiteren Planung sollten geeignete technische Massnahmen in Betracht gezogen werden, um mögliche Belästigungen zu vermeiden.

### 5.2.3 Bereiche Lärm

Angesichts der wenigen und gut dämpfbaren Emissionsquellen ist mit keinen grösseren Problemen aufgrund des geplanten Projektes zu rechnen.

### 5.2.4 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser

Nebst der Änderung des Grundwasserstroms ist mit einer minimalen Erhöhung der Grundwassertemperatur zu rechnen.

Bei den vorgesehenen Objektnutzungen (Autowerkstatt, Restaurant, Klinik) können die anfallenden gewerblichen Abwässer mit den heute zur Verfügung stehenden Verfahrenstechniken soweit vorbehandelt werden, dass keine relevanten Umweltbelastungen entstehen. Mit den vom Projektverfasser vorgeschlagenen Massnahmen zur

Abwasservorbehandlung können die gesetzlichen Vorschriften zur Einleitung von Abwasser in die öffentliche Kanalisation eingehalten werden.

Die hydraulische und stoffliche Belastung der Birs durch die Einleitung des Dachwassers erscheint - mit Auflagen - tolerierbar (gemäss Richtlinie Regenwasserentsorgung des VSA).

#### 5.2.5 Bereiche Flora und Fauna

Das Hochhaus wird im Winter und in den für Fauna und Flora wichtigen Übergangs-jahreszeiten Schatten auf den Bahndamm und auch auf die Dammkrone werfen. Für sich alleine wäre die Auswirkung nicht sehr gravierend. Der Schatten kommt aber zum demjenigen hinzu, den die aufgestockte Stadiontribüne wirft. Dies erschwert die Existenz mancher relevanten Organismen am Ort weiter. Im Birsvorland, dessen Standortsverhältnisse nicht trockenwarm sind, wird sich der nachmittägliche Schattenwurf weniger stark auswirken, denn hier handelt es sich um ein mässig wärmebedürftiges Habitat.

#### 5.2.6 Bereich Störfallvorsorge

Das vorliegende Projekt St. Jakob-Turm (Neubau Hochhaus und Garage) untersteht nicht der StFV. Aus Sicht des Katastrophenschutzes und der Störfallvorsorge bestehen Nutzungskonflikte zwischen den durch Güterverkehr (d.h. Transport gefährlicher Güter auf der Schiene) stark befahrenen Bahnlinien und den Projekten Stadionerweiterung und St. Jakob-Turm. Auf diese Problematik wurde bereits im Rahmen der Beurteilung des Entwurfs des Umweltverträglichkeitsberichts hingewiesen und weitere Angaben und Unterlagen verlangt. Dem ist in der definitiven Fassung des Umweltverträglichkeitsberichts nur teilweise entsprochen worden. Die verlangte Risikostudie wurde nicht geliefert.

Gemäss der inzwischen eingetroffenen Stellungnahme des Rechtsdienstes des BUWAL vom 28. Januar 2004, „müssen die zuständigen Raumplanungs- bzw. Baubewilligungsbehörden bei den Entscheiden (...) die Interessen des Katastrophenschutzes gemäss raumplanungsrechtlichen Grundsätzen berücksichtigen“. Da in diesem Fall das zum UVB-Verfahren gehörende Leitverfahren das Raumplanungsverfahren ist, wurden die Anträge im Rahmen unsere Stellungnahme vom 22. April 2004 direkt an die verfahrensleitende Stelle (HPA) gerichtet.

In den beiden Raumplanungsverfahren (Stadionerweiterung und St. Jakob-Turm) wird nun erwartet, dass die Risiko- und Katastrophenschutzaspekte angemessen berücksichtigt werden. Das heisst unter anderem, dass die möglichen externen Szenarien von der Bauherrschaft studiert werden und dass diese entsprechende Massnahmen vorsieht, um Besucher und Nutzer zu schützen.

Es ist eine Risikostudie zu erstellen, in welcher das Risiko ausgehend vom Transport gefährlicher Güter auf allen nebenliegenden Bahnstrecken für die Nutzerinnen und Nutzer der geplanten Überbauung aufgezeigt wird. Allfällige Erkenntnisse sind mittels geeigneter Einschränkungen bzw. Auflagen im Projekt zu berücksichtigen. Das federführende Hochbau- und Planungsamt ist aufgefordert, die untenstehenden Auflagen im Bebauungsplan zu erlassen oder allenfalls an die Baubewilligungsbehörde weiterzuleiten.

Die Anträge zum Projekt St. Jakob-Turm lauten:

- Es ist eine Risikostudie zu erstellen, die das Risiko ausgehend vom Transport gefährlicher Güter auf allen nebenliegenden Bahnstrecken für die Nutzerinnen und Nutzer der geplanten, gesamten Überbauung aufzeigt.
- Allenfalls sind daraus sich ergebende Massnahmen zu treffen.
- Zur fachlichen Beurteilung der verlangten Risikostudie ist die KCB – und gegebenenfalls die RISKO – zur Stellungnahme einzubeziehen.

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

Der Bau des „St. Jakob-Turm“ 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.

Die zentralen Punkte der Forderungen von Seite des Kantons Basel-Landschaft betreffen den Verkehr. Der Parkplatznachweis für die geplante Nutzung wird in Frage gestellt. Statt der geplanten 98 Parkplätze ist von einem Bedarf von 250 bis 300 Parkplätzen auszugehen. Anzumerken ist, dass bei dieser Betrachtung die Nutzung der vorhandenen 720 Parkplätze wohl nur teilweise eingeflossen ist.

Ebenso soll das Angebot für den Langsamverkehr (Veloabstellplätze und Fußgänger/-in) ausgebaut werden. Die detaillierte Stellungnahme befindet sich im Anhang.

## **6 Beurteilung der weitergehenden Massnahmen und deren Kosten**

Es werden keine konkreten, weitergehenden Massnahmen aufgeführt bzw. ausformuliert. Die im UVB aufgeführten Ersatzmassnahmen für die Beeinträchtigung von Flora und Fauna sind keine weitergehenden Massnahmen. Diese verlangten Ersatzmassnahmen sind aufgrund der gesetzlichen Grundlagen zwingend umzusetzen.

## 7 Zusammenfassende Beurteilung

Der Bau des "St. Jakob-Turms" bewirkt in der Bauphase unter Berücksichtigung der notwendigen Schutzmassnahmen (Richtlinie) in den Bereichen Luft, Lärm und Gewässerschutz und Grundwasser geringe Umweltbelastungen. Dies trifft auch für die Bereiche Flora und Fauna zu.

Die Auswirkungen auf die Umwelt in der Betriebsphase haben ihren Ursprung hauptsächlich beim zusätzlichen motorisierten Verkehr. Die bereits heute knapp vorhandenen Kapazitäten auf den umliegenden Strassen werden durch das geplante Projekt weiter verschärft.

In den Bereichen Lärm, Gewässerschutz und Grundwasser werden die Auswirkungen durch das Projekt als gering eingestuft. Im Bereich Luft ist mit einer durchschnittlichen Zunahme der Luftschatdstoffemissionen durch das Projekt von ca. 1,5% bis 1,7% zu rechnen. Dennoch wird die Schadstoffbelastung insgesamt abnehmen, da durch die verbesserte Technik generell eine Abnahme erreicht wird.

In den Bereichen Flora und Fauna wird durch die zukünftige Beschattung der Bahnböschung (Brückenkopf) und der Dammkrone das vorhandene Biotop verändert. Die Fläche kann wegen der Beschattung seine heutige Rolle im Biotopverbund nicht mehr erfüllen. Mit Entschädigungszahlungen und geeigneten Massnahmen soll im näheren Umfeld der Verlust kompensiert werden.

Im Bereich Störfallvorsorge wird durch das Projekt "St. Jakob-Turm" der Nutzungs-konflikt zu den beiden nahen Bahntransportrouten mit Gefahrengutverkehr verschärft.

**Unter Berücksichtigung der nachstehenden Auflagen erfüllt das Projekt "St. Jakob-Turm" die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung.**

## **8 Anträge an die zuständige Behörde**

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

1. Es ist eine Risikostudie zu erstellen, die das Risiko ausgehend vom Transport gefährlicher Güter auf allen nebenliegenden Bahnstrecken für die Nutzerinnen und Nutzer der geplanten, gesamten Überbauung aufzeigt.
2. Allenfalls sind daraus sich ergebende Massnahmen zu treffen.
3. Zur fachlichen Beurteilung der verlangten Risikostudien ist die KCB – und gegebenenfalls die RISKO – zur Stellungnahme einzubeziehen.

## 9 Auflagen im Hinblick auf ein allfälliges späteres Baubewilligungsverfahrens

Die Umweltschutzfachstellen fordern im Rahmen eines allfällig späteren Baubewilligungverfahrens, dass verschiedene Anforderung<sup>1</sup> 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 spezifischen Transportemissionen sind gemäss BUWAL-Richtlinie „Luftreinhaltung bei Bautransporten“ für das vorliegende Projekt zu berechnen, darzustellen und dem Lufthygieneamt beider Basel (LHA) spätestens zum Zeitpunkt der Baueingabe einzureichen. Falls der Zielwert der BUWAL-Richtlinie nicht erreicht wird, hat die Bauherrschaft aufzuzeigen, mit welchen verschärften Massnahmen der Zielwert (inkl. Kosten) erreicht werden kann (AF-B).
- 9.1.1.2 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.
- 9.1.1.3 Für alle Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren muss die regelmässige Wartung durch einen Wartungskleber dokumentiert werden. Maschinen und Geräte ≥18 kW müssen periodisch kontrolliert werden, über ein entsprechendes Abgasdokument verfügen und eine geeignete Abgasmarke tragen, gemäss der technischen Anleitung des VSBM/SBI „Abgaswartung und Kontrolle von Maschinen und Geräten auf Baustellen“ ([www.vbsm.ch](http://www.vbsm.ch) Technische Literatur).
- 9.1.1.4 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. 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.
- 9.1.1.5 Geräte mit Benzinmotoren dürfen ausschliesslich mit Gerätbenzin SN 181'163 betrieben werden.
- 9.1.1.6 Bei staubintensiven Arbeiten mit Maschinen und Geräten zur mechanischen Bearbeitung von Baustoffen, sind staubmindernde Massnahmen (wie z.B. Benetzen, Erfassen, Absaugen, Staubabscheiden) zu treffen. Bei der Lagerung und beim Umschlagen staubender Güter im Freien müssen

---

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

Massnahmen zur Verhinderung von erheblichen Staubemissionen getroffen werden.

- 9.1.1.7 Die Massnahmen bzw. Auflagen 9.1.1.1 - 9.1.1.6 sind in die Ausschreibungsunterlagen zu integrieren (Massnahme A2, Baurichtlinie Luft).
- 9.1.1.8 Über die Erfüllung der Auflagen ist dem LHA in geeigneter Form Bericht zu erstatten. Einen ersten Bericht, welcher die spezifischen Massnahmen bezüglich der Emissionsminderungen bei den Geräten und Maschinen, bei den mechanischen Arbeitsprozessen sowie bei den Transporten aufzeigt, ist vor Beginn der Ausschreibungen einzureichen. Es ist eine Liste (gemäß BauRLL, Anhang 3) mit den eingesetzten Maschinen und Geräten zu erstellen. Für die Kontrolle der Umsetzung und Einhaltung der Auflagen ist die Bauleitung zuständig.
- 9.1.1.9 Die Abluft der neuen Einstellhalle, der Küchen- resp. Restaurantabluft sowie der hauseigenen Technik ist gemäss den „Empfehlungen über die Mindesthöhe von Kaminen über Dach“ (BUWAL) mindestens 1,5 Meter über den höchsten Gebäudepunkt des Turms zu führen und senkrecht nach oben auszustossen. In die Planung ist ebenfalls die bestehende Stadioneinstellhallenabluft miteinzubeziehen. Die Planunterlagen der Abluftführung im gesamten Planungsgebiet sind mit dem Baugesuch einzureichen (AF-B).

## 9.1.2 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser

- 9.1.2.1 Für den Planungsperimeter ist eine historische Untersuchung im Hinblick auf Altlasten durchzuführen. Kann damit eine Belastung des Untergrundes und/oder des Grundwassers nicht ausgeschlossen werden, muss das Areal zusätzlich einer technischen Untersuchung unterzogen werden.  
Die Ergebnisse der historischen und allenfalls technischen Untersuchung sind dem Amt für Umwelt und Energie vor Abbruchbeginn in einem Bericht darzulegen (AltIV Art. 7 Abs. 1 bis 4; USG Art. 46 Abs. 1).
- 9.1.2.2 Auf der Baustelle anfallende Abwässer sind gemäss den Vorgaben der SIA-Richtlinie Nr. 431 zu behandeln (GSchV Art.8 und Anhang 3.3 Ziff. 23).
- 9.1.2.3 Während der Bauphase sind die Grundwasserabsenkung und die Installation der Grundwasserumgehungsleitung zu überwachen.
- 9.1.2.4 Für die Umlegung der bestehenden Werkleitungen (insbesondere Abwassersammelkanal) im Bereich der geplanten Baugrube ist ein Konzept zu erarbeiten und vor Baueingabe dem AUE zur Bewilligung vorzulegen (AF-B).
- 9.1.2.5 Bei allfälligen Grabarbeiten in der Böschung und im Birs-Vorland sind die bestehenden Werkleitungen zu berücksichtigen.
- 9.1.2.6 Für die Einleitung von Regenwasser in ein Oberflächengewässer ist eine Bewilligung des AUE erforderlich (GSchG Art. 7). Das entsprechende Gesuch ist im Rahmen des Baubegehrens mit Detailangaben (inkl. Pläne, Materialangaben, etc.) einzureichen (AF-B).
- 9.1.2.7 Für die direkt in die Birs entwässerten Dachflächen dürfen nur Materialien verwendet werden, welche keine wassergefährdenden Stoffe in erheblichen Mengen freisetzen (GSchG Art. 6).

- 9.1.2.8 Die Meteorwassereinleitung hat über einen bestehenden Einlauf zu erfolgen. Im Hinblick auf die durchgeführte Revitalisierung kann kein zusätzlicher Einlauf in die Birs akzeptiert werden. Die Pläne sind dem Baubegehren beizulegen (AF-B).
- 9.1.2.9 Es muss sichergestellt werden, dass im Brandfall kein Löschwasser über das Meteorwassersystem in die Birs gelangt.
- 9.1.2.10 Verkehrsflächen, Treppenanlagen, Personenebenen sind in die Schmutzwasserkanalisation zu entwässern (GSchV Art. 3).

### 9.1.3 Bereiche Flora und Fauna

- 9.1.3.1 Baustelle und Installationsplätze dürfen das benachbarte Birsvorland nicht berühren und beeinträchtigen (Rechtsgrundlage Art. 181<sup>ter</sup>, 18b NHG; § 9 NLG).
- 9.1.3.2 Es ist ein Vorschlag für den monetären Ersatz zu unterbreiten, der den Wertverlust der Biotope am und auf dem Bahndamm ausgleicht. Dieser soll sich unmittelbar an denjenigen anlehnen, der im Zusammenhang mit dem Ausbau des benachbarten Stadions pendent ist. 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. 181<sup>ter</sup>, 18b NHG; § 9 NLG, § 13 NLV).

### 9.1.4 Bereiche Abfall und Sonderabfall

- 9.1.4.1 Mit den Unterlagen zum Baubegehren ist das im UVB, Ziff. 3.1 in Aussicht gestellte Triage- und Entsorgungskonzept für Rückbau und Aushub einzureichen (AF-B).
- 9.1.4.2 Vor Beginn der Gebäudeabbrüche ist das Amt für Umwelt und Energie zwecks Kontrolle zu benachrichtigen (USG BS § 33 Abs. 1).
- 9.1.4.3 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.).
- 9.1.4.4 Sonderabfälle (z.B. Spritzasbest, asbesthaltige Bodenbeläge, Leuchtstoffröhren etc.) dürfen nicht mit den übrigen Bauabfällen vermischt werden. Sie sind getrennt zu erfassen (TVA Art. 9) und gemäss den Vorschriften der VVS entsorgen zu lassen (VVS Art. 3 bis 8 sowie Anhang 1 Ziff. 31 und 33).
- 9.1.4.5 Maschinen, Motoren, Geräte, hydraulische Anlagen, Heizungen etc., die Sonderabfälle beinhalten, sind zu entleeren. Die erfassten Sonderabfälle,

wie beispielsweise verunreinigte Motoren- und Getriebeöle, Hydrauliköle, Heizöle usw., sind gemäss den Vorschriften der VVS entsorgen zu lassen (VVS Art. 3 bis 8 sowie Anhang 1 Ziff. 31 und 33).

- 9.1.4.6 Asbesthaltige Baustoffe (Eternitplatten etc.) sind so zu demontieren, dass keine Asbestfasern freigesetzt werden und separat auf eine Inertstoff- oder Reaktordeponie zu entsorgen (USG Art. 30 Abs. 1).
- 9.1.4.7 Mit Konservierungsmitteln behandelte Holzteile (z.B. Holzschwellen, Holzschnuppen etc.) sind separat zu erfassen und in eine geeignete Verbrennungsanlage zu entsorgen. Sie dürfen nicht ins Recycling gegeben werden (USG Art. 30 Abs. 3).
- 9.1.4.8 Sämtliche Entwässerungsanlagen, wie Ölabscheider, Strassenwassersammler u.a., sind durch Fachunternehmen entleeren und reinigen zu lassen. Die Inhalte sind gemäss den Vorschriften der VVS zu entsorgen (VVS Art. 3 bis 8 sowie Anhang 1 Ziff. 31 und 33).
- 9.1.4.9 Verunreinigtes Aushubmaterial ist separat zu erfassen und durch geeignete Verfahren soweit aufzubereiten, dass es den Anforderungen an Inertstoffe der TVA (Anh. 1 Ziff. 11) entspricht oder gemäss den Vorschriften der VVS entsorgen zu lassen (VVS Art. 3 bis 8 sowie Anhang 1 Ziff. 31 und 33).
- 9.1.4.10 Die Belege der Sonderabfallentsorgung sind zur Kontrolle während mindestens fünf Jahren aufzubewahren (VVS Anhang 1 Ziff. 44).

## **9.2 Betriebsphase**

### **9.2.1 Bereich Verkehr**

- 9.2.1.1 Es ist mit der Baueingabe der verkehrstechnische Nachweis zu erbringen, ob eine ausreichende Kapazität bei der Ein- und Ausfahrten des Parkings an Spitzentunden vorhanden ist (AF-B).
- 9.2.1.2 Der induzierte Verkehr des Parkings ist gemäss der VSS-Norm zu berechnen und mit der Baueingabe einzureichen (AF-B).
- 9.2.1.3 Es sind genügend Veloabstellplätze aufgrund der zusätzlichen Verkaufsflächen und der zukünftigen Nutzung im Turm auszuweisen.

### **9.2.2 Bereich Lärm**

- 9.2.2.1 Die Nutzung der Anlage darf nicht dazu führen, dass in anderen lärmempfindlichen Räumen oder in der Nachbarschaft störende Immissionen verursacht werden. Das Amt für Umwelt und Energie behält sich vor, bei der Feststellung von störenden Immissionen weitergehende bauliche oder betriebliche Massnahmen zu verfügen, welche die Emissionen eindämmen.
- 9.2.2.2 Im Baugesuch ist die Wirksamkeit der Schallschutzmassnahmen durch ein Akustikbüro detailliert nachzuweisen (AF-B).

### 9.2.3 Bereiche Gewässerschutz und Grundwasser

- 9.2.3.1 In die öffentliche Kanalisation abgeleitete Abwässer müssen den Vorschriften der GSchV entsprechen (GSchV Anhang 3.2).
- 9.2.3.2 Die Abwässer aus der Autowerkstatt, Restaurantküche, Klinik etc. sind separat zu erfassen und über ausreichend dimensionierte Abwasservorbehandlungsanlagen in die öffentliche Kanalisation abzuleiten (GSchG Art. 12 Abs. 1 und GSchV Anhang 3.2).
- 9.2.3.3 Die Anwendung von Nassmüllentsorgungsanlagen ist nicht gestattet (GSchV Art. 10).
- 9.2.3.4 Die Lagerung und der Umschlag von wassergefährdenden Stoffen, Sonderabfällen etc. sind so vorzunehmen, dass auslaufende Flüssigkeiten leicht erkannt werden können. Die Gebinde sind in Schutzbauwerken zu lagern, die soviel Flüssigkeit aufnehmen können, wie für das Erkennen von Verlusten erforderlich ist (VWF Art. 6).

### 9.2.4 Bereich Abfall und Sonderabfall

- 9.2.4.1 Die Entstehung von Abfällen soll soweit wie möglich vermieden werden (USG Art. 30).
- 9.2.4.2 Verwertbare Abfälle sind soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar separat zu erfassen und der Verwertung zuzuführen (USG Art. 30, TVA Art. 12).
- 9.2.4.3 Nicht vermeidbare oder nicht verwertbare Abfälle müssen umweltverträglich entsorgt werden. Abfälle, die in der Kehrichtverbrennungsanlage Basel verbrannt oder in Deponien im Kanton Basel-Landschaft abgelagert werden sollen, müssen vorgängig beim AUE deklariert werden (Zulassungsbestätigung erforderlich) (USG Art. 30).
- 9.2.4.4 Sonderabfälle, wie medizinische Abfälle mit Kontaminations- oder Verletzungsgefahr, Altfarben, Lösungsmittel, Altspeiseöle etc., sind getrennt zu sammeln und gemäss den Vorschriften der VVS entsorgen zu lassen (VVS Art. 3 bis 8 sowie Anhang 1 Ziff. 31 und 33).

### 9.2.5 Bereich Störfallvorsorge

- 9.2.5.1 Es ist eine Risikostudie zu erstellen, die das Risiko ausgehend vom Transport gefährlicher Güter auf allen nebenliegenden Bahnstrecken für die Nutzerinnen und Nutzer der geplanten, gesamten Überbauung aufzeigt.
- 9.2.5.2 Allenfalls sind daraus sich ergebende Massnahmen zu treffen.
- 9.2.5.3 Für die fachliche Beurteilung der Risikostudie ist die KCB – und gegebenenfalls die RISKO – zur Stellungnahme 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 zu den beiden Projekten (St. Jakob-Park und St. Jakob-Turm) wurde von der Bau- und Umweltschutzdirektion, Rechtsdienst koordiniert. Hier werden nur noch die relevanten Bemerkungen zum Projekt "St. Jakob-Turm" aufgeführt.

#### **10.1.1 Bereich Ortsplanung**

Gemäss UVB sollen die Parkplatzbedürfnisse für die neuen Nutzungen mit den bestehenden Parkplätzen des St. Jakob-Parks (720) und den neuen unterirdischen 98 Parkplätzen abgedeckt werden. Allein die Erweiterung der Verkaufsflächen des Shoppings St. Jakob-Park generiert bei Berücksichtigung der maximalen Reduktionsfaktoren über 100 PP. Mit den übrigen Nutzungen (Mercedes-Garage, Büros, Sportklinik, Wohnungen, Restaurants usw.) dürften Parkplatzbedürfnisse zwischen 250 und 300 generiert werden.

#### **10.1.2 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 für das Projekt "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*

Gemäss den Ausführungen ergeben sich während der Aushubphase für den "St. Jakob-Turm" mit rund 207 Fahrbewegungen pro Tag das Maximum an Transporten. Im Durchschnitt aller Bauphasen betragen die Fahrzeugbewegungen ca. 58 pro Tag. Alle An- und Abtransporte erfolgen vorwiegend über die N2 (Fahrtrichtung von und nach Luzern). Diese befristete Mehrbelastung kann durch das betroffene Strassennetz im Kanton Basel-Landschaft aufgenommen werden.

##### *Auswirkungen Betriebsphase*

Für die im neuen Gebäude des "St. Jakob-Turm" liegenden Verkaufsflächen wurde bei einer 14-stündigen Öffnungszeit (08:00 – 22:00 Uhr) ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rund 2'410 Fahrzeugen ausgewiesen. Für die Nutzung Wohnungen, Büros und Klinik wurden weitere 320 Fahrzeuge innert 24 Stunden ermittelt.

Somit beläuft sich das voraussichtliche zusätzliche Verkehrsaufkommen für den "St. Jakob-Turm" auf rund 2'730 Fahrzeuge, respektive 5'460 Fahrzeugbewegungen (Zu- und Wegfahrten) pro Tag (DTV). Dass für diese Nutzung lediglich 98 neue Parkplätze zur Verfügung stehen sollen, können wir nicht nachvollziehen. Aufgrund einer nach basellandschaftlichem Recht durchgeföhrten Berechnung des Amts für Raumplanung, sind für die vorgesehene Nutzung des "St. Jakob-Turm", unter Berücksichtigung des maximal anwendbaren Reduktionsfaktors, mindestens 400 bis 450 neue Parkplätze notwendig.

Die Aussage des Berichtverfassers, wonach die Verkehrszunahme durch den zusätzlichen Verkehr gegenüber den bestehenden Verkehrsbelastungen verkehrstechnisch (absolut gesehen) weitgehend nicht relevant ist, können wir so grundsätzlich nicht teilen. Ob bei den verkehrlich relevanten Querschnitten, welche heute schon nur noch geringe Reserven aufweisen, die Leistungsfähigkeit gegeben ist, wird bezweifelt und kann aufgrund der vorliegenden Ausführungen nicht beurteilt werden. Davon betroffen ist der Kanton Basel-Landschaft insbesondere mit den Knoten St. Jakobs-Strasse/Birsstrasse (Seite BS) und St. Jakobs-Strasse/Hagnaustrasse/Anschluss H18 Schänzli.

#### *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.

### 10.1.3 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 "St. Jakob-Turm" 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 geografischen Lage eine Gefährdung für die Bewohner und Arbeitnehmer des Turms 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 Risiken<sup>2</sup> hinsichtlich der Gefährdung ausgehend von den Tätigkeiten im " St. Jakob-Park-Turm" die oben genannten Schutzziele eingehalten werden. Gegen das Vorhaben ist aus Sicht des Sicherheitsinspektorats nichts einzuwenden.

---

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