

## **Einsprachen und Bemerkungen**

Wortlaut, Nummerierung teilweise eingefügt.

### Bemerkung der Stadt Weil am Rhein vom 26.06.2003

Es ist zu begrüßen, dass Brachflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden (Innen- vor Außenbereichsentwicklung).

Grundsätzlich bestehen an dieser nicht integrierten Lage Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben (Einkaufszentrum). Es sind nicht nur lokale, sondern auch regionale Auswirkungen zu erwarten. Es ist offensichtlich, dass das Bauvorhaben mit 32.000 m<sup>2</sup> reiner Verkaufsfläche und 825 Stellplätzen Käufer aus einem weiteren räumlichen Umfeld erwartet.

Aufgrund der räumlichen Nähe zur Stadt Weil am Rhein ist eine direkte Betroffenheit gegeben. Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob die Auswirkung auf die bestehende Einzelhandelsstruktur in Basel und Umgebung (Weil am Rhein) geprüft wurde. Wenn ja, bitten wir Sie, uns diese Unterlagen zu überlassen. Falls nicht, halten wir eine solche Untersuchung für unerlässlich, um u.a. auch die Auswirkung auf unsere Stadt abschätzen zu können. In Deutschland erfolgt eine solche Vorabschätzung im Rahmen des eigenständigen Raumordnungsverfahrens. In diesem Verfahren werden teilweise sortimentsbezogene Vorgaben/ Einschränkungen erlassen. Wir gehen davon aus, dass das Einkaufszentrum mit 32.000 m<sup>2</sup> reiner Verkaufsfläche negative Auswirkungen auf unsere Einzelhandelslagen in WeilFriedlingen und in der Innenstadt haben wird. Wir bitten abschließend um Mitteilung, wie über unsere Anregung entschieden wird und um weitere Beteiligung am Verfahren.

G ezeichnet: Christian Renner

### Einsprache der Verkehrs-Club der Schweiz vom 23.07.2003

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion beider Basel und Zentralverband, erhebt gegen das obgenannte Begehren

E insprache

Und stellt folgende Anträge:

I. Die Festsetzung einer Zonenänderung und eines Bebauungsplans wie vorgeschlagen ist aus umweltschutzrechtlichen und siedlungspolitischen Gründen abzulehnen.

II. Eventualiter ist der Zonenänderung und dem Bebauungsplan nach einer deutlichen Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche und der Parkplatzanzahl zuzustimmen.

Begründung der Anträge

#### 1. Grundsätzliches

Der VCS begrüsst es grundsätzlich, wenn Industriebrachen genutzt und neu bebaut werden. Bei der Wahl der Nutzung im städtischen, stark belasteten Raum muss aber darauf geachtet werden, dass diese anwohner- und umweltschutzverträglich ist. Dies trifft sicher auf das benachbarte Projekt „Science Park Basel“ zu, welches viele Arbeitsplätze schaffen will. Beim Projekt „Stücki“ sollen neben Büros, einem Restaurant und einem Hotel vor allem verkehrsgenerierende Verkaufsfläche. Dies ist ein für Basel gigantisches und überdimensioniertes Projekt. Zum Vergleich: Der Fachmarkt St. Jakob hat total 16.500 Verkaufsfläche und der M-Part Nordeck insgesamt eine Bruttoverkaufsfläche von

42 500 m<sup>2</sup>. Die geplante Grösse lässt somit darauf schliessen, dass der neue Fachmarkt die K unden nicht nur lokal, sondern insbesondere auch regional und Landesgrenzenüberschreitend anlocken soll. Dies ist in diesem massiv luft- und verkehrsbelasteten Gebiet fragwürdig und abzulehnen. Denn es vermindert die Wohnqualität der angrenzenden Wohnquartiere. Gemäss U SG -BS §13 hat der Kanton den Auftrag, die Verkehrsemissionen zu stabilisieren und zu vermindern. Mit der vorgeschlagenen Realisierung des gigantischen Fachmarktprojektes macht er das Gegenteil.

## 2. Luftbelastung ist nicht gesetzeskonform

Die Luftbelastung im Planungssperimeter liegt klar über den Grenzwerten. Gemäss den aufliegenden Unterlagen sollen darum „nur“ 825 Parkplätze realisiert werden, etwas weniger als gemäss der PP-Verordnung möglich sind. Der Faktor 0,8 für die aktuelle ÖV-Erschliessung wurde berücksichtigt. Der geplante Bau mit der Verkaufsnutzung, bzw. die 825 PP produzieren trotzdem 8000 Pw-Fahrten pro Tag. Die dadurch verursachten Emissionen belasten insbesondere Kleinhöningen überdurchschnittlich. 20% mehr Stickoxyde und 100% mehr Kohlenwasserstoffe sowie 10% mehr Staubstoffe werden das heute schon stark belastete Quartier zusätzlich belasten. Dies ist überdurchschnittlich, nicht akzeptabel und kann mit den möglichen Luftreinhalte massnahmen nicht kompensiert werden. Damit ist das Projekt gemäss eidgenössischer Umweltgesetzgebung und den aktuellen Bundesgerichtsurteilen nicht gesetzeskonform. Die PP-Fahrten, bzw. die zusätzlichen Schadstoffbelastungen müssen auf ein luft- und quatierveträgliches Mass heruntergefahren werden. Das heisst, der massgeblich verkehrserzeugende Teil des Projektes muss deutlich reduziert werden, was auch zu einer Reduktion der PP und der induzierten Schadstoffe führen wird. Nur dann ist das Projekt möglicherweise gesetzeskonform.

## 3. Mangelhaft ÖV-Erschliessung

Optimal kann die ÖV-Erschliessung für ein solch gigantisches Zentrum nicht genannt werden. Ein solch grosses Einkaufszentrum müsste mit dem Tram oder der Regio S-Bahn direkt erschlossen sein. Nur diese Systeme sind in der Lage, wirklich grosse Kundenströme direkt ans Ziel zu bringen. Insbesondere ist auch die Erschliessung ins nahe deutsche Grenzgebiet mit dem öffentlichen Verkehrsmittel unzureichend, bzw. nicht vorhanden. Darum drängt sich auch von der ÖV-Erschliessung her eine Re dimensionierung des Projekts auf. Dass bei einer guten ÖV-Erschliessung die KundInnen dies nutzen, zeigt das Einkaufszentrum St. Jakobs-Park auf. Auch bei einem reduzierten Raumprogramm ist es aber unabdingbar, dass die Station des Bus Nr. 36 direkt vor das Einkaufszentrum verlegt wird, wie dies vorgesehen ist. Zudem müssen in grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr Verbesserungen realisiert werden.

## 4. Strassenerschliessung und flankierende Massnahmen

Der Hauptthrust der Kundenströme wird per Individualverkehr über die Autobahn erwartet. Die Erschliessung mit dem Strassennetz ist grundsätzlich gut. Eine grosse Verkehrsbelastung müssten die AnwohnerInnen in der Kleinhöninger-Anlage zusätzlich tragen, welche kaum mit flankierenden Massnahmen gemindert werden kann. Diese zusätzliche Lärm- und Luftbelastung ist nicht zumutbar und nicht gesetzeskonform. Wichtig ist auch, dass alle Massnahmen ergriffen werden, um die AnwohnerInnen in der nahen Neuhausstrasse vor zusätzlichem Verkehr mit flankierenden Massnahmen zu schützen.

## 5. Massnahmenplan Luft

Der bestehende Massnahmenplan Luft hat sein Ziel nicht erreicht. Noch immer ist Basel ein Luftanierungsgebiet. Der überarbeitete und verschärfte Luftreinhalteplan ist immer noch nicht in Kraft und liegt jetzt endlich zur Vernehmlassung vor. Es stellt sich beim vorliegenden übermässig Luftschadstoffe produzierende Projekt grundsätzlich die Frage, ob mit der Zonenplanänderung nicht zugewartet werden müsste, bis eine griffige Massnahmenplanung vorliegt, welche zusätzliche verschärfte Massnahmen vorsehen würde. Denn der jetzt vorliegende Zonen- und Bebauungsplan präjudiziert den noch nicht gültigen überarbeiteten Massnahmenplan.

## 6. Massnahmen zur Modalverbesserung

Um die Spiesse zwischen den NutzerInnen des ÖV und des MIV anzugleichen und den Modalsplit zu verbessern, ist es unabdingbar, dass die Parkplätze für die Einkaufenden gebührenpflichtig sind. Die heute üblichen Gebühren in M-Park und St. Jakob sind klar zu niedrig. Dies können beim vorliegenden Projekt im Rahmen des Luftreinhalteplans auf ein höheres Niveau angehoben werden. Selbstverständlich muss eine Rückerstattung der Gebühren als Einkaufsrabatt ausgeschlossen werden. Eine wichtige Element der Modalverbesserung ist auch die Werbung, der Zentrumsbetreiber muss die Auflagen erhalten, dass er gleichwertig mit den Parkplätzen auch für das öffentliche Verkehrsmittel wirbt.

## 7. Schlussfolgerungen

Das vorliegende, in einem luftbelasteten Gebiet geplante Projekt mit 58'000m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche Verkauf ist nicht umweltschutzgesetzkonform. Die vorgesehene Luftbelastungszunahme für Kleinhühningen ist übermässig, obwohl Parkplatzbegrenzungsmaßnahmen umgesetzt werden. Damit verstösst das vorliegende Projekt in seiner geplanten Grösse gegen das Eidgenössische Umweltschutzgesetz und gegen die Eidgenössische Luftreinhalteverordnung. Da die übermässige Belastung kaum mit zusätzlichen Massnahmen massgeblich reduziert werden kann, muss das Projekt als ganzes abgelehnt, bzw. dermassgeblich verkehrsproduzierende Teil redimensioniert werden. Bei einem verkleinerten Projekt muss die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert und flankierende Massnahmen zur Modalverbesserung umgesetzt werden.

Geezeichnet: Paul Diltz, Geschäftsführer

## Einsprache Beatrice und Hanspeter Danzeisen vom 24.06.2003:

Als betroffene AnwohnerInnen wenden wir uns konsequent, gegen dieses absolut überdimensionierte Projekt auf dem Stück Areal.

Mit einer Einsprache mit folgender Begründung:

1. Mit durchschnittlich zusätzlichen 10'000 Autofahrten, nach Kleinhühningen, in das Einkaufszentrum und zurück, wird das lokale Strassennetz total überfordert sein, was auch aus dem Umweltverträglichkeitsbericht hervor geht. Die Kleinhühninger Strassen sind schon heute überlastet, mit dem täglichen Verkehr, Grenzpendlerverkehr, Lastwagen 1= IUPAC zum Hafen Kleinhühningen, Lastwagenzubringerdienst, Einkaufsverkehr Richtung Deutschland z.B. Marktkauf, Zubringer Park & Ride Messe Basel und Anwohnerverkehr.

2. Aus dem Umweltverträglichkeitsbericht geht hervor, dass die Luftverschmutzung in Kleinhühningen schon heute über den zulässigen gesetzlichen Grenzwerten liegt und der zusätzliche Verkehr noch als eine weitere Belastung bringen wird, was wir nicht tolerieren wollen.

3. Das gigantische Einkaufszentrum ist grundsätzlich in Frage zu stellen und nicht zu bewilligen. Das aktuelle Beispiel in St. Jakobpark zeigt dass diese Art Einkaufszentrum in Raum Basel nicht gefragt ist. Das Preisgefälle zum nahen Ausland besteht nach wie vor.

4. Es wird heute von einer Bettenüberkapazität in Raum Basel gesprochen, laut Bericht BaZ, mit sinkender Auslastung der Hotels. Wir betrachten es als Ohrfeige, für uns Kleinhühninger, wenn ein Hotel mit Aktivkohlefilter gebaut wird, um die schlechte Luft für die Gäste zu filtern.

5. Eine Aufwertung von Kleinhühningen erfolgt nicht durch ein gigantisches Einkaufszentrum und ein zusätzliches „Brüggli“ über die Wiese, sondern durch konsequente Verkehrsberuhigung. Mit einem Park, Spielplatz und oder Sportplätze könnte viel für die durch Luftverschmutzung und Lärm geplagten Kleinhühninger getan werden. Zuerst wurde alles niedrigerissen und ausquartiert

was K leinhünigen eine Aufwertung brachte; z.B. Skaterhalle (Landhalle), im alten Stücki-Areal verschiedenste Künstler- und Musik-Akties, Ausstellungen und heute ein wundervolles Biotop mit seltenen Pflanzen und Vögeln, und jetzt will man uns ein vorgefertigtes Normprojekt aufzwingen, mit ihm in der oder sogar keiner Berücksichtigung von bestehendem. Nein danke!

Wir bitten Sie nun diese Überlegungen zu berücksichtigen, auf den Bebauungsplan zu verzichten und ihn abzulehnen.

G ezeichnet. Beatrice und Hanspeter D anzeisen

### Einsprache Marianne Mattmüller vom 21.06.2003:

Als langjährige Bewohnerin von K leinhünigen und unmittelbare Anwohnerin des Areals der ehemaligen Stückfärberei erhebe ich

#### Einsprache

gegen das genannte Projekt

#### Begründung

1. K leinhünigen ist bereits heute ein Quartier, das bis weit über die Erträglichkeitsgrenze hinaus mit allen möglichen Belastungen geplagt ist, welche die Wohn- und Lebensqualität für uns K leinhünigern zum Teilerheblich einschränken.

2. Das geplante grosse Einkaufszentrum bringt K leinhünigen in allererster Linie eine massive zusätzliche Verkehrsbelastung.

Laut Plänen und Einwohnerorientierung wird mit ca. 10 000 zusätzlichen Autofahrten pro Tag gerechnet! Darin eingeschlossen sind ca. 1500 Fahrten, die vom ebenfalls geplanten angrenzenden Science-Park verursacht werden.

Wir haben neben dem „gewöhnlichen“ Verkehr die Autobahn und ihren Zubringerverkehr, den beträchtlichen Grenzverkehr von und nach Deutschland mit zwei Zollübergängen und allerhand Schleichwegen, den Schwerverkehr in Durchgangsverkehr und zum Verlad als Huckepack zu verkraften. Bereits heute staut sich der Verkehr zu gewissen Zeiten in der Hochbergerstrasse und der K leinhünigeranlage zu stehenden Kolonnen! Da steht dann teilweise auch der BVB-Bus und wer kann, versucht den Stau via z.B. Badenstrasse/Neuhausstrasse zu umfahren.

10 000 zusätzliche Autos in K leinhünigen sind nicht zumutbar für die Menschen, die in dieser Gegend wohnen.

3. Die geplante Verkehrsführung scheint mir nicht ausreichend und auch nicht genügend durchdacht, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, geschweige denn die Überlastungssituation nicht noch zu verstärken! In den Plänen steht z.B. nichts über vorgesehene Massnahmen; wie die Neuhausstrasse als unmittelbare „Ausfahrtstrasse“ aus dem geplanten Einkaufsareal, davor geschützt werden soll, zur Durchfahrtsstrasse für all diejenigen Autos zu werden, die nicht durch die verstopfte Hochbergerstrasse fahren wollen.

4. Der Anschluss ans Netz des öffentlichen Verkehrs ist ebenfalls ungenügend. Eine geplante Bushaltestelle des 36er Busses vor dem Haus und eine Fussgängerbrücke in Richtung der Haltestelle des 14-er Trams sind mit Sicherheit viel zu wenig Anreiz, auf das bequeme Auto zu verzichten. Kein Mensch, der es vermeiden kann, trägt heutzutage seine vollen Einkaufstüten 500m weit zur Tramstation. Diejenigen Leute, die ihre Einkäufe weit tragen, z.B. von der Endstation des 14-er Trams bis nach Weil (D) in den nahe gelegenen Billigsupermarkt, (resp. zurück) tun dies, weil sie aus Geldgründen darauf angewiesen sind. Diese Leute werden auch weiterhin in billigeren Deutschland einkaufen gehen.

5. Zum Problem des Strassenverkehrs kommen leider noch diverse andere bestehende Faktoren für das Wohlbefinden in unserem Quartier hinzu. Ein Beispiel ist der Rangierverkehr des Hafens, der massiv quietschenden Lärm macht und die AnwohnerInnen manchmal fast zum Verzweifeln bringt.

Eine weitere grosse Einschränkung unserer Lebensqualität ist der Gestank in der Luft! Wir leben hier mit (phasenweise täglichen) massiven Geruchsbelästigungen, welche abwechselungsweise von der chemischen und sonstigen Industrie (zB. Thoma und Franck), der ARA und dem Hafen verursacht werden.

Unsere vielen bisherigen Versuche, Abhilfe zu erlangen, stossen nur sehr bedingt auf offene Ohren bei den zuständigen Stellen. Damit tut es uns doch als Hohn an, wenn laut Anwohnerorientierung der Tivona, die zukünftigen Kundinnen von Einkaufszentrum und Hotelmitten „besonderer Lüftungsanlege“ vor diesen Geruchsmissionen geschützt werden sollen, wir AnwohnerInnen aber weiterhin täglich mit ihnen drin leben sollen.

6. Womit wir beim Thema des allgemeinen Risikos auf dem Stückiareal gelandet wären. Die Industrie der unmittelbaren Umgebung ist erwiesenermassen risikoreich und die Diskussion darüber sprengt den Rahmen dieser Einsprache. Was hingegen zum Thema gehört, ist die Frage, ob risikoreiche Situationen richtig behandelt sind, indem neue Betroffene (zB. zukünftige Kundinnen oder Arbeitnehm:innen) mit speziellen Gebäuden anteilkonstruktionen geschützt werden sollen, anstatt die Ursachen des Risikos für alle Betroffenen, sprich: auch für uns KleinhüningerInnen (!) zum Indem. So wie die Pläne jetzt vorliegen, muss der Eindruck entstehen, es gäbe unterschiedlich schützenswerte Menschen.

7. Abgesehen von den eben genannten Problemen, die durch Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung für das umliegende Quartier und die weitere Umwelt entstehen würden, stellt sich auch die Frage der Notwendigkeit allgemein. Gibt es überhaupt Bedarf für ein weiteres so grosses Einkaufszentrum. Und braucht Basel noch ein neunstöckiges Hotel? Die Zahlen der unausgebotenen Hotelbetten in der Region sprechen nicht dafür. Wie wird der Bedürfnisnachweis erbracht, der die vielen Nachteile rechtfertigen würde?

8. An der Einwohnerorientierung wurde diese Frage aus dem Publikum mit „Kultur und Quartieraufwertung für Kleinhüninger“ beantwortet.

Sollen wir also glauben, dass Einkaufen in den ewig gleichen Filialen der bereits hinlänglich bekannten Ladenketten, gepaart mit Restaurant, Bowlingcenter und Fitnesszentrum das Leben in Kleinhüningen sogenannt kulturell aufwertet?

Daher gäbe es andere Dinge, die unser Quartier zur Verbesserung von Kultur und Lebensqualität gebrauchen könnte. Ideen sind in vielen Köpfen vorhanden.

Kegelbahnen, Restaurants und sogar eine Sportetage haben wir in unserem Quartier doch schon lange.

Ausserdem war genau dies genannte grosse Areal der ehemaligen Stückfäberei nicht immer Brachland! Bevor alles abgerissen oder teilweise in Übergangslösungen ausquartiert wurde, war es ein Gebiet mit diversen Gebäuden und Nischen für Kulturschaffende, Theaterexperimente, laute und leise Konzerte, Kleinbetriebe und Jugendliche (Jugendtreffpunkt früher, Landhalle als Skaterhalle bis vor kurzem).

Kultur war also schon einmal da, die geplante Neubebauung muss andere, gewinnträchtigere Nutzungen beinhalten!

9. Das geplante Projekt hat gigantische Ausmassen!

Braucht es, falls überhaupt, eine demassen hohe Anzahl Verkaufsquadratmeter (immer mit allen nachfolgenden logischen Konsequenzen wie hohe Parkplatzzahl, Verkehrsaufkommen etc.pp)? Ist das Projekt nicht völlig überdimensioniert?

Wie passt es in die grossräumige Planung der Stadt für den Nordteil Basels?

Wie kommt der bewohnbare und städtebaulich vertretbare Bogen zwischen DB-Areal (neues Wohngebiet) und Kleinhüningen („altes“ Wohngebiet) zustande, wenn ein Areal mit solch grossen baulichen und vor allem verkehrsgenerierenden Ausmassen in der Mitte liegt und feste Gegebenheiten

ten schafft?

Passen die Stückiarealpläne zu den Plänen für die Umgestaltung des Hochbergerplatzes und den Ausbau der Tramführung Richtung deutsche Grenze?

10. Von diesem projektierten Rieseneinkaufszentrum mit Hotel werden wir KleinhüningerInnen ausser einer fraglich notwendigen, zusätzlichen Einkaufsmöglichkeit wohl kaum besondere Vorteile haben. Einkaufen können wir auch bisher schon problemlos (Hochbergerplatz, Wiesenplatz, angrenzendes Deutschland, gute Verbindungen mit ÖV zur Innenstadt).

Ins Hotel gehen wir an unserem Wohnort kaum, bleibt die Frage, wer dieses Hotel überhaupt bewohnen soll. Wer will ein teures Zimmer mit Blick auf Sondernüllverbrennung und Kläranlage – und das in einer Stadt, in der weitere Grossprojekte an attraktiverer Lage (vgl. Pläne für Hotelum St. Jakob) im Raum stehen. Die Arbeitsplätze, mit denen häufig argum entiert wird, werden ja wohl nicht nach Wohnadresse vergeben, also vermutlich nicht einfach den KleinhüngerInnen zugute kommen, sondern weiteren Pendelverkehr verursachen.

Aus all den genannten Überlegungen komme ich zum Schluss, dass die geplante Nutzung des Stückiareals in der vorliegenden Planung nicht sinnvoll ist.

Deshalb beantrage ich, auf

die Festsetzung einer Zonenänderung, des Bebauungsplanes und der Lärmempfindlichkeitsstufe zu verzichten.

Gezeichnet: M. Arianne Mattmüller

### Einsprache Nadine Seeger-Bischoff vom 24.06.2003:

A) Als Betroffene lehne ich aus folgenden Gründen den Bebauungsplan Nr. 12 881 ab:

1. Die Zunahme des Verkehrs ist untragbar (Unfallgefahr, Lärm und Gestank, Verkehrsdichte). Im Umweltverträglichkeitsbericht werden sogar die Probleme Wiesenkreisel und Einfahrt Badenstrasse hervorgehoben.

2. Das Konzept für ein Einkaufszentrum entspricht keinem Bedürfnis. Allenfalls wären Spezialgeschäfte denkbar.

3. Ein weiteres Hotel, das leer steht und dessen Attraktivität in einer nicht ungefährlichen Industriezone fraglich ist, braucht unsere Stadt nicht.

4. Das ganze Areal wird, den Plänen nach, bis an die zulässigen Grenzen zugebaut. In einem so dicht besiedelten Gebiet, wie das Kleinbasel, ist das nicht zu verantworten.

5. Ausser dem Verbindungsweg Salmenweg – Neuhausstrasse ist kein Aussenweg vorgesehen.

6. Es ist viel zu wenig Grünfläche eingeplant.

7. Das ganze Projekt steht in der Diskussion zur integralen Aufwertung des Kleinbasels, und in Besonderen den städtebaulichen Visionen für Kleinhüningen (Werkstatt Basel: Umgestaltung Hochbergerplatz, Wohnzone DB – Areal, Verbindung der städtischen Grünzonen, Umnutzung Rheinhafen), buchstäblich quer in der Landschaft.

8. Nur am Rande bemerkt: die Zerstörung der Landhalle ist ein grosser Verlust.

B) Einer Zonenänderung kann erst zugestimmt werden, wenn quartieraufwertende Alternative vorliegen, damit an diesem originellen Standort städtische Kultur entstehen kann.

Anregungen zur Nutzung:

1. Sportplatz
  2. Kleingewerbe
  3. Park mit Planschbecken, Musikpavillon, Gartenwirtschaft, Grillplatz (Die eventuelle Versauerung des Bodens durch die Stickfärbereimuss selbstredend abgeklärt werden)
  4. Gemeindefest- oder Quartiersaal
  5. Umzonung zu Wohnraum mit mind. 50% Grünfläche müsste sehr eingehend besprochen werden.
  6. Robispielplatz
- Gezeichnet: Nadine Seeger-Bischoff  
Sonja Back, Neutraler Quartiersverein Pro Kleinhüttingen

### Einsprache Rosmarie Thomi vom 23.06.2003:

Bekannt ist, dass Kleinhüttingen nicht zu den privilegierten Quartieren der Stadt gehört. Bekannt ist unter anderem, dass wir sehr grosse Verkehrsaufkommen haben, der Sondernüllfen in diesem Quartier steht, Lärmimmissionen von der Deutschen Bahn haben etc..

Deshalb bin ich gegen die Überbauung des Stücki-Areal.

1. Die vorgesehene Überbauung bringt erneut zusätzlichen Autoverkehr ins Quartier. Die langen Auto-Kolonnen der Einkäufer, welche ins nahe Rheincenter über den Hiltalinger Zoll fahren sind Belastung genug. Auch der Bedarf an Lastwagen ist mehr als erfüllt.
2. Ein Einkaufszentrum in diesem Ausmass ist nicht notwendig (Billigeinkauf ist in den anliegenden Ländern Deutschland und Frankreich möglich)
3. Wermöchte ein Hotelzimmer mit Blick auf den Sondernüllfen buchen?
4. Leerstand betreffend Büroräumlichkeiten gibt es genügend.

Dies sind meine Argumente, dass die Überbauung "Stücki-Areal" wie sie zur Zeit zur Diskussion steht, eine Fehlplanung ist und nicht zur Ausführung kommen darf.

Gezeichnet: Rosmarie Thomi