

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).

G rundsätzlich 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 m² reiner Verkaufsfläche und 825 Stellplätzen Käufer aus einem weiteren räumlichen Umfeld erwartet.

Auf Grund 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 m² reiner Verkaufsfläche negative Auswirkungen auf unsere Einzelhandelslagen in Weil-Friedlingen und in der Innenstadt haben wird. Wir bitten abschließend um Mitteilung, wie über unsere Anregung entschieden wird und um weitere Beteiligung am Verfahren.

Gezeichnet: 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 Begehrten

Einsprache

Und stellt folgende Anträge:

I. Die Festsetzung einer Zonenänderung und eines Bebauungsplans wie vorgeschlagen ist aus umweltrechtlichen 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. Beider Wahl der Nutzung in städtischen, stark belasteten Raum muss aber darauf geachtet werden, dass diese anwohner- und umweltverträglich 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 m². Die geplante Größe lässt somit darauf schließen, dass der neue Fachmarkt die Kunden 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 verhindert die Wohnqualität der angrenzenden Wohnquartiere. Gemäß UG - BS §13 hat der Kanton den Auftrag, die Verkehrsumissionen zu stabilisieren und zu verhindern. Mit der vorgeschlagenen Realisierung des gigantischen Fachmarktes steht das Gegeuteil.

2. Luftbelastung ist nicht gesetzeskonform

Die Luftbelastung im Planungsperiode 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 Kleinräumen überdurchschnittlich. 20% mehr Stickoxyde und 100% mehr Kohlenwasserstoffe sowie 10% mehr Staubstoffe werden das heut schon stark belastete Quartier zusätzlich belasten. Dies ist überdurchschnittlich, nicht akzeptabel und kann mit den möglichen Luftinhalten annehmen nicht kompatibel 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 quartierverträgliches Mass heruntergefahren werden. Das heißt, dass ausgeblich verkehrserzeugende Teile des Projektes muss deutlich reduziert werden, was auch zu einer Reduktion der PP und der induzierten Schadstoffe führen wird. Nur dann ist das Projekt möglichweise gesetzeskonform.

3. Mangelhaft ÖV-Erschließung

Optimal kann die ÖV-Erschließung für ein solch gigantisches Zentrum nicht genannt werden. Ein solches 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 Reduzierung des Projekts auf. Dass bei einer guten ÖV-Erschließung die KundenInnen 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 Verkehrverbesserungen realisiert werden.

4. Strassenerschließung und flankierende Maßnahmen

Der Hauptstrahl der Kundenströme wird per Individualverkehr über die Autobahn erwartet. Die Erschließung mit dem Straßennetz ist grundsätzlich gut. Eine grosse Verkehrsbelastung müssen die AnwohnerInnen in der Kleinräumiger-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 eingriffen 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 Luftsanierungsgebiet. Der überarbeitete und verschärzte Luftreinhalteplan ist immer noch nicht in Kraft und liegt jetzt endlich zur Vernehmlassung vor. Es stellt sich beim vorliegenden übermäßig Luftschaadstoffe produzierende Projekt grundsätzlich die Frage, ob mit der Zonenplanänderung nicht zugewertet werden müsste, bis eine griffige Maßnahmenplanung vorliegt, welche zusätzliche verschärzte Maßnahmen vorsehen würde. Denn der jetzt vorliegende Zonen- und Bebauungsplan präjudiziert den noch nicht gültigen überarbeiteten Maßnahmenplan.

6. Massnahmen zur Modalsplitverbesserung

Um die Spieße zwischen den NutzerInnen des ÖV und des MIV anzugeleichen und den Modalsplit zu verbessern, ist es unabdingbar, dass die Parkplätze für die Einkaufenden gebührenpflichtig sind. Die heute üblichen Gebühren im M-Park und St.Jakob sind klar zu niedrig. Dies können beim vorliegenden Projekt im Rahmen des Luftreinhalteplans auf eine höheres Niveau angehoben werden. Selbstverständlich muss ein Rückerstattung der Gebühren als Einkaufsrabatt ausgeschlossen werden. Ein wichtige Element der Modalsplitverbesserung 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 58'000m² Bruttogeschossfläche Verkauf ist nicht umweltschutzgesetzkonform. Die vorgesehene Luftbelastungszunahme für Kehlhünigen ist übermäßig, obwohl Parkplatzbegrenzungsmassnahmen umgesetzt werden. Damit verstößt das vorliegende Projekt in seiner geplanten Gestaltung 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. dem massgeblich verkehrsproduzierende Teil redimensioniert werden. Bei einem verkleinerten Projekt muss die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert und flankierende Massnahmen zur Modalsplitverbesserung umgesetzt werden.

Gezeichnet: Paul Dillitz, 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 im folgender Begründung:

1. Das durchschnittlich zusätzlichen 10000 Autofahrten, nach Kehlhünigen, in das Einkaufszentrum und zurück, wird das Lokale Strassennetz total überfordert sein, was auch aus dem Umweltverträglichkeitsbericht hervor geht. Die Kehlhüniger Straßen sind schon heute überlastet, mit dem täglichen Verkehr, Pendlerverkehr, Lastwagen 1= IIUPAC zum Hafen Kehlhünigen, Lastwagenzubringerdienst, Einkaufsverkehr Richtung Deutschland z.B. Marktkauf, Zubringer Park & Ride Messe Basel und Anwohnerverkehr.

2. Aus dem Umweltverträglichkeitsbericht geht hervor, dass die Luftverschmutzung in Kehlhünigen schon heute über den zulässigen gesetzlichen Grenzwerten liegt und der zusätzliche Verkehr nochmals 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 im St.Jakobpark zeigt dass diese Art Einkaufszentrum im Raum e Basel nicht gefragt ist. Das Preisgefälle zum nahen Ausland besteht nach wie vor.

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

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

was K leinhüningen eine Aufwertung brachte; z.B . Skaterhalle (Landihalle), im alten StückiAreal verschiedene K ünstler- und M usik-A telies, Ausstellungen und heute ein W undervolles Bi top mit seltenen Pflanzen und Vögeln, und jetzt will m an uns ein vorgefertigtes N orm projekt aufzwingen, mit ihm in ihm oder sogar keiner Berücksichtigung von bestehendem .N ein danke!

W ir 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:

A ls langjährige Bewohnerin von K leinhüningen und unmittelbare Anwohnerin des Areals der ehemaligen Stückfärberei erhebe ich

E insprache

gegen das genannte Projekt

Begründung

1. K leinhüningen 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 leinhüningerInnen zum Teilerheblich einschränken.

2. Das geplante grosse Einkaufszentrum bringt K leinhüningen 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.

W ir 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 im Durchgangsverkehr und zum Verlad als H uckepack zu verkraften. Bereits heute staut sich der Verkehr zu gewissen Zeiten in der Hochbergerstrasse und der K leinhüningeranlage zu stehenden Kobnnen! Da steht dann teilweise auch der BVB-Bus und wer kann, versucht den Stau via zB . Badenstrasse/N euhausstrasse zu umfahren.

10 000 zusätzliche Autos in K leinhüningen 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 zB . 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. Die 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 vermögen kann, trägt heutzutage seine vollen Einkaufstüten 500m weit zur Tram station. Diejenigen Leute, die ihre Einkäufe weit tragen, zB . 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 im billigeren Deutschland einkaufen gehen.

5. Zum Problem des Straßenverkehrs kommen leider noch diverse andere belastende Faktoren für das Wohlbefinden in unserem Quartier hinzu. Ein Beispiel ist der Rangierverkehr des Hafens, derm assiv quietschenden Lärm macht und die AnwohnerInnen machen also 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 abwechslungsweise von der chemischen und sonstigen Industrie (zB. Thom 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 es uns doch als Wohnantrag laut Anwohnerorientierung der Tivona, die zukünftigen Kundinnen von Einkaufszentrum und Hotel mit „besonderer Lüftungsanlage“ vor diesen Geruchsemissionen geschützt werden sollen, wir AnwohnerInnen aber weiterhin täglich mitten drin leben sollen.

6. Womit wir beim Thema des allgemeinen Risikos auf dem Stückiareal gelandet wären. Die Industrie der unmittelbaren Umgebung ist erstaunlich risikoreich und die Diskussion darüber sprengt den Rahmen dieser Ein sprache. Was hingegen zum Thema gehört, ist die Frage, ob risikoreiche Situationen richtig behandelt sind, indem neue Betroffene (zB. zukünftige Kundinnen oder ArbeitnehmerInnen) mit speziellen Gebäudemerkmalen geschützt werden sollen, anstatt die Ursachen des Risikos für alle Betroffenen, sprich: auch für uns Kleinbüningern (!) zu mindern. So wie die Pläne jetzt vorliegen, muss derindruck 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 unausgelasteten 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 Kleinbüning“ beantwortet.

So sollen wir also glauben, dass Einkaufen in den etwas gleichen Filialen der bereits hinlänglich bekannten Ladenketten, gepaart mit Restaurant, Bowlingcenter und Fitnesszentrum das Leben in Kleinbüning sogenannt kulturell aufwertet?

Da 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 Stückfarberei nicht immer Brachland! Bevor alles abgenissen 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, gewinnbringendere Nutzungen beinhalten!

9. Das geplante Projekt hat gigantische Ausmass!

Braucht es, falls überhaupt, eine dermassen hohe Anzahl Verkaufsquadrate (immer mit allen nachfolgend logischen Konsequenzen wie hohe Parkplatzzahl, Verkehrsaufkommen etc.)? 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 Kleinbüning („altes“ Wohngebiet) zustande, wenn ein Areal mit solchen grossen baulichen und vor allem verkehrsgenerierenden Ausmassen in der Mitte liegt und feste Ergebnisse?

ten schafft?

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

10. Von diesem projektierten Rieseneinkaufszentrum mit Hotel werden wir KleinbürgertInnen 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 Sondermüllverbrennung und Käranlage – und das in einer Stadt, in der weitere Grossprojekte an attraktiverer Lage (vgl. Pläne für Hotel zum St. Jakob) im Raum stehen. Die Arbeitsplätze, mit denen häufig argumentiert wird, werden ja wohl nicht nach Wohnadresse vergeben, also vermutlich nicht einfach den KleinbürgertInnen zugute kommen, sondern weiteren Pendelverkehr verursachen.

Aus all den genannten Überlegungen kommt mir zum Schluss, dass die geplante Nutzung des Stückiareas in der vorliegenden Planung nicht sinnvoll ist.

Deshalb beantrage ich, auf die Festsetzung einer Zonenänderung, des Bebauungsplanes und der Lärmmmpfindlichkeitsstufe zu verzichten.

Gezeichnet: Marianne Mattheuer

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 dichtbesiedelten Gebiet, wie das Kleinbasel, ist das nicht zu verantworten.

5. Außerdem Verbindungsweg Salmweg-Neuhausstrasse ist kein Altlauf vorgesehen.

6. Es ist viel zu wenig Grünfläche eingeplant.

7. Das ganze Projekt steht in der Diskussion zur integralen Aufwertung des Kleinbasels, und im Besonderen den städtebaulichen Visionen für KleinbürgertInnen (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) Eine Zonenänderung kann erst zugestimmt werden, wenn quartieraufwertende Alternativen vorliegen, dann an diesem originellen Standort städtische Kultur entstehen kann.

Anregungen zur Nutzung:

1. Sportplatz
2. K leingewerbe
3. Park mit Planschbecken, Musikpavillon, Gartenwirtschaft, Grillplatz (Die eventuelle Versiegelung des Bodens durch die Stückfarbereimuss selbstredend abgeklärt werden)
4. Gemeinde- oder Quartiersaal
5. Umzierung zu Wohnraum mit mind. 50% Grünfläche müsste sehr eingehend besprochen werden.
6. Robispielplatz

Gezeichnet: Nadine Seeger-Bischoff
 Sonja Back, Neutraler Quartierverein Pro Kleinrüningen

Einsprache Rosmarie Thomi vom 23.06.2003:

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

Deshalb bin ich gegen die Überbauung des StückiAreal.

1. Die vorgesehene Überbauung bringt erneut zusätzlichen Autoverkehr ins Quartier. Die langen Auto-Ketten der Einkäufer, welche ins nahe Rheincenter über den Hiltlinger Zollfahren 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. Wer möchte ein Hotelzimmer mit Blick auf den Sondermüllhof buchen?

4. Leerstand betreffend Büroärmlichkeiten gibt es genügend.

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

Gezeichnet: Rosmarie Thomi