



Baudepartement des Kantons Basel-Stadt

Amt für Umwelt und Energie

► Koordinationsstelle Umweltschutz

UVP - Projekt
TIVONA ETA AG

Einkaufszentrum Stückfärberei

Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über
die Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Basel, 18. Juli 2003

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	4
2 Zum Umweltbericht	4
2.1 Allgemeiner Eindruck, Vollständigkeit	4
2.2 Plausibilität und Sensitivität der Resultate	6
3 Projektbeschrieb	6
4 Beschreibung des Ausgangszustandes	7
5 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt	7
5.1 Bauphase	7
5.1.1 Luft	7
5.1.2 Lärm und Erschütterungen	8
5.1.3 Flora und Fauna	8
5.1.4 Altlasten	8
5.1.5 Abfall	8
5.1.6 Abwasser	9
5.2 Betriebsphase	9
5.2.1 Luft	9
5.2.2 Lärm und Erschütterungen	10
5.2.3 Flora und Fauna	11
5.2.4 Oberflächengewässer	11
5.2.5 Energie	11
5.2.6 Abwasser	12
5.2.7 Transport/Verkehr (Planung)	12
5.2.8 Störfallvorsorge	13
6 Beurteilung der weitergehenden Massnahmen und deren Kosten	14
7 Zusammenfassende Beurteilung	15
7.1 Bauphase	15
7.2 Betriebsphase	15
8 Anträge an das Hochbau- und Planungsamt	17
8.1 Bauphase	17

8.1.1	Luft	17
8.1.2	Lärm und Erschütterungen	17
8.1.3	Flora und Fauna	18
8.1.4	Altlasten	18
8.1.5	Abfall	18
8.1.6	Abwasser	19
8.2	Betriebsphase	20
8.2.1	Luft	20
8.2.2	Lärm und Erschütterungen	20
8.2.3	Flora und Fauna	20
8.2.4	Oberflächengewässer	20
8.2.5	Energie	21
8.2.6	Abfall	21
8.2.7	Abwasser	21
8.2.8	Verkehr	21
8.2.9	Störfallvorsorge	22
8.2.10	Umweltgefährdende Stoffe	22

Verwendete Abkürzungen

AltIV	Verordnung vom 26. August 1998 über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV); SR 814.680
AUE	Amt für Umwelt und Energie
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EKZ	Einkaufszentrum
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG) vom 24.01.1991 (Stand am 21.12.1999)
GSchV	Verordnung vom 1. Juli 1998 über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzverordnung, GSchV) vor wassergefährdenden Flüssigkeiten (VWF); SR 814.202
IGW	Immissionsgrenzwert
Kant.	
GSchV	kantonale Gewässerschutzverordnung
KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
LHA	Lufthygieneamt beider Basel
LRP	Luftreinhalteplan beider Basel, 20. Februar 1990
LRV	Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985; SR 814.318.142.1
LSV	Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1988; SR 814.41
LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt vom 15. Dezember 1992; SG 782.100
MIV	Motorisierter Individual-Verkehr
NLG	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 25.1.95, SG 798.100
NLV	Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz vom 8.9.98, SG 798.110
PW	Planungswerte
StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung) vom 27. Februar 1991; SR 814.012
TVA	Technische Verordnung über Abfälle (TVA) vom 10. Dezember 1990; SR 814.600
UFS	Umweltschutzfachstellen
USG	Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01
USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991; SG 780.100
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VA	Verkehrsabteilung Kantonspolizei
VVS	Verordnung vom 12. November 1986 über den Verkehr mit Sonderabfällen (VVS); SR 814.610

1 Einleitung

An der Baden- und Hochbergerstrasse in Kleinhüningen soll ein Gebäudekomplex mit rund 80'000 m² Bruttogeschossfläche verwirklicht werden. Er umfasst ein zweigeschossiges Einkaufszentrum (ca. 50'000 m²), einen neugeschossigen Hotel- und Bürotrakt und ein unterirdisches Parking mit insgesamt 824 Parkplätzen. Das Vorhaben unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die UVP-Pflicht ergibt sich gemäss Anhang UVPV aufgrund des Anlagentyps Nr. 11.4 "Parkhäuser und -plätze für mehr als 300 Motorwagen" und Anlagentyp 80.5 "Einkaufszentren mit mehr als 5'000 m² Verkaufsfläche".

Das massgebliche Verfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Änderung des Zonenplans und Bebauungsplanes.

Bei der Beurteilung des Umweltberichtes (April 2003) haben folgende kantonale Umweltschutzfachstellen mitgewirkt:

- Amt für Umwelt und Energie mit den Bereichen:
 - Lärmschutz
 - Gewässer und Altlasten
 - Abfall und Sonderabfall
 - Abwasser
 - Koordination Umweltschutz
- Hochbau- und Planungsamt (Abteilung Transport/Verkehr und Gestaltung/Öffentlicher Raum)
- Kantonales Laboratorium/Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (Bereich Störfallvorsorge)
- Kantonspolizei/Verkehrsabteilung (Bereich Verkehrssicherheit)
- Lufthygieneamt beider Basel (Bereich Luft)
- Stadtgärtnerei und Friedhöfe, kantonale Fachstelle für Naturschutz (Bereiche Flora und Fauna).

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

2 Zum Umweltbericht

2.1 Allgemeiner Eindruck, Vollständigkeit

Lärm

Für eine Neuanlage gelten die Planungswerte nach LSV Anhang 6. Da die Planungswerte im Sinne der Vorsorge eingehalten werden müssen, ist diese Information für Benutzer des UVB aufschlussreich und sollte bei der Beschreibung des Vorhabens nicht fehlen.

Flora und Fauna

Im Fachbericht Flora und Fauna wird nur auf eine geschützte Vogelart verwiesen. Ob andere Tierarten nicht vorhanden sind oder nicht untersucht wurden, ist nicht ersichtlich.

Der Fachbericht Flora und Fauna nennt Ersatzmassnahmen, die sinnvoll aber nicht spektakulär sind. Naturnahe Flachdachbegrünungen werden immer verfügt, auch bei Projekten, die einen viel geringeren Eingriff darstellen. Zudem kann eine Flachdachbegrünung kein wirklicher Ersatz für gewachsenen, versickerungsfähigen Boden darstellen. Um als Ersatzmassnahme akzeptiert zu werden, ist die Flachdachbegrünung wie unter 5.2 und 5.3 im Fachbericht beschrieben, umzusetzen. Dies bedingt eine entsprechende architektonische Planung der Dachkonstruktion. Es ist frühzeitig Kontakt mit einer Fachperson für naturnahe Dachbegrünungen aufzunehmen.

Aus dem UVB wird nicht ersichtlich, wie die vorhandene schützenswerte Fauna über die Bauzeit erhalten werden kann. Nicht alle Arten sind so mobil oder anpassungsfähig, dass sie problemlos ausserhalb des Areals überdauern können.

Die Umgebungsgestaltung ist zu konkretisieren. Entgegen dem Wunsch der Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz liegt dem UVB kein Umgebungsgestaltungsplan bei. Die Umgebungsgestaltung kann deshalb nicht beurteilt werden.

Für die Betriebsphase fehlt ein Pflegekonzept für die Ersatz- und Ausgleichsflächen.

Oberflächengewässer

Aus dem Verkehrsgutachten geht nicht klar hervor, wie dringlich eine Fussgängerbrücke für das Einkaufszentrum ist, zumal dieses auch ohne Steg über die Wiese gut erreichbar wäre. Ausserdem fehlen Angaben zum Ausgangszustand der Wiese sowie zum Bau der Fussgängerbrücke. Sofern der Nachweis erbracht wird, dass der geplante Fussgängersteg unerlässlich ist und im öffentlichen Interesse steht, ist im Hinblick auf dessen Errichtung vor Baubeginn eine detaillierte, ökologische Beschreibung des Lebensraums Wiese samt seiner Lebensgemeinschaften der Abteilung Gewässer und Altlasten einzureichen. In diesem Zusammenhang sind auch die Auswirkungen auf Flora und Fauna beim allfälligen Bau und Betrieb der Fussgängerbrücke zu untersuchen.

Energie

Im Pflichtenheft vom 19. April 2000 wurde unter Punkt 4.3.6 von der Energiefachstelle gefordert, dass darzulegen ist, ob die Wärmeversorgung mit Abwärme oder Wärmeüberschüssen aus der Umgebung gedeckt werden kann.

Im vorliegenden UV-Bericht ist kein entsprechender Nachweis geführt und die vorhandene Datenlage nicht dargestellt.

Aufgrund dieser Sachlage wurde von der Energiefachstelle zur Beurteilung des UVB telefonisch von der Gesuchstellerin gefordert, dass zumindest der Bericht der Firma "Landert und Partner" vom 21.6.2000 überarbeitet und auf den heutigen Wissenstand aktualisiert werden soll. Die Studien von Landert und Partner (Vorabklärung vom 30. Juni 2000, Projektstudie zusammen mit Gruneko vom 13. Juli 2001, Kälteerzeugung vom 28. November 2001) sind der Gesuchstellerin bekannt. Eine Aktualisierung fand nicht statt.

Abfall

Die im Pflichtenheft aufgeführten Fragen für das Gebiet Abfall werden im UVB nicht behandelt und auch die Anträge der Fachstelle Abfall nicht berücksichtigt. Die Fachstelle Abfall ist jedoch damit einverstanden, dass das Rückbau- sowie das Triage- und Entsorgungskonzept mit den Unterlagen zum Baubegleiten eingereicht wird.

Störfallvorsorge

Leider wurde versäumt, bei der Schlussredaktion des Umweltberichts konsequent den aktuellen Stand des Projekts darzulegen. So wird im Bericht durchwegs auf das modifizierte Vorprojekt als Grundlage des Bebauungsplans, Stand Januar 2003, verwiesen, während der zum Bebauungsplan tatsächlich eingereichte Bericht mit dem gleichen Titel das Datum vom Februar 2003 trägt. Auch hat die Bauherrschaft die im UVB unter "EBP 2002b" und "EBP 2002c" referenzierten Dokumente mit Brief vom 17. April 2003 als ungültig erklärt und durch den Bericht "Risikostudie Stückfärbereiareal - Dokumentation Massnahmenplanung, Revision 1, April 2003" ersetzt. Die KCB hält verbindlich fest, dass sie in beiden Fällen bei der Beurteilung die neueren Dokumente zugrunde gelegt hat.

Weiter wird im Bericht ausgeführt, dass Vereinbarungen zwischen der Bauherrschaft und den industriellen Nachbarbetrieben zur zeitgerechten Umsetzung aller zur Störfallvorsorge nötigen Massnahmen am Projekt und bei den Risikoquellen dieser Betriebe abgeschlossen worden seien. Gemäss Angaben von Vertretern der betroffenen Industriebetriebe ist aber bisher erst eine Vereinbarung, und die auch erst im Juni 2003, unterzeichnet worden. Dieser Punkt ist wichtig, weil erst eine solche Vereinbarung dem Kanton Basel-Stadt die Gewissheit

verschafft, dass die beantragte Zonenänderung nicht später untragbare Risiken für die Bevölkerung verursacht oder dem Kanton Schadenersatzklagen beschert.

2.2 Plausibilität und Sensitivität der Resultate

Störfallvorsorge

Die Bauherrschaft hat auf Vorschlag der KCB die Erarbeitung einer vorausschauenden Risikostudie in Auftrag gegeben. Die KCB hat - auf Wunsch der Bauherrschaft und der industriellen Nachbarn - deren Erarbeitung fachtechnisch begleitet und unterstützt. Die angewandte Methodik entspricht dem Standard für Risikoermittlungen gemäss Störfallverordnung.

Die erarbeitete Studie ist fachlich fundiert, gut dokumentiert und aussagekräftig bezüglich den zu treffenden Massnahmen, um die Risiken bei einem Störfall als tragbar beurteilen zu können. Die Risikostudie dokumentiert sauber die getroffenen Annahmen und Einschränkungen, sodass bei Erreichen des Betriebszustandes des Projekts der dann erreichte Ist-Zustand mit dem in der Risikostudie definierten Soll-Zustand verglichen werden kann.

Die Studie ist verfasst zur Planung des vorliegenden Projekts, macht aber spätere Risikoermittlungen gemäss Störfallverordnung, die durch die Betriebe mit Gefahrenpotenzialen zu erstellen wären, nicht apriori überflüssig. Das hat zum einen damit zu tun, dass die getroffenen Annahmen der vorausschauenden Risikostudie mit den Realitäten überprüft werden müssen, zum anderen aber auch damit, dass andere Veränderungen im näheren Umfeld der Risikoquellen zum Zeitpunkt der Studie nicht bekannt waren und deshalb nicht berücksichtigt werden konnten. So berücksichtigt die Risikostudie Stücki das Projekt Science Park auf dem ehemaligen Areal 8 der Novartis nicht, das gleiche gilt für die weiteren Projekte, die der UVB (S. 3) erwähnt.

3 Projektbeschreibung

Luft

Die Dimensionierung des Parkings erfolgte gestützt auf die kantonale Parkplatzverordnung. Es ist eine Parkplatzbewirtschaftung vorgesehen, die Tarife sind jedoch noch nicht festgelegt. Die Erschliessung für den motorisierten Kundenverkehr ist über die Badenstrasse geplant. Die Anwendung eines möglichen Fahrleistungsmodells ist nicht erwähnt.

Lärm

Die eingehausten Umschlagsrampen im nordwestlichen Bereich kommen den Interessen des Lärmschutzes sehr entgegen. Dass das Wendehaus gegen Norden offen ist, stellt kein Problem dar, da die Wohnhäuser an der Neuhausstr. 41 – 49 durch den dazwischenliegenden Gewerbekomplex abgeschirmt sind.

Eventuell ist eine schallabsorbierende Ausführung des Portalbereiches zu prüfen. Aufgrund der gewerblichen Nutzung der angrenzenden Gebäude sowie der Tatsache, dass die Planungswerte eingehalten werden, scheint dies jedoch nicht notwendig.

Abwasser

Im vorliegenden UVB wird unter Ziffer 5.2 "Abwasser" richtig erläutert, dass gewisse Abwässer der Baustelle einer Vorbehandlung bedürfen. In erster Linie handelt es sich dabei um die stark alkalischen Baustellenabwässer wie z.B. Betonaufbereitungsabwasser, Abwasser aus der Reinigung von Betonverarbeitungsgeräten etc., welche in Kanalisationsleitungen Betonkorrosionsschäden verursachen können und deshalb vor ihrer Ableitung neutralisiert werden müssen.

Beim späteren Betrieb des Einkaufszentrums sind - gemäss Schreiben des Projektverfassers vom 5.6.2003 - die künftigen Mieter noch nicht bekannt, weshalb detaillierte Unterlagen zum

Bereich Abwasser fehlen. Dagegen ist im Parkhaus weder eine Tankstelle noch eine Waschanlage resp. Autowerkstatt vorgesehen, wodurch keine belasteten Abwässer anfallen werden.

4 Beschreibung des Ausgangszustandes

Luft

Das vorgesehene Projekt liegt in einem Gebiet mit erheblicher lufthygienischer Vorbelastung. Sowohl die Stickstoffdioxid-Belastung wie auch die Ozon-Belastung der Luft überschreiten die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV). Die Ozonkonzentration in der Luft überschreitet im Jahre 2002 an der Messstation St. Johann den Grenzwert von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ während 112 Stunden. Nach LRV wird eine Überschreitung während einer Stunde pro Jahr toleriert. Der Immissionsgrenzwert für Schwebstaub PM10 wird ebenfalls überschritten. Die gesamte Stadt Basel ist aus diesem Grund ein lufthygienisches Belastungsgebiet, in dem die Luftqualität verbessert werden muss.

Lärm

Die Aussage, dass die temporäre Zwischennutzung des Areals zu keinen Lärmbelastigungen führe, ist angesichts der Nutzung als Recyclingbetrieb unpräzise. Da die heutige Nutzung für die Beurteilung der Lärmbelastung nur von untergeordneter Bedeutung ist, muss dieser Punkt jedoch nicht weiter ausgeführt werden.

Störfallvorsorge

Die gegenwärtige Risikosituation in der Umgebung des Projekts wird im Umweltbericht sehr knapp behandelt. Die im UVB zitierte Risikostudie zeigt, dass sich im Umkreis von 500 m um das Projekt herum dreizehn Betriebe bzw. Betriebseinheiten befinden, die im kantonalen Verzeichnis der Gefahrenquellen eingetragen sind. Bei fünf dieser Betriebe wurden die Risiken in der Risikostudie wegen erheblichen Auswirkungen bei Projektrealisierung vertieft analysiert. Im weiteren bestehen im erwähnten Projektparameter fünf Verkehrswege mit erheblichem Gefahrgutaufkommen sowie zwei (unterirdische) Erdgas-Hochdruckleitungen, die jedoch im Rahmen dieser Studie - in Absprache mit der KCB - nicht weiter analysiert wurden. Begründet wurde dies damit, dass es sich nicht um ein projektspezifisches Problem handelt, sondern an vielen Orten besteht, wo Routen für gefährliche Güter durch dichtbesiedelte Gebiete führen.

5 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt

5.1 Bauphase

5.1.1 Luft

Emissionen durch den Bauverkehr (Strassentransporte)

Aus dem Bericht ist ersichtlich, dass eine beträchtliche Menge Material verschoben wird. Während der Dauer des Aushubs von ca. 2 Monaten ist mit einem zusätzlichen Schwerverkehrsaufkommen von ca. 300 Lastwagen pro Tag zu rechnen. Während der Rohbauphase von einem Jahr ist mit ca. 60 Lastwagen pro Tag zu rechnen. Da die Bautransporte in einem dichtbesiedelten sowie lufthygienisch stark belasteten Gebiet stattfinden, müssen in Anlehnung an die Richtlinie zur Luftreinhaltung bei Bautransporten des BUWAL, zur Reduktion der Emissionen aus den Lastwagentransporten noch zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.

Zur Verminderung der Emissionen wird im UVB vorgeschlagen, nur Fahrzeuge einzusetzen, welche dem neuesten technischen Stand (Euro 4) entsprechen. Dies entspricht den Vorgaben der Richtlinie zur Luftreinhaltung bei Bautransporten des BUWAL und muss daher umgesetzt werden.

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. Bei Baustellen der Massnahmenstufe B müssen neben den Basismassnahmen ("gute Baustellenpraxis") zusätzlich spezifische Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen getroffen werden. Unter anderem müssen dieselbetriebene Baumaschinen mit einer Leistung über 18 kW mit Dieselmotoren ausgerüstet sein. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Massnahmen ist in Anlehnung an die Baurichtlinie Luft des BUWAL unter Ziffer 8.1.1 „Anträge“ aufgeführt.

Controlling - Umweltbaubegleitung

Im UVB sind keine organisatorischen Massnahmen gemäss der Baurichtlinie Luft bei der Bauausführung gemäss den Massnahmen B1 bis B5 der Baurichtlinie Luft und das Erstellen eines Kontrollkonzepts beschrieben. Im Sinne eines erfolgreichen Controllings erachtet das LHA es als 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.

5.1.2 Lärm und Erschütterungen

Die Einstufung in die Massnahmenstufe B sowohl für den Baustellenlärm als auch für die Bautransporte ist korrekt. Offen bleibt jedoch die Darstellung der vorgesehenen Massnahmen, resp. der Hinweis auf die Pflicht zur Erstellung eines Baulärmkonzeptes. Der Verweis auf den Massnahmenkatalog im Anhang der Baulärm-Richtlinie des BUWAL vom Februar 2000 ist nicht ausreichend (vgl. Antrag der Lärmschutzfachstelle unter 8.1.2).

5.1.3 Flora und Fauna

Durch den Bau wird ein jahrelang ungestörtes Areal von einem Tag auf den anderen intensiv bearbeitet. Für viele Tiere ist dies problematisch, zumal das Einkaufszentrum einen sehr grossen Anteil der Parzellenfläche beansprucht. Nicht alle Arten sind so mobil oder anpassungsfähig, dass sie problemlos ausserhalb des Areals überdauern können.

Etwas gemildert könnte der Eingriff werden, wenn einzelne Zonen des Areals als Rückzugsorte vorübergehend (rotierend) von der Bauaktivität ausgenommen werden. Dies könnte z.B. die Ecke sein, wo das Bodenmaterial für die spätere Dachbegrünung gelagert wird.

5.1.4 Altlasten

Beim Aushub für das neue Einkaufszentrum wird Material zu Tage gefördert, das unterschiedliche Belastungen aufweist. Das Bauprojekt führt für den Bereich Altlasten zu einer deutlichen Verbesserung der Ausgangslage, weil bestehende, bekannte Belastungen des Untergrundes entfernt werden.

5.1.5 Abfall

Das Vorgehen beim Aushub und der Entsorgung der Bauabfälle (insbesondere der verschmutzten Aushubmaterialien) kann infolge mangelnder Unterlagen nicht beurteilt werden. Die dabei auftretenden Umwelteinwirkungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen.

5.1.6 Abwasser

Baustellenabwässer können die Umwelt belasten. Mit den heute zur Verfügung stehenden Verfahrenstechniken können Baustellenabwässer jedoch soweit vorbehandelt werden, dass keine relevanten Umweltbelastungen entstehen. Nur bei einer lückenlosen Anwendung der SIA-Richtlinie 431 lassen sich negative Auswirkungen im Umweltbereich Wasser verhindern.

5.2 Betriebsphase

5.2.1 Luft

Die grössten lufthygienischen Auswirkungen verursacht der Kundenverkehr ausgelöst durch die geplanten Parkplätze. Im UVB wird anhand einer detaillierten Fahrtenprognose aufgezeigt, dass das geplante Einkaufszentrum Stücki-Areal voraussichtlich ein Verkehrsaufkommen von 6'840 MIV-Fahrten (DTV) erzeugen wird. Es wird auch dargestellt, dass das tägliche Kundenaufkommen, welches abhängig ist von der Art der Nutzung, der Attraktivität und dem Erlebniswert bei ca. 5'800 Personen liegen wird. Der Modal Split geht dabei davon aus, dass rund 80 % des Zielpublikums das private Fahrzeug benutzen wird und 10 % die öffentlichen Verkehrsmittel. Für die restlichen 10 % wird geschätzt, dass diese per Fuss resp. Velo das Einkaufszentrum erreichen.

Durch das geplante Projekt steigen die verkehrsbedingten Stickoxidemissionen im Nahbereich um 3.8 kg pro Tag auf insgesamt 94.2 kg pro Tag an. Der Kohlenwasserstoff-Ausstoss steigt von 12.1 kg pro Tag auf insgesamt 15.2 kg pro Tag an.

In Kleinhüningen führt das Projekt zu einer beträchtlichen Zunahme bei den Stickoxiden von bis zu 45 %. Gemäss den Berechnungen nach dem NO₂-Immissionsmodell von Emch+Berger führt dies zu einer Erhöhung der NO₂-Immissionsbelastung von 0.3 µg NO₂/m³. dies entspricht 1 % des LRV-Immissionsgrenzwerts von 30 µg NO₂/m³.

Wichtig bei der Beurteilung der Emissionen ist die Tatsache, dass das Vorhaben in einem übermässig mit Luftschadstoffen belasteten Gebiet geplant ist. Bei übermässigen Umweltbelastungen sind nach Art. 11 Abs. 3 USG die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen. Bei übermässigen Luftbelastungen durch Verkehrsanlagen legt Art. 19 LRV fest, dass ein Massnahmenplan im Sinne von Art. 31 ff LRV auszuarbeiten ist. Der Regierungsrat hat dazu im Februar 1990 den Luftreinhalteplan beider Basel beschlossen. Als Ausführungsbestimmung zum Luftreinhalteplan wurde die kantonale Parkplatzverordnung (vom 22. Dezember 1992) erlassen. Diese Verordnung hat zum Ziel, mittels Beschränkung der Parkplätze die Emissionen des Motorfahrzeugverkehrs zu vermindern. Die Anzahl der Parkplätze bei diesem Projekt würde aufgrund der gültigen Parkplatzverordnung berechnet.

Die Verordnung billigt einem Bauherr die Erstellung einer bestimmten Anzahl Parkplätze zu. Mit zunehmender Grösse eines Projektes nimmt die Anzahl der Parkplätze immer weiter zu und somit auch die durch den Verkehr injizierte Umweltbelastung. Bei publikumsintensiven Anlagen wird durch die Mehrfachnutzung der Parkplätze das Problem noch erheblich verschärft.

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen sind daher nicht nur primär die Anzahl Parkplätze massgebend, sondern auch der dabei induzierte der Verkehr, der von den Parkplätzen ausgeht, also die Anzahl Fahrten des motorisierten Individualverkehrs. Je nach Nutzung entsteht ein unterschiedliches Fahrtenaufkommen pro Parkplatz. Das Fahrtenaufkommen ist wesentlich von der Integration des Standortes in die umliegende Infrastruktur d.h. von dessen Erreichbarkeit zu Fuss, per Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr beeinflusst.

Die Erfüllung der Luftqualitätsnormen in einem Belastungsgebiet erfordert eine Verminderung der Emissionen. Deshalb sind angepasste Massnahmen zur weitergehenden Verminderung der Emissionen notwendig. Im neuen Luftreinhalteplan, welcher kurz vor der Verabschiedung steht, ist eine Massnahme aufgeführt, die auf die Reduzierung der Umweltbelastung durch neue bzw. bestehende publikumsintensive Anlagen zielt. Die Massnahme 1.2

"Koordination von Raumplanung und Luftreinhaltung bei publikumsintensiven Einrichtungen" sieht vor, dass durch ein sogenanntes Fahrleistungsmodell, wie es bereits in anderen Kantonen erfolgreich eingesetzt wurde, ein emissionsarmer Verkehrsablauf erreicht wird.

Das Fahrleistungsmodell beruht auf der Überlegung, dass jede Verkehrsanlage ein bestimmtes Fahrtenkontingent erhält, welches sich ableitet aus dem Erschliessungsgrad des Standortes und der bestehenden lokalen Umweltbelastung. Durch technisch und betrieblich mögliche, sowie wirtschaftlich tragbare Massnahmen soll der Modal-Split zu Gunsten umweltverträglicher Verkehrsformen bestmöglich beeinflusst werden.

Beim vorliegenden Projekt soll an die Bewilligung der Anzahl Parkplätze auch ein Fahrtenkontingent geknüpft werden. Im Rahmen eines Fahrten-Controllings wird das Fahrtenaufkommen erhoben und wenn nötig solange Massnahmen getroffen bzw. ergänzt, bis sich die vom Einkaufszentrum erzeugten Fahrten innerhalb des bewilligten Rahmens bewegen. Dazu können Massnahmen, die z.B. das Parkierungsregime (zugelassenen Benutzergruppen, Gebührenerhöhung, Mobilitätskampagnen etc.) beeinflussen, ergriffen werden.

Nur so können die im UVB prognostizierten Fahrten auch wirksam kontrolliert und durchgesetzt werden.

Da im Entwurf zum neuen Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Forderung nach der Einführung eines Fahrleistungsmodells enthalten ist, beantragt das Lufthygieneamt beider Basel, bei diesem Projekt als weitergehende Massnahme ein solches Modell anzuwenden. Die Entwicklung und Berücksichtigung eines Fahrtenmodells führt zu keinerlei Verzögerung beim Projektablauf, da diese Massnahme erst nach Eröffnung des Einkaufszentrums wirksam wird.

5.2.2 Lärm und Erschütterungen

Strassenlärm

Nach Art. 9 LSV darf der induzierte Verkehr die Immissionsgrenzwerte einer bestehenden Verkehrsanlage nicht überschreiten oder bei einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage zu keinen wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen (> 1 dB) führen. Beide Voraussetzungen werden erfüllt.

Industrie- und Gewerbelärm

Die Anforderung, dass für die technischen Anlagen auf dem Dach des Neubaus die Planungswerte bei den westlich gelegenen Wohnhäusern einzuhalten sind ist richtig. Hilfreich wäre jedoch ein Nachweis, welcher aufgrund einer Rückwärtsrechnung aufzeigt, welche Emissionspegel die Anlagen dadurch einzuhalten haben.

Die nachfolgende Berechnung zeigt, welcher Schallpegel auf dem Dach des Neubaus zugelassen werden können:

Bei Anlagen der Haustechnik auf dem Gebäudedach, resp. an der Gebäudefassade handelt es sich vorwiegend um Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage (HLK), um Luft-Auslass- oder Ansaugöffnungen, um Liftanlagen oder ähnliches. Am kritischsten in Bezug auf den Nachbarnschall sind in diesem Zusammenhang die HLK-Anlagen, z.B. Rückkühler. Nach Anhang 6 LSV wird diesen Anlagen während der Nachtperiode (19:00 – 07:00) durch den Korrekturwert $K1 = 10$ dBA ein hohes Störpotenzial zugewiesen.

Im folgenden wird im Sinne einer Annahme auf der sicheren Seite der maximal zulässige Emissionspegel für die Summe aller Anlagen ausgewiesen. Dieser sollte im Rahmen der Submission als verbindliche Randbedingung für das offerierte Produkt integriert werden. Da der Standort sowie der Typ der Anlagen noch nicht bekannt ist, wird von einem minimal möglichen Abstand zu den nächstgelegenen Wohnräumen (Hochbergerstr. 72 – 76) von 25 m ausgegangen. Daraus ergibt sich der in nachstehender Tabelle aufgezeigte Emissionspegel:

Tabelle: Berechnung des maximal zulässigen Emissionspegels für die Summe aller Anlagen

		Tag	Nacht
Planungswert ES III	[dBA]	50	50
Abstand	[m]	25	25
Abstandsämpfung	[dBA]	28	28
Korrekturen nach Anhang 6 LSV			
- K1 Art der Anlage (HLK)	[dBA]	5	10
- K2 kein Tongehalt	[dBA]	0	0
- K1 kein Impulsgehalt	[dBA]	0	0
Reserve für Reflexionen, etc.	[dBA]	3	3
max. Schalldruck-Emissionspegel in 1 m Dist., Le	[dBA]	70	65

Sollte die Anlage in grösserer Distanz erstellt werden, resp. nicht ununterbrochen in Betrieb sein, kann ein Abzug erfolgen. Diese Fälle sind im Rahmen des Baugesuches (Gesuch für technische Anlagen) nachzuweisen.

5.2.3 Flora und Fauna

Durch den angestrebten hohen Personenfluss (Kunden, Anlieferung) wird es bei Betrieb wohl keine ungestörte Ecke auf dem Areal mehr geben. Für gewisse Arten stellen die naturnah gestalteten Dachflächen einen Ausgleich dar, andere (flugunfähige) Arten können diesen Raum nicht nutzen. Zudem wird die bisherige natürliche Dynamik durch eine allfällige gärtnerische Pflege unterbunden. Der Versiegelungsgrad des unverbauten Bodens ist deshalb möglichst klein zu halten. Für den Eingangsbereich ist ein sickerfähiger Bodenbelag zu wählen.

Die geplante zusätzliche Brücke über die Wiese zerstückt den Lebensraum Wiese zusätzlich und ist deshalb aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Gewässerschutzes problematisch (vgl. auch 5.2.4 Oberflächengewässer).

Die Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz weist zudem darauf hin, dass die vorgesehene Dachbegrünung über eine viel grössere Wasserspeicherkapazität verfügt als herkömmliche Begrünungssysteme, so dass ein Teil des Wassers direkt auf dem Dach verdunsten wird. Im Rahmen der Baueingabe empfiehlt es sich deshalb, die nutzbare Dachwassermenge neu zu berechnen, damit nicht von unrealistischen Zahlen ausgegangen wird.

5.2.4 Oberflächengewässer

Gemäss Art. 38 Abs. 1 GSchG ist das Überdecken von Fliessgewässern nicht erlaubt. Sofern die Errichtung der Fussgängerbrücke nachweislich einem öffentlichen Bedürfnis entspricht (Allmend!) kann das AUE für diesen Verkehrsübergang eine Ausnahmegewilligung erteilen (Art. 3 Abs 2).

Die Umweltverträglichkeit der Fussgängerbrücke ist dann gegeben, wenn durch den Bau derselben der Zustand der Wiese im Sinne der Eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung verbessert wird und zu keinem Zeitpunkt nachteilige Einwirkungen auf die Lebensgemeinschaften zu erwarten sind (GSchG Art. 37, GSchV Art. 1, Anhang 4).

5.2.5 Energie

Die Bauherrschaft hat sich verpflichtet, den thermischen Energiebedarf des EKZ mit zugeführter Wärme zu decken. Es ist vorgesehen, die Abwärme der Sondermüllverbrennungsan-

lage zu nutzen, wenn dies zu wirtschaftlich zumutbaren Bedingungen möglich und Valorec dazu bereit ist.

Es ist nach Meinung der Bauherrschaft beim jetzigen Stand des Vorprojekts und der Unsicherheit der politischen Entscheidung des Grossen Rats jedoch finanziell nicht sinnvoll, die Energieplanung soweit voranzutreiben, um abzuklären, ob die von der RSMVA verfügbare Abwärme ausreichend ist. Die Bauherrschaft hat deshalb vorgeschlagen, dass die Umweltfachstellen die im heutigen Planungsstand des Vorprojekts noch nicht sinnvoll zu erbringenden Nachweise und Abklärungen als verbindliche Auflagen formulieren, die vor dem Einreichen des Baugesuchs erfüllt werden müssen (vgl. Auflage 8.2.5).

Eine sachgerechte Beurteilung der Umweltwirkungen ist aus Sicht der Energiefachstelle nicht möglich, weil im UVB nicht dargelegt ist, ob die Wärmeversorgung mittels Abwärme oder Wärmeüberschüssen aus der Umgebung gedeckt werden kann und die Fachstudien von Landert und Partner nicht aktualisiert worden sind. Die Fachstelle respektiert jedoch den Wunsch der Gesuchstellerin, dass die von der Energiefachstelle geforderten Nachweise und Abklärungen als verbindliche Auflagen formuliert und vor dem Einreichen des Baugesuchs erfüllt werden müssen. Sie wird dann alle Einflussfaktoren zu Gunsten einer Versorgung aus Abwärme die schon zum heutigen Zeitpunkt hätten abgeklärt werden können, als Grundlage für die Bilanzierung der Abwärmenutzung verwenden.

5.2.6 Abwasser

Für eine abschliessende Beurteilung der Umweltbelastungen während der Betriebsphase fehlen im Bereich Abwasser die notwendigen Unterlagen, da die künftigen Nutzer noch nicht bekannt sind. Mit den heute zur Verfügung stehenden Verfahrenstechniken können industrielle und gewerbliche Abwässer jedoch soweit vorbehandelt werden, dass keine relevanten Umweltbelastungen entstehen.

Im weiteren hat die Gesuchstellerin dafür sorgen, dass bei späteren Vermietungen von Räumen und Flächen an Dritte, die wassergefährdende Stoffe oder Sonderabfälle umschlagen, lagern oder verwenden, separate Baubewilligungen eingeholt werden.

5.2.7 Transport/Verkehr (Planung)

Knoten Hochberger-/Badenstrasse

Gemäss Verkehrsgutachten (Seite 9) kann ein Kreisel den Zusatzverkehr des EKZ (Einkaufszentrum) ohne Science Park "zufriedenstellend bis gut", aber mit Science Park nur mit "erheblichem Rückstau" bewältigen. Im Falle des lichtsignalgesteuerten Knotens beträgt die Auslastung des Knotens ohne Science Park 80%, mit Science Park 100%.

Aus planerischer Sicht kann eine Auslastung von 100% nicht akzeptiert werden, da dies im Einflussbereich des Knotens grundsätzlich keine weiteren Nutzungen mit Neu bzw. Zusatzverkehr mehr zulassen würde. Gerade in Kleinhüningen sind aber z.B. im Bereich des Hafens Umstrukturierungen denkbar, welche, wie dies in den Planungen für das Dreispitzareal beobachtet werden kann, zu einem erheblichen Zusatzverkehr führen können.

Kurzfristig werden wegen der zu erwartenden Überlastungen auf der Hochbergerstrasse Staus auftreten, welche den Ablauf des Strassenverkehrs behindern; davon betroffen ist auch die Buslinie 36, bei welcher zumindest in Spitzenzeiten Verspätungen auftreten werden, die gleich am Linienbeginn (bei Abfahrt ab Kleinhüningen) dieser längsten Buslinie der BVB äusserst unerwünscht sind.

Aus diesen Gründen sollten die Antragsteller Lösungen für den kritischen Knoten aufzeigen, welche mit dem Verkehr des EKZ und demjenigen des Science Park immer noch über eine ausreichende Leistungsreserve verfügen.

Badenstrasse

Der im Anhang 5 / Seite 1 des Verkehrsgutachten dargestellte geplante Querschnitt der Badenstrasse (offizielle Veloroute) ist unter dem Aspekt der grösstmöglichen Sicherheit für alle

Verkehrsteilnehmer in der weiteren Konkretisierung des Projektes zu überarbeiten (Konflikt 2-spurige Ein- und Ausfahrt mit Sicherheit für Velofahrer, schmales Trottoir).

5.2.8 Störfallvorsorge

1. Das Projekt als gefährdetes Objekt in der Nähe von Risikoquellen

Die Rechtsgrundlage der Beurteilung der KCB bildet Art. 10 des Umweltschutzgesetzes (USG) vom 7. Oktober 1983. Da im vorliegenden Fall das massgebliche Verfahren ein Nutzungsplanungsverfahren ist (Zonenänderung und Erlass eines Bebauungsplans), hat die KCB in der Planungs- und Projektierungsphase durch fachliche Begleitung und Vermittlung mitgewirkt,

- gemäss dem gesetzlichen Auftrag im Raumplanungsgesetz (RPG) risikorelevante raumwirksame Tätigkeiten in der Umgebung des Projekts zu identifizieren,
- nach anerkannten risikologischen Kriterien zu bewerten und
- mit anderen Nutzungsbedürfnissen zu koordinieren.

Konkret wurden dabei insbesondere Art. 2 RPG (Planungspflicht) und Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG (Wohngebiete sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen möglichst zu verschonen) als Grundlage herangezogen.

Die Risikosituation in der Umgebung des vorliegenden UVP-Projekts ist aufgrund eines Vorschlages der KCB, dank der Initiative der Bauherrschaft sowie der aktiven Mitarbeit aller direktbetroffenen Industriefirmen gut bekannt und im (vertraulichen) Bericht RISIKOSTUDIE STÜCKFÄRBEREAREAL (Dokumentation Risikosituation vom 28. Januar 2002) dokumentiert. Daraus geht hervor, dass bei Realisierung des ursprünglichen Projekts - ohne weitere Massnahmen - durch fünf bestehende industrielle Anlagen untragbare Risiken entstünden. In einem zweiten Teil-Bericht der Risikostudie, Dokumentation Massnahmenplanung, Revision 1 vom April 2003 wird aufgezeigt, dass es möglich sei, bei den meisten untersuchten Szenarien Massnahmen zu definieren, die in der Summe und Kombination erlauben, das Risiko gemäss den Beurteilungskriterien des Bundes zur Störfallverordnung auf ein tragbares Mass zu reduzieren. In einem Fall kann das Risiko auch mit betrieblichen Einschränkungen auf Seiten der Industrie lediglich in den Bereich bedingt tragbarer Risiken gesenkt werden. In diesem Fall wird nach Wissen der KCB gegenwärtig immer noch nach Lösungen gesucht. Beide Seiten - die Bauherrschaft sowie die betroffene industrielle Nachbarschaft (Ciba Spezialitätenchemie AG, Novartis Pharma AG, Pro Rheno AG und Valorec Services AG) haben in der Folge verschiedentlich zum Ausdruck gebracht, dass sie eine einvernehmliche Vereinbarung mit der Bauherrschaft anstreben, bei welcher beide Seiten die nötigen risikomindernden Massnahmen in die Tat umsetzen. Allerdings ist nach Wissen der KCB per dato erst eine solche Vereinbarung tatsächlich abgeschlossen worden.

Gemäss der Risikostudie und gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht (S. 19) verpflichtet sich die Bauherrschaft, mit folgenden Massnahmen am Projekt dazu beizutragen, dass auch nach einer Umzonung und der Realisierung des Projekts die Risiken für die Bevölkerung nach den geltenden Kriterien von Bund und Kanton tragbar sind:

- Plafonierung des maximalen Personenaufkommens durch eine Beschränkung der Bruttogeschossfläche und der maximalen Verkaufsfläche. Es ist vorgesehen, diese Plafonierung in den Bestimmungen des Bebauungsplans festzuhalten.
- Einbau einer Umluftfunktion samt dichter Gebäudehülle: Im geplanten Gebäude wird eine Umluftfunktion eingebaut, die im Ereignisfall für eine gewisse Zeit eine autonome Frischluftversorgung gewährleistet (Überdruckbetrieb, Schleusensystem). Dazu wird das Gebäude insbesondere gegenüber der Badenstrasse mit einer dichten Gebäudehülle versehen. Die Warenanlieferstellen an der Nord- und Ostseite werden innerhalb der Gebäudehülle angeordnet und mit Toren versehen, die im Ereignisfall rasch geschlossen werden können.

- Verbesserte Parkingstruktur: Die Ein- und Ausfahrt des Parkings wird im südlichen Teil der Badenstrasse angelegt (im Bebauungsplan so festgelegt). Dadurch liegen diese nicht mehr direkt gegenüber den Industriegebäuden. Die Erhebung der Gebühren erfolgt nicht über Schranken, sodass im Ein- und Ausfahrbereich keine Staus entstehen sollten. Ein Parkleitsystem soll eine Überbelegung verhindern, im Ereignisfall ein rasches Schliessen der Tore an der Badenstrasse gewährleisten sowie durch einen Luftvorhang das Eindringen von giftigen Gasen, die schwerer als Luft sind, verhindern. Zusätzlich wird auf der Westseite eine zusätzliche Notausfahrt erstellt.

Zu all diesen Massnahmen kann die Bauherrschaft - gestützt auf Art. 10 USG - nicht verpflichtet werden, da nicht sie die Risikoquelle verantwortet. Ohne diese Massnahmen seitens der Bauherrschaft - das zeigt die erwähnte Risikostudie klar - ist jedoch eine Umzonung, wie von der Bauherrschaft gewünscht, mit tragbarem Risiko für die Bevölkerung nicht zu verantworten. Deshalb beantragt die KCB, diese eigenverantwortlich zu treffenden Massnahmen am Projekt verbindlich zur Kenntnis zu nehmen.

2. Haustechnik/Kälteanlagen

Gestützt auf die Verordnung über umweltgefährdende Stoffe (Stoffverordnung, StoV) macht die KCB die Bauherrschaft darauf aufmerksam, dass sie bei der Auswahl der Kälteanlage für die Klimatechnik darauf achten möge, dass keine Kältemittel zum Einsatz kommen, die ozonschichtabbauend sind oder in der Luft stabile Stoffe mit Treibhauspotenzial verwenden. Der Bundesrat hat als Folge des Montrealer Abkommens per 1. Juli 2003 die Stoffverordnung diesbezüglich verschärft.

6 Beurteilung der weitergehenden Massnahmen und deren Kosten

Störfallvorsorge

In Kapitel 8 des UVB "Weitergehende Verminderungsmassnahmen" erwähnt der Umweltbericht Massnahmen am Gebäude zur Herabsetzung des Störfallrisikos und zum Schutz der Personen, die sich innerhalb des Gebäudes befinden. Dies sind jedoch nach Verständnis der KCB Massnahmen, die bereits verbindlich ins Projekt integriert sind und der Massnahmenplanung der Risikostudie entsprechen. Sie können somit nicht als weitergehende Schutzmassnahme (d.h. zusätzliche Massnahmen, welche über die Massnahmen hinausgehen, die im Projekt bereits enthalten sind) interpretiert werden.

Flora und Fauna

Für die Umgebungsgestaltung sind ausschliesslich einheimische Pflanzen- und Baumarten zu wählen.

Als weitere Ersatzmassnahme ist eine Fassadenbegrünung im grossen Stil zu realisieren und zwar mit geeigneten, schnellwachsenden Pflanzen (Efeu, wilder Wein, Knöterich, Geissblatt, Kletterbrombeere).

Oberflächengewässer

Im Zusammenhang mit der neu zu erstellenden Fussgängerbrücke sind ökologische Verbesserungsmassnahmen vorzusehen, welche im Kap. 8 des UVB noch nicht berücksichtigt wurden (vgl. auch 5.2.4). Aus diesem Grund erhöhen sich voraussichtlich die im UVB veranschlagten Kosten von 1 Mio. Franken.

7 Zusammenfassende Beurteilung

7.1 Bauphase

Da die Bautransporte in einem dichtbesiedelten sowie lufthygienisch stark belasteten Gebiet stattfinden, sind im Bereich Luftreinhaltung während der Bauphase Massnahmen zur Reduktion der Emissionen umzusetzen. Im Sinne eines erfolgreichen Controllings ist es unumgänglich, dass die Projektverantwortlichen aufzeigen, in welcher Form die Einhaltung der Massnahmen zur Reduktion der Luftbelastung sichergestellt wird. Zudem ist aufgrund der Baugrösse eine Umweltbaubegleitung vorzusehen und alle Massnahmen in die Ausschreibungsunterlagen zu integrieren.

Die Einstufung in die Massnahmenstufe B sowohl für den Baustellenlärm als auch für die Bautransporte ist korrekt. Offen bleibt jedoch die Darstellung der vorgesehenen Massnahmen, resp. der Hinweis auf die Pflicht zur Erstellung eines Baulärmkonzeptes.

Durch den Bau wird ein jahrelang ungestörtes Areal von einem Tag auf den anderen intensiv bearbeitet. Für einen Grossteil der Flora und Fauna ist dies problematisch, zumal das Einkaufszentrum einen sehr grossen Anteil der Parzellenfläche beansprucht. Nicht alle Arten sind so mobil oder anpassungsfähig, dass sie problemlos ausserhalb des Areals überdauern können. Der Eingriff kann gemildert werden, wenn einzelne Zonen des Areals als Rückzugsorte vorübergehend (rotierend) von der Bauaktivität ausgenommen werden.

Das Bauprojekt führt für den Bereich Altlasten zu einer deutlichen Verbesserung der Ausgangslage, weil bestehende, bekannte Belastungen des Untergrundes entfernt werden.

Die Umwelteinwirkungen im Bereich Abfall beim Aushub und der Entsorgung der Bauabfälle kann infolge mangelnder Unterlagen nicht beurteilt werden. Die Fachstelle Abfall ist jedoch einverstanden, dass das Rückbau- sowie das Triage- und Entsorgungskonzept mit den Unterlagen zum Baubegleiten eingereicht wird.

Baustellenabwässer können die Umwelt gefährden. Mit den heute zur Verfügung stehenden Verfahrenstechniken können Baustellenabwässer jedoch soweit vorbehandelt werden, dass keine relevanten Umweltbelastungen entstehen.

7.2 Betriebsphase

In Kleinhünigen führt das Projekt im Bereich Luftreinhaltung zu einer beträchtlichen Zunahme bei den Stickoxiden. Deshalb sind angepasste Massnahmen zur weitergehenden Verminderung der Emissionen notwendig. Beim vorliegenden Projekt muss an die Bewilligung der Anzahl Parkplätze ein Fahrtenkontingent geknüpft werden. Im Rahmen eines Fahrten-Controllings wird das Fahrtenaufkommen erhoben und wenn nötig solange Massnahmen getroffen bzw. ergänzt, bis sich die vom Einkaufszentrum erzeugten Fahrten innerhalb des bewilligten Rahmens bewegen.

Der vom Projekt verursachte Strassenlärm überschreitet nicht die Immissionsgrenzwerte einer bestehenden Verkehrsanlage und führt zu keinen wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen (> 1 dB bei einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage).

Die bisherige natürliche Dynamik im Bereich Flora und Fauna wird durch eine allfällige gärtnerische Pflege unterbunden. Für gewisse Arten stellen die naturnah gestalteten Dachflächen zwar einen Ausgleich für die Störungen durch das Projekt dar. Viele Arten (v.a. flugunfähige) können diesen Raum jedoch nicht nutzen. Die geplante zusätzliche Brücke über die Wiese ist aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Gewässerschutzes problematisch.

Gemäss Art. 38 GSchG ist das Überdecken von Fliessgewässern nicht erlaubt. Die Umweltverträglichkeit der geplanten Fussgängerbrücke ist für den Bereich Oberflächengewässer dann gegeben, wenn durch den Bau derselben der Zustand der Wiese im Sinne der Eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung verbessert wird und zu keinem Zeitpunkt nachteilige Einwirkungen auf die Lebensgemeinschaften zu erwarten sind.

Eine sachgerechte Beurteilung der Umweltwirkungen ist aus Sicht der Energiefachstelle nicht möglich, weil im UVB nicht dargelegt ist, ob die Wärmeversorgung mittels Abwärme oder Wärmeüberschüssen aus der Umgebung gedeckt werden kann und die Fachstudien von Landert und Partner nicht aktualisiert worden sind. Die Fachstelle respektiert jedoch den Wunsch der Gesuchstellerin, dass die geforderten Nachweise und Abklärungen als verbindliche Auflagen formuliert und vor dem Einreichen des Baugesuchs erfüllt werden müssen.

Für eine abschliessende Beurteilung der Umweltbelastungen während der Betriebsphase fehlen im Bereich Abwasser die notwendigen Unterlagen, da die künftigen Nutzer noch nicht bekannt sind. Mit den heute zur Verfügung stehenden Verfahrenstechniken können jedoch industrielle und gewerbliche Abwässer soweit vorbehandelt werden, dass keine relevanten Umweltbelastungen entstehen.

Die Auslastung des lichtsignalgesteuerten Knotens Hochberger-/Badenstrasse beträgt ohne Science Park 80%, mit Science Park 100%. Aus verkehrsplanerischer Sicht kann eine Auslastung von 100% nicht akzeptiert werden. Aus diesen Gründen sollten die Antragsteller im Hinblick auf das Baugesuch Lösungen für den kritischen Knoten aufzeigen, welche mit dem Verkehr des EKZ und demjenigen des Science Park immer noch über eine ausreichende Leistungsreserve verfügen. Zudem ist der geplante Querschnitt der Badenstrasse (offizielle Veloroute) unter dem Aspekt der grösstmöglichen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in der weiteren Konkretisierung des Projektes zu überarbeiten (Konflikt 2-spurige Ein- und Ausfahrt mit Sicherheit für Velofahrer, schmales Trottoir).

Die im UVB zitierte Risikostudie zeigt, dass sich in der Nähe des Projektes Betriebe bzw. Betriebseinheiten befinden, die im kantonalen Verzeichnis der Gefahrenquellen eingetragen sind. Für einige wurden die davon ausgehenden Risiken auf das Projekt in der Risikostudie vertieft analysiert. Aus der Risikostudie geht hervor, dass ohne weitere Schutzmassnahmen durch fünf bestehende industrielle Anlagen untragbare Risiken entstehen.

In einem zweiten Teil-Bericht der Risikostudie wird aufgezeigt, dass es möglich sei, bei den meisten untersuchten Störfall-Szenarien Schutzmassnahmen zu definieren, die in der Summe und Kombination erlauben, das Risiko auf ein tragbares Mass zu reduzieren. In einem Fall kann jedoch das Risiko auch mit betrieblichen Einschränkungen auf Seiten der Industrie lediglich in den Bereich "bedingt tragbarer" Risiken gesenkt werden. Bauherrschaft und industrielle Nachbarschaft haben in der Folge verschiedentlich zum Ausdruck gebracht, dass sie eine einvernehmliche Vereinbarung mit der Bauherrschaft anstreben, bei welcher beide Seiten die nötigen risikomindernden Massnahmen in die Tat umsetzen. Allerdings ist nach Wissen der KCB per dato erst eine solche Vereinbarung tatsächlich abgeschlossen worden.

Unter Berücksichtigung der nachstehenden Auflagen erfüllt das Projekt Einkaufszentrum Stüchi-Areal Basel im Hinblick auf die Änderung des Zonenplans und Bebauungsplanes die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung.

8 Anträge an das Hochbau- und Planungsamt

Die Umweltschutzfachstellen beantragen dem Hochbau- und Planungsamt den Änderungen des Zonen- und Bebauungsplanes mit folgenden Auflagen zuzustimmen:

8.1 Bauphase

8.1.1 Luft

- 8.1.1.1 Alle Transportfahrzeuge für Erdmaterialien sowie für Kies- und Betontransporte müssen mindestens der Abgasnorm EURO 4 oder höher entsprechen.
- 8.1.1.2 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 umzusetzen.
- 8.1.1.3 Maschinen und Geräte mit Dieselmotoren ab einer Leistung > 18 kW sind mit Partikelfilter-Systemen gemäss den Empfehlungen der Filterliste (BUWAL, Suva) auszurüsten und zu betreiben.
- 8.1.1.4 Bei Strassen, die zum Anliefern und Abführen von Material dienen und bei denen während Trockenwetterperioden bei der Befahrung mit Fahrzeugen Staubemissionen auftreten können, sind geeignete Massnahmen (z.B. Asphaltieren, Berieselung mit Wasser etc.) zur Verhinderung von Staubemissionen zu treffen.
- 8.1.1.5 Staubende Schüttgüter sind beim Umschlag, Lagern und Einbau etc. durch Wasserberieselung stets feucht zu halten. (Massnahme M1, Baurichtlinie Luft).
- 8.1.1.6 Die Ausfahrten aus dem Baustellenbereich ins öffentliche Strassennetz sind mit wirkungsvollen Schmutzschleusen, wie z.B. Radwaschanlagen, zu versehen. (Massnahme M15, Baurichtlinie Luft).
- 8.1.1.7 Die Massnahmen sind in die Ausschreibungsunterlagen zu integrieren. (Massnahme A2, Baurichtlinie Luft).
- 8.1.1.8 Vor Baubeginn ist dem Lufthygieneamt beider Basel (LHA) ein Kontrollkonzept abzugeben, welche die wesentlichen Punkte der Massnahmen B1 bis B5 der Baurichtlinie Luft enthalten muss. Es ist eine ökologische Baubegleitung vorzusehen. Einen ersten Bericht, welcher die spezifischen Massnahmen bezüglich der Emissionsminderungen bei den Geräten und Maschinen, bei den mechanischen Arbeitsprozessen sowie bei den Transporten aufzeigt, erwartet das LHA nach Abschluss der Ausschreibung.
Die Auflistung der von den Baufirmen eingesetzten Lastwagen inkl. Kontrollschild-Nummer und dazugehöriger EURO 4-Norm ist bei Baubeginn abzugeben.

8.1.2 Lärm und Erschütterungen

- 8.1.2.1 Vor Baubeginn sind die konkret vorgesehenen Massnahmen gemäss dem Massnahmenkatalog nach der Baulärmrichtlinie vom 2. Februar 2000 in einem Baulärmkonzept aufzuzeigen.
- 8.1.2.2 Vor der Erstellung des Baulärmkonzeptes hat eine Besprechung zwischen Vertretern der Lärmschutzfachstelle und der verantwortlichen Fachperson für das Baulärmkonzept sowie einer Vertretung der ausführenden Unternehmer zu erfolgen.
- 8.1.2.3 Die Lärmemissionen von Bauarbeiten sind vorsorglich soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (§ 9 Abs. 1 LSV-BS). Bauarbeiten sind auf die Zeit zwischen 07:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 19:00 Uhr beschränkt (§ 11 LSV BS). Lärmintensive Bauarbeiten, sowie Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sind ohne Ausnahmegewilligung des Amtes für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz nicht gestattet (§§ 11, 12 und 13 LSV BS).

8.1.3 Flora und Fauna

- 8.1.3.1 Vor Baubeginn ist auf dem Stückiareal eine aktuelle Bestandesaufnahme der Pflanzen und Tiere durchzuführen.
- 8.1.3.2 Es ist konkret aufzuzeigen, wie die schützenswerte Vegetation und Fauna über die Bauzeit in genügendem Bestand erhalten werden kann (z.B. Details zur Lagerung und Sicherung des für die Dachbegrünung vorgesehenen Bodenmaterials).
- 8.1.3.3 Für die Ersatz- und Ausgleichsflächen sowie für die gesamte Umgebung ist vor Baubeginn ein Umgebungsgestaltungsplan zur Genehmigung einzureichen.
- 8.1.3.4 Für den Fussgängersteg über die Wiese sind ebenfalls Ersatzmassnahmen vorzuschlagen.
Denkbar wäre z.B. eine Zusammenarbeit mit Novartis, um einen Biotopverbund über deren Werkbrücke zu realisieren.
- 8.1.3.5 Die naturnahe Flachdachbegrünung muss wie im Fachgutachten beschrieben ausgeführt werden.
- 8.1.3.6 Während der Planung und des Baus ist mit Experten des Baumschutzes, des Vogelschutzes und der ökologischen Dachbegrünung eng zusammenzuarbeiten. Der Beizug eines biologischen Baubegleiters ist obligatorisch.

8.1.4 Altlasten

- 8.1.4.1 Die Aushub- und Triagearbeiten sind von ausgewiesenen Fachleuten vor Ort zu begleiten.
- 8.1.4.2 Bei Erreichen der Aushubsohle muss das Amt für Umwelt und Energie zur Kontrolle und Abnahme der Aushubsohle benachrichtigt werden.
- 8.1.4.3 Beim Auftreten von zusätzlichen, bislang nicht bekannten Verunreinigungen des Untergrundes und / oder des Grundwassers im Baubereich und der zugehörigen Freiflächen ist das Amt für Umwelt und Energie umgehend zu benachrichtigen (USG, Art. 46, Abs. 1).
- 8.1.4.4 Die Bauarbeiten sind so zu gestalten, dass eine Weiterverfrachtung von Schadstoffen in den Untergrund oder ins Grundwasser ausgeschlossen ist (GschG, Art. 6, Abs. 1).
- 8.1.4.5 Nicht wieder bebaute Flächen sind, wenn sich darunter noch Verunreinigungen befinden, gegen eindringende Niederschläge abzudichten (GSchG, Art. 6, Abs. 1).
- 8.1.4.6 Bei verbleibenden Belastungen des Untergrundes, welche die Grenzwerte U für unverschmutzten Aushub der Aushubrichtlinie des BUWAL vom Juni 1999 überschreiten, aber keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen auf die Umwelt haben, erfolgt ein Eintrag in den Kataster der belasteten Standorte. Die entsprechenden Angaben sind dem Amt für Umwelt und Energie nach Bauvollendung zu übermitteln (USG, Art. 32c, Abs. 2)

8.1.5 Abfall

- 8.1.5.1 Mit den Unterlagen zum Baubegleiten ist der im Pflichtenheft zur UVP, Ziff. 6.2, in Aussicht gestellte Expertenbericht mit Kontroll-, Triage- und Entsorgungskonzept für Rückbau und Aushub einzureichen.
- 8.1.5.2 Vor Beginn allfälliger Gebäudeabbrüche ist das Amt für Umwelt und Energie zwecks Kontrolle zu benachrichtigen (USG BS § 33 Abs. 1).
- 8.1.5.3 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 Abraummateriäl,

- 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.).
- 8.1.5.4 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).
- 8.1.5.5 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).
- 8.1.5.6 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).
- 8.1.5.7 Mit Konservierungsmitteln behandelte Holzteile (z.B. Holzschwellen, Holzschuppen etc.) sind separat zu erfassen und in eine geeignete Verbrennungsanlage zu entsorgen. Sie dürfen nicht ins Recycling gegeben werden (USG Art. 30 Abs. 3).
- 8.1.5.8 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).
- 8.1.5.9 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).
- 8.1.5.10 Die Belege der Sonderabfallentsorgung sind zur Kontrolle während mindestens fünf Jahren aufzubewahren (VVS Anhang 1 Ziff. 44).

8.1.6 Abwasser

- 8.1.6.1 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).
- 8.1.6.2 Für die Baustellenentwässerung ist beim Amt für Umwelt und Energie ein separates Kanalisationsbegehren mit folgenden Detailangaben einzureichen (kGSchV § 9):
- Beschrieb der Betonherstellung und des dazugehörenden Abwasserrecycling;
 - Beschrieb der Geräte- und Fahrzeugreinigung etc.;
 - Charakterisierung resp. Zusammensetzung aller im Baustellenbereich anfallender Abwässer (inkl. Mengeneinschätzung);
 - Verfahren zur Vorbehandlung von Abwässern die den Vorschriften der Eidg. Gewässerschutzverordnung nicht entsprechen.

8.2 Betriebsphase

8.2.1 Luft

- 8.2.1.1 Anhand eines Fahrleistungsmodells ist das maximale Fahrtenaufkommen im Betriebszustand des Vorhabens festzusetzen mit dem Ziel, den Modal-Split zu Gunsten umweltverträglicher Verkehrsformen bestmöglich zu beeinflussen. Das bewilligte Fahrtenkontingent ist in einem fortdauernden Prozess im Rahmen eines noch festzusetzenden Fahrten-Controllings zu überprüfen und jeweils zu optimieren. Sollte das erzeugte Fahrtenaufkommen den bewilligten Rahmen übersteigen, müssen Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung umgesetzt werden.
- 8.2.1.2 Es wird festgehalten, dass für die Benutzung der Parkplätze ein Entgelt verlangt wird.
- 8.2.1.3 Sämtliche Küchenabluft der Restaurants ist mindestens 1,5 Meter über Oberkante Dachrand zu führen und senkrecht nach oben auszustossen.
- 8.2.1.4 Es wird verbindlich zur Kenntnis genommen, dass die Wärmeversorgung extern erfolgen soll, entweder über das Netz der IWB oder der Abwärmenutzung der nahen Sondermühlverbrennungs- oder Abwasserreinigungsanlage.
- 8.2.1.5 Es dürfen keine übermässigen Immissionen, verursacht durch Tätigkeiten auf dem Areal oder durch den Abluftausstoss, auftreten.

8.2.2 Lärm und Erschütterungen

- 8.2.2.1 Vor Baubeginn der HLK-Anlagen ist dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz nachzuweisen, dass die Planungswerte der entsprechenden Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) bei den lärmempfindlichen Räumen eingehalten werden können.
- 8.2.2.2 Vor Inbetriebnahme der HLK-Anlagen sind in Absprache mit der Abteilung Lärmschutz Abnahmemessungen durchzuführen.
- 8.2.2.3 Wird das Betriebskonzept der im UVB beschriebenen Anlage geändert, so behält sich das Amt für Umwelt und Energie vor, zusätzliche bauliche oder betriebliche Massnahmen anzuordnen, welche Lärmemissionen vermindern.

8.2.3 Flora und Fauna

- 8.2.3.1 Für die Pflege der Umgebung sowie der Ersatz- und Ausgleichsflächen ist ein Pflegekonzept zu erarbeiten und genehmigen zu lassen.
- 8.2.3.2 Eine Nachkontrolle ist durch den Gesuchsteller bei der Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz anzumelden, wenn die Umgebungsgestaltung fertiggestellt und das Dach etwas bewachsen ist.

8.2.4 Oberflächengewässer

- 8.2.4.1 Im Falle der Errichtung einer Fussgängerbrücke über die Wiese ist der Nachweis zu erbringen, dass diese umweltverträglich errichtet wird und einem öffentlichen Interesse entspricht (GSchG Art. 37, 38). Insbesondere müssen der Umfang und die Auswirkungen des Vorhabens auf das ober- und unterirdische Gewässer aufgezeigt werden. Darüber hinaus ist darzulegen, mit welchen Massnahmen der heutige Zustand des Gewässers im Sinne des Gesetzes ökologisch aufgewertet wird (GSchV Art. 1 und Anhang, Kant. Gewässerschutzverordnung § 5). Das Entwicklungskonzept Fliessgewässer des Kantons Basel-Stadt (Baudepartement Basel-Stadt, Feb. 2002) dient als Grundlage für Aufwertungsmassnahmen an der Wiese.

8.2.5 Energie

- 8.2.5.1 Die Studien Landert und Partner (Vorabklärung vom 30. Juni 2000, Projektstudie zusammen mit Gruneko vom 13. Juli 2001, Kälteerzeugung vom 28. November 2001) sind vor Baubeginn zu aktualisieren.
- 8.2.5.2 Es ist vor Baubeginn darzulegen, ob die Wärmeversorgung mittels Abwärme oder Wärmeüberschüssen aus der Umgebung gedeckt werden kann.

8.2.6 Abfall

- 8.2.6.1 Die Entstehung von Abfällen soll soweit wie möglich vermieden werden (USG Art. 30).
- 8.2.6.2 Verwertbare Abfälle sind soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar separat zu erfassen und der Verwertung zuzuführen (USG Art. 30, TVA Art. 12).
- 8.2.6.3 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).
- 8.2.6.4 Sonderabfälle, wie 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).

8.2.7 Abwasser

- 8.2.7.1 In die öffentliche Kanalisation abgeleitete Abwässer müssen den Vorschriften der GSchV entsprechen. Die Grenzwerte dürfen nicht durch Verdünnen oder Vermischen mit anderem Abwasser erreicht werden (GSchV Anhang 3.2).
- 8.2.7.2 Vor der Vermietung von Räumen und Flächen an Unternehmen, die wassergefährdende Stoffe oder Sonderabfälle umschlagen, lagern oder verwenden, ist beim Bauinspektorat eine Baubewilligung einzuholen. Allfällige Mieter sind über die Notwendigkeit dieser Bewilligung zu informieren.

8.2.8 Verkehr

- 8.2.8.1 Die im Bericht erwähnte Notausfahrt des Parkings mit Anschluss an die Hochbergerstrasse darf nur für Notfälle benutzt werden. Während des "normalen" Betriebes ist die Benutzung dieser Notausfahrt mit geeigneten Massnahmen zu verunmöglichen und darf nicht für Warenanlieferung etc. missbraucht werden.
- 8.2.8.2 Es wird verbindlich zur Kenntnis genommen, dass (nach Richtlinien BD) genügend Zweiradabstellplätze (inkl. Motorroller) vorgesehen sind. Diese sind auf dem Grundstück einzurichten. Diese Plätze können nicht auf der Allmend ausgeschieden werden.
- 8.2.8.3 Infolge des Projektes entfallen auf der Seite Hochbergerstrasse ein ca. 190m langes Parkfeld für PW sowie ein ca. 180m Parkfeld für LW. Es ist zu prüfen, ob das neue Parking teilweise als Quartierparking für die entfallenden PW-Felder genutzt werden kann.
- 8.2.8.4 Aus den in der Beurteilung genannten Gründen sollten die Antragsteller im Hinblick auf das Baugesuch Lösungen für den kritischen Knoten Hochberger-/Badenstrasse aufzeigen, welche mit dem Verkehr des EKZ und demjenigen des Science Park immer noch über eine ausreichende Leistungsreserve verfügen.
- 8.2.8.5 Der im Anhang 5 / Seite 1 des Verkehrsgutachten dargestellte geplante Querschnitt der Badenstrasse (offizielle Veloroute) ist unter dem Aspekt der grösstmöglichen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in der weiteren Konkretisierung des

Projektes zu überarbeiten (Konflikt 2-spurige Ein- und Ausfahrt mit Sicherheit für Velofahrer, schmales Trottoir).

- 8.2.8.6 Nach Inbetriebnahme der Anlage muss eine Verkehrszählung durchgeführt werden, um den Vergleich zwischen berechneten und effektiven Belastungen zu ermöglichen.

8.2.9 Störfallvorsorge

- 8.2.9.1 Es wird verbindlich zur Kenntnis genommen, dass das Gebäude mit einer dichten Gebäudehülle und einer Umluftfunktion (Überdruckbetrieb, Schleusensystem) ausgestattet wird, die im Ereignisfall die Personen im Innern des Gebäudes wirksam vor dem Eindringen schädlicher Gase oder Dämpfe schützt. Die Warenanlieferungen an der Nord- und Ostseite werden innerhalb der Gebäudehülle angeordnet und mit Toren versehen, die im Ereignisfall rasch geschlossen werden können (UVB S. 19).
- 8.2.9.2 Es wird verbindlich zur Kenntnis genommen, dass
- durch geeignete technische und organisatorische Massnahmen eine Staubildung im Bereich der Ein- und Ausfahrt des Parkings verhindert wird;
 - im Ereignisfall ein rasches Schliessen der Parkingtore gewährleistet und mittels einem Luftvorhang das Eindringen von giftigen Gasen, die schwerer als Luft sind, verhindert wird;
 - eine Notausfahrt an der Westseite mit Anschluss an die Hochbergerstrasse erstellt wird,
 - ein Parkleitsystem installiert wird, welches eine Überbelegung des Parhauses verhindert und das sofortige Schliessen der Tore im Alarmfall veranlasst. (UVB S. 19, Risikostudie/Massnahmenplanung S. 4 ff).
- 8.2.9.3 Bis zur Inbetriebnahme des Gebäudes oder von Teilen davon ist eine Einsatzplanung zu erstellen, die die Aspekte des Brandschutzes im Gebäude mit der Alarmierung, Information und Rettung der Personen im Gebäude bei Ereignissen in der Umgebung auf einander abstimmt (USG Art. 10).

8.2.10 Umweltgefährdende Stoffe

- 8.2.10.1 Bei der Wahl eines Kältemittels zur Klimatisierung der Räumlichkeiten oder für sonstigen Kältebedarf sind die Bestimmungen der Stoffverordnung, insbesondere die Anhänge 3.4 (ozonschichtabbauende Stoffe), 3.5 (in Luft stabile Stoffe) sowie 4.15 (Kältemittel) zu berücksichtigen.

Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt
Koordinationsstelle Umweltschutz

Siegfried Hartnagel