

## Ratschlag

betreffend

### Aufstockung Stadion St. Jakob-Park

Änderung des Bebauungsplanes und Beurteilung der Umweltverträglichkeit zwischen Birsstrasse, St. Jakobs-Strasse, Gellertstrasse und Bahnareal

Abweisung der Einsprachen

vom 21. September 2004 / 041545/ BD



Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel zugestellt am  
29. September 2004

## Inhaltsverzeichnis

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Begehren</b>   | <b>1</b>  |
| <b>2</b>  | <b>Einleitung</b>   | <b>1</b>  |
| <b>3</b>  | <b>Ausgangslage</b>   | <b>1</b>  |
| <b>4</b>  | <b>Erläuterungen zur Aufstockung Stadion St. Jakob-Park</b> | <b>2</b>  |
| 4.1       | Rechtserwerb Überbaurecht Bahnareal                         | 2         |
| 4.2       | Landabtretung Einwohnergemeinde Basel-Stadt                 | 3         |
| <b>5</b>  | <b>Begründung für die Änderung des Bebauungsplanes</b>      | <b>3</b>  |
| 5.1       | Die geänderten Bauvorschriften                              | 3         |
| <b>6</b>  | <b>Abwägung raumwirksamer Interessen</b>                    | <b>4</b>  |
| <b>7</b>  | <b>Umweltverträglichkeitsprüfung</b>                        | <b>5</b>  |
| 7.1       | Ausgangslage  | 5         |
| 7.2       | Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt        | 5         |
| 7.3       | Schlussfolgerungen  | 6         |
| <b>8</b>  | <b>Biosphäre</b>  | <b>6</b>  |
| 8.1       | Provisorische Treppenanlage                                 | 6         |
| 8.2       | Bahndamm  | 6         |
| <b>9</b>  | <b>Verkehrs- und Parkierungskonzept</b>                     | <b>7</b>  |
| 9.1       | Parkraumkonzept   | 7         |
| 9.2       | Kombi-Ticket / S-Bahn-Haltestelle                           | 8         |
| 9.3       | Zweiradabstellplätze  | 8         |
| <b>10</b> | <b>Störfallvorsorge / Schutzmassnahmen Stadion</b>          | <b>9</b>  |
| <b>11</b> | <b>Auflage und Einspracheverfahren</b>                      | <b>10</b> |
| 11.1      | Einsprache Pro Natura                                       | 10        |
| 11.2      | Einsprache Schweizerische Bundesbahnen SBB                  | 10        |
| 11.3      | Einsprache Gemeinde Muttenz (Dr. H. Lüscher)                | 14        |
| <b>12</b> | <b>Finanzierung</b>   | <b>16</b> |
| <b>13</b> | <b>Mehrwertabgabe</b>                                       | <b>16</b> |
| <b>14</b> | <b>Anträge</b>  | <b>17</b> |

Anhang 1: Plan Nr. 12'951 (Verkleinerung)

Anhang 2: Bericht der Umweltfachstellen über die Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Anhang 3: Vereinbarung zwischen SBB AG und Genossenschaft Fussballstadion St. Jakob

Anhang 4: Verkehr und Parkierung: Übersicht über die Standorte und deren Kapazitäten

## **1 Begehren**

Gestützt auf die §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) sowie Art. 5 Abs. 3 der eidg. Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 (Stand am 28. März 2000) und § 47 des Umweltgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 beantragen wir dem Grossen Rat für das Areal Stadion St. Jakob-Park zwischen St. Jakob-Strasse, Gellertstrasse, Bahnareal und Birsstrasse eine Änderung des Bebauungsplanes (ehemals Spezielle Bauvorschriften) Nr. 148 vom 20. September 1995.

## **2 Einleitung**

Planungsgebiet ist das Areal Stadion St. Jakob-Park zwischen St. Jakob-Strasse, Gellertstrasse, Bahnareal und Birsstrasse. Mit dem vorliegenden Ratschlag sollen mittels dem oben aufgeführten Antrag die planerischen Voraussetzungen für die Aufstockung des Fussballstadions St. Jakob-Park im Hinblick auf die Fussball-Europameisterschaft 2008 (EURO 2008) geschaffen werden.

Der Grosse Rat hat mit Datum vom 20. September 1995, 13. November 1996 und 14. Oktober 1998 die baulichrechtlichen Voraussetzungen für das Stadion St. Jakob-Park geschaffen. Das heute vorliegende Projekt macht eine Anpassung des Bebauungsplanes Nr. 148 nötig, denn in der heutigen Fassung ist die bauliche Ausdehnung des Stadions durch den Überbauungsplan Nr. 11'967 vom 6. Januar 1995 eingeschränkt und gemäss Anhang der Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) Ziff. 60.6 "Sportstadien mit ortsfesten Tribünen für mehr als 20'000 Zuschauer" unterliegt das Vorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Das Planungsvorhaben "Aufstockung Stadion St. Jakob-Park" wird zwar losgelöst vom Projekt "St. Jakob-Turm und Stadion-Garage", jedoch zeitgleich, dem Grossen Rat zur Beschlussfassung vorgelegt. Damit kann die Unabhängigkeit der beiden Geschäfte gewahrt werden.

## **3 Ausgangslage**

Ausgangspunkt der Überarbeitung bildet die Vergrösserung des Stadions für die Fussball-Europameisterschaft im Jahre 2008 (EURO 2008) in der Schweiz und in Österreich. Damit mindestens das Eröffnungsspiel und ein Halbfinalspiel in der Schweiz stattfinden können, wird ein Stadion mit einer Kapazität von mindestens 40'000 Zuschauern, gemäss den Anforderungen des europäischen Fussballverbandes UEFA (Union des associations européennes de football), benötigt. Im März 2003 hat die Genossenschaft Fussballstadion St. Jakob (GFS) beim Architekturbüro Herzog & de Meuron eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Hintergrund dieser Studie bildeten die Finanzierungsschwierigkeiten des Berner Wankdorf-Stadions, ein EM-taugliches Fussballstadion mit 40'000 Zuschauerplätzen zu erstellen. Im weiteren wäre das Wankdorf-Stadion nach der EURO 2008 wieder auf eine Zuschauerkapazität von 30'000 Plätzen reduziert worden. Diese temporäre Lösung fand sowohl beim Schweizerischen Fussballverband (SFV) als auch bei der UEFA keinen Anklang. So wurde anfangs Juni 2003 den zuständigen verwaltungsinternen Amtsstellen sowie den Bundesämtern und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB das Projekt vorgestellt, mit der Erkenntnis, dass damals noch bestehende Problemfelder grundsätzlich gelöst werden können. Mit diesen Aussagen konnte die GFS in die Verhandlungen mit dem SFV einsteigen und diese am 27. Juni 2003 mit dem positiven Entscheid zu Gunsten des Stadions St. Jakob-Park für sich entscheiden.

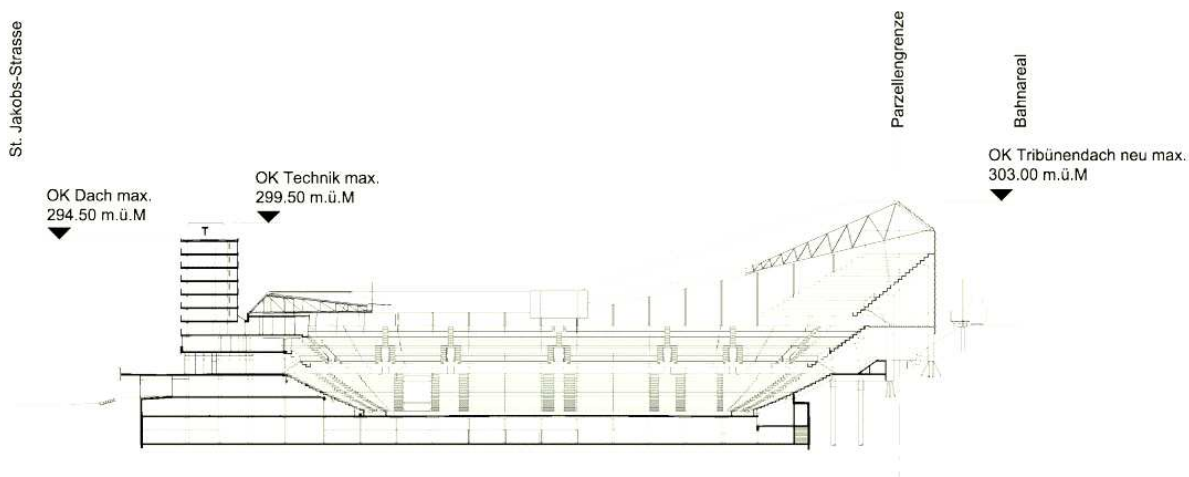
Gemäss einer Vereinbarung zwischen dem SFV und der GFS sollen sämtliche publikumsintensiven Fussballspiele, mindestens jedoch der Cupfinal und ein Länderspiel pro Jahr, mit einem Potenzial von über 30'000 Zuschauern im Stadion St. Jakob-Park durchgeführt werden.

Mit Beschluss vom 26. August 2003 unterstützt der Regierungsrat – wie im Schreiben vom 26. Juni 2003 gegenüber dem Generalsekretär des SFV zum Ausdruck gebracht – nach Kräften das Projekt Erweiterung St. Jakob-Park (Aufstockung des Stadions) und beauftragte das Baudepartement, das Vorhaben zu begleiten und die weiteren Schritte für die Realisierung der Aufstockung des Stadions in die Wege zu leiten.

#### 4 Erläuterungen zur Aufstockung Stadion St. Jakob-Park

Das Stadion St. Jakob-Park soll um rund 11'000 auf rund 42'500 Zuschauerplätze erweitert werden. Das vorliegende Projekt sieht vor, mit einer dritten Tribüne im Sektor C (nördlich entlang dem Bahndamm) rund 7'200 Plätze zu schaffen und durch Verdichtung in den bestehenden Sektoren B, C und D weitere 2'200 Plätze zu generieren. Mit der Verlängerung der bestehenden Tribünen auf der Parkettebene der Sektoren B und D sind weitere 1'600 Plätze, insbesondere für die EM 2008, vorgesehen. Die Aufstockung der Tribüne im Sektor C (Bahndamm) soll über die bestehende Anlage erstellt werden, damit der Baukörper nicht zu nahe an die Bahnlinie zu stehen kommt, wobei ohne Überschreitung der Parzellengrenze das Projekt nicht realisiert werden könnte. Mit der Ausdehnung des Bebauungsplanperimeters im Bereich des Bahndamms kann, unter der Voraussetzung, dass die SBB der Überschreitung der Parzellengrenze zustimmt, die Stadionerweiterung auf Bahnareal realisiert werden.

Nach der EURO 2008 sollen ca. 2'500 Plätze wieder zurückgebaut werden. Dies sind insbesondere die Verlängerungen im Bereich der Parkettebene sowie sämtliche Provisorien und in Teilbereichen Sitzplatzentdichtungen. Das Stadion wird nach der EURO 2008 eine Zuschauerkapazität von knapp 40'000 Plätzen aufweisen.



▲ Querschnitt durch den Stadionkomplex mit der geplanten Aufstockung (Ausschnitt Entwurf Bebauungsplan)

##### 4.1 Rechtserwerb Überbaurecht Bahnareal

Die Verhandlungen für den Rechtserwerb eines Überbaurechts für die Aufstockung des Stadions im Bereich des Bahndamms werden zwischen den SBB und der Genossenschaft Fussballstadion St. Jakob geführt. Die Vertragsunterzeichnung steht in Abhängigkeit mit dem Einspracheverfahren zur Aufstockung des Stadions und dem Entscheid des Bundesamtes für

Verkehr (BAV) in Sachen Störfall betreffend die Bedarfshaltestelle St. Jakob sowie die gütliche Einigung der Vertragspartner.

## **4.2 Landabtretung Einwohnergemeinde Basel-Stadt**

Die Treppenanlage beim nordwestlichen Stadionzugang entlang der Gellertstrasse wird aufgrund der Stadionaufstockung und des daraus resultierenden grösseren Zuschauerstroms bzw. der vorschriftgemässen Entfluchtung vergrössert. Der Fussgängerstreifen sowie der Fahrradweg und das Trottoir werden durch diese Massnahme nicht tangiert. Die Vergrösserung kommt im Bereich Einstellhallenzufahrt zum St. Jakob-Park auf Allmend zu liegen. Damit die gesamte Treppenanlage auf die Stadionparzelle zu stehen kommt, soll die Allmendfläche an den Grundeigentümer der Parzelle Nr. 421 der Sektion V des Grundbuches der Stadt Basel abgetreten werden.

Die Landabtretung wird erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahren vollzogen. Die Abteilung Baulinien und Landerwerb des Tiefbauamtes erarbeitet zusammen mit der Zentralstelle für Liegenschaftsverkehr die Grundlagen des Mutationsplanes, welcher durch den Regierungsrat zu genehmigen ist.

## **5 Begründung für die Änderung des Bebauungsplanes**

Die Aufstockung der Zuschauerkapazität ist, obwohl zusätzliche Tribünenelemente im Parkettbereich und örtliche Sitzplatzverdichtungen vorgesehen sind, nur mit einer zusätzlichen Tribüne im Bereich des Bahndamms umsetzbar.

Gestützt auf Ziff. 3 des Bebauungsplanes kann das zuständige Departement ausnahmsweise Abweichungen vom Überbauungsplan und von den Bauvorschriften zulassen, sofern das Gesamtkonzept dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Die beabsichtigte Aufstockung des Fussballstadions mit einer zusätzlichen Tribüne verändert das Gesamtkonzept. Ohne Änderung des vom Grossen Rat mit Datum vom 20. September 1995 beschlossenen Bebauungsplanes bzw. des Überbauungsplanes Nr. 11'967 des Hochbau- und Planungsamtes, Hauptabteilung Planung, vom 6. Januar 1995, kann diese Aufstockung jedoch nicht bewilligt werden. In Bezug auf die bestehenden Nutzflächen ergeben sich keine Veränderungen. So bleiben die Sportanlagen, die Restaurants, die Seniorenresidenz und die Dienstleistungsflächen unverändert. Trotz der Erhöhung der Zuschauerkapazität wird das bestehende Parking mit 720 Plätzen nicht vergrössert.

### **5.1 Die geänderten Bauvorschriften**

*Ziff. 1 lautet neu: Der Überbauungsplan Nr. 12'951 des Hochbau- und Planungsamtes, Hauptabteilung Planung, vom 8. September 2003 (in der Fassung vom 27. Januar 2004) wird verbindlich erklärt.*

Der bestehende Überbauungsplan Nr. 11'967 beschränkt die maximale Höhengrenze des Tribünenenddachs auf 278.5 m.ü.M (Meter über Meer). Mit dem neuen Überbauungsplan Nr. 12'951 kann die Aufstockung im Bereich des Bahndammes auf neu maximal 303 m.ü.M. gebaut werden. Mit der kompletten Anpassung des Überbauungsplanes an die heutige bzw. zukünftige Situation können weitere Ausbauten des Fussballstadions eingeschränkt werden, da mit der bestehenden Ziff. 2.1. eindeutig die dargestellten Baukuben, Schnitte, Stockwerkzahlen, Profile und Höhenkoten verbindlich definiert sind.

*Ziff. 2.6 lautet neu: Für Grossveranstaltungen sind mindestens 2'000 temporäre Parkplätze anzubieten, welche mit einer einheitlichen Parkierungsgebühr bewirtschaftet werden. Hierfür ist sowohl ein Verkehrs- als auch ein Parkraumkonzept zu erarbeiten.*

Mit der Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes soll der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Fahrradverkehr für Besucher und Besucherinnen von Grossveranstaltungen im Stadion St. Jakob-Park gefördert werden. Die zusätzlich temporären 2'000 Parkplätze dürfen nicht auf öffentlichem Strassenareal ausgewiesen werden. Für die Erteilung einer allfälligen Baubewilligung muss die Betreiberin des Stadions St. Jakob-Park für mindestens 2'000 Parkplätze mit den potenziellen Anbietern, welche Parkraum auf ihrem Firmenareal zur Verfügung stellen, Vereinbarungen betreffend Verfügbarkeit und einheitliche Parkierungsgebühr vorlegen. Im Anhang 4 "Verkehr und Parkierung: Übersicht über die Standorte und deren Kapazitäten" sind alle Firmenareale bzw. Parkhäuser bezeichnet und in einer Übersichtskarte grafisch dargestellt.

*Ziff 2.7 lautet neu: Die nordseitige Stadionfassade entlang dem Bahndamm ist aus unbrennbarem Material zu erstellen. Bahndammseitig ist eine fixe Löschwasserversorgung einzurichten. Die Evakuationsplanung soll eine Alternative zum Fluchtweg, der dem Bahndamm entlang führt, aufzeigen.*

Im Zusammenhang mit den Gefahrguttransporten entlang dem Stadion steht der Entscheid vom BAV noch aus. Im Interesse der Zuschauerinnen und Zuschauer soll die Stadionhülle entlang des Bahndammes aus unbrennbarem Material erstellt werden. Mit der Verbesserung der Löschwasserversorgung und dem Einbau einer Fassadensprinkleranlage für die nordseitige Stadionfassade wird dem Umstand eines Brand- und Chemieunfalls zusätzlich Rechnung getragen. Die geforderte Alternative zur bestehenden Evakuationsplanung verfolgt das Ziel, dass die Zuschauer bei einem allfälligen Ereignis durch den Bahnbetrieb in Richtung Süden das Stadion rasch verlassen können und nicht in den Gefahrenbereich des Bahndammes gelangen.

## **6 Abwägung raumwirksamer Interessen**

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Bebauungspläne, haben sich gemäss § 93 BPG nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten und zudem ist eine Interessenabwägung in der Begründung der Beschlüsse vorzunehmen (Art. 1-3 RPV); diese können aus den vorstehenden Kapiteln entnommen werden.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen im Kapitel 11 sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) und der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt. In bezug auf die Umweltschutzgesetzgebung sind die Ausführungen im nachfolgendem Kapitel massgebend.

## 7 Umweltverträglichkeitsprüfung

### 7.1 Ausgangslage

Das 1993 vorgelegte Stadionprojekt unterlag – bedingt durch die Anzahl Sitzplätze und die vorgesehenen Verkaufsflächen – der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die Prüfung erfolgte im Rahmen der damaligen speziellen Bauvorschriften (neu Bebauungspläne), die der Grosse Rat mit Beschluss vom 20. September 1995, 13. November 1996 und 14. Oktober 1998 erlassen hat.

Für die Aufstockung des Stadions ist ein neuer Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) notwendig, da die Änderung am Projekt insgesamt als wesentlich zu beurteilen ist. Es ist vorgesehen, die Zuschauerkapazität von 31'500 Sitzplätzen temporär für die EURO 2008 auf 42'500 bzw. nach der EURO 2008 auf rund 40'000 Plätze zu erhöhen. Die Anzahl der Parkplätze bleibt unverändert.

Die Auswirkungen der Stadionaufstockung auf die Umwelt hat die Gesuchstellerin in einem UVB (datiert vom 15. Dezember 2003) dargestellt. Dieser war Bestandteil des Auflagedossiers und somit öffentlich einsehbar.

Die Umweltfachstellen haben den UVB beurteilt. Die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KUS) führte anschliessend die einzelnen Stellungnahmen zu einem Beurteilungsbericht zusammen. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst; der vollständige Bericht vom 20. Juli 2004 ist diesem Ratschlag als Anhang 2 beigelegt.

### 7.2 Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt

Umweltrelevante Projektänderungen:

Die umweltwirksamste Projektänderung ist die zusätzliche Zuschauertribüne an sich. Durch die Erhöhung der Zuschauerkapazität wird der Verkehrs- und Parkraumdruck wesentlich erhöht, der Bereich Flora und Fauna entlang der Bahndammkrone wird durch die Lage der Tribüne entlang dem Bahndamm stärker beeinträchtigt und in bezug auf die Störfallvorsorge sind am Stadion entsprechende Massnahmen zu treffen.

Bauphase:

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

Betriebsphase:

Die Auswirkungen auf die Umwelt in der Betriebsphase haben ihren Ursprung hauptsächlich beim zusätzlichen motorisierten Verkehr bei Grossanlässen. Das vorhandene Parkplatzangebot reicht bei Grossanlässen nicht aus und führt dazu, dass in den nahen Wohnquartieren hohe Immissionen durch Parkier- und Parkiersuchverkehr entstehen. Es ist ein Verkehrs- und Parkraumkonzept auszuarbeiten und umzusetzen, damit die zusätzlich notwendigen Parkplätze nicht mehr im öffentlichen Strassenraum angeboten werden müssen.

Durch die verschärfte Verkehrssituation an Grossanlässen und den zusätzlich durch die Erweiterung induzierten Verkehr ist im Bereich Luft mit erheblichen Mehremissionen zu rechnen.

Mit den heutigen Luftbelastungen werden die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Ozon (O<sub>3</sub>) überschritten. Weitergehende Emissionsbeschränkungen sind deshalb notwendig.

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

In den Bereichen Flora und Fauna wird durch die zukünftige Beschattung der Bahndammkro-ne das vorhandene Biotop stark verändert. Die Fläche kann wegen der Beschattung seine heutige Rolle im Biotopverbund nicht mehr erfüllen. Der Verlust soll mittels Entschädigungs-zahlungen im näheren Umfeld kompensiert werden.

Im Bereich Störfallvorsorge besteht heute schon ein erhebliches Unfallrisiko, welches durch die zuständigen Behörden als untragbar eingestuft wird. Risikomindernde Massnahmen wur-den bereits getroffen, welche aber noch ergänzt werden müssen. Die SBB wurden deshalb aufgefordert, weitere Massnahmen vorzuschlagen. Welche zusätzliche Massnahmen die SBB tatsächlich zu treffen haben, wird im noch ausstehenden Entscheid des BAV ersichtlich sein. Die Erweiterung des Stadions akzentuiert den Nutzungskonflikt Stadion zu den beiden nahen Bahntransportrouten mit Gefahrgutverkehr. Das Risiko (Risikosummenkurve) erhöht sich aber aufgrund der Stadionerweiterung nicht signifikant.

### **7.3 Schlussfolgerungen**

Abschliessend erkennt die KUS, dass unter Berücksichtigung der Auflagen das Projekt "Aufstockung Stadion St. Jakob-Park" im Hinblick auf die Änderung des Bebauungsplans die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung erfüllt.

## **8 Biosphäre**

### **8.1 Provisorische Treppenanlage**

In der ersten Projektierungsphase wurde eine provisorische Treppenanlage über die Birsstrasse ins Birsvorland geplant. Aufgrund den damals noch vagen Vorstellungen des Turmprojektes und des Bauablaufs erschien dies die einzige mögliche Lösung, um den Spielbetrieb während den Bauarbeiten aufrecht erhalten zu können. In der folgenden Planungsphase und in der Vorbereitung des Umweltverträglichkeitsberichtes zeicheten sich grosse Bedenken gegen dieses Provisorium ab. Aufgrund der fortgeschrittenen Planung zum Turmprojekt konnte das Treppenprovisorium wieder in den Perimeterbereich des Stadionareals verschoben werden. Die projektierte Tribünenanlage wird nun über eine gegenläufige Treppe im Bereich zwischen der Autoeinstellhalleneinfahrt und der Eisenbahnbrücke, anstelle der bestehenden Stützmauer, realisiert.

Unter dieser Voraussetzung sind die Bemerkungen und Auflagen im Umweltverträglichkeitsbericht vom 20. Juli 2004 der Koordinationsstelle für Umweltschutz erfüllt.

### **8.2 Bahndamm**

Der Umweltverträglichkeitsbericht vom 15. Dezember 2003 erkannte, dass durch die Aufstockung einer zusätzlichen Tribünenanlage entlang der Bahnböschung die Beschattung insbesondere während den Übergangsjahreszeiten (März und September) sich negativ auf den Biotopverbund auswirken.

Bereits in den Vorbereitungsphase zur Änderung des bestehenden Bebauungsplanes äusser- te sich die Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz dahingehend, dass der Wertverlust dieses Biotopverbundes mittels Entschädigungszahlungen kompensiert werden könne. Unab- hängig davon reichte die Pro Natura im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe Einsprache ein, mit unter anderem der Forderung, dass der monetäre Ausgleich zur Förderung von vergleich- baren Lebensräumen, die durch die Baumassnahmen zerstört werden, zu verwenden sei.

In den Verhandlungsgesprächen konnten sich die Pro Natura und die Genossenschaft Fuss- ballstadion St. Jakob auf die Höhe der Entschädigungsforderungen und deren Verwendungs- zweck einigen. Die Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz wird mit der zuständige Stel- le der SBB eine Vereinbarung treffen, welche den Standort, die Art, die Dauer und das Budget der Ersatzmassnahmen definieren. Als Ersatzfläche wurde die nordseitige Bahndammbö- schung entlang des Stadions festgehalten, welche mit Pflege- und Unterhaltmassnahmen über den Zeitraum von zehn Jahren den Biotopverbund sicherstellen können.

Die Pro Natura zog daraufhin ihre Einsprache am 8. Juli 2004 zurück. Die Bemerkungen und Auflagen im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2004 sind hiermit als erledigt zu betrachten.

## **9 Verkehr und Parkieren**

Unabhängig der geplanten Aufstockung des Stadions St. Jakob-Park besteht im Gebiet St. Jakob mit den bestehenden Anlagen St. Jakobshalle, St. Jakob-Arena, Gartenbad St. Jakob, Leichtathletikstadion und dem Naherholungsgebiet Brüglingerebene (ehemals Grün 80) ein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen für PW, Busse und Zweiräder. Insbesondere für den mo- torisierten Individualverkehr (MIV) müssen für gewisse Anlässe zusätzliche Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Die Verkehrs- und Parkiersituation im Hinblick auf die EURO 2008 wird von Seiten der Orga- nisatoren und der Kantonspolizei Basel-Stadt und Basel-Landschaft gesondert betrachtet und dient nicht als Grundlage für den Normalbetrieb der Stadionanlage.

### **9.1 Parkieren**

Aufgrund der Einsprache der Gemeinde Muttenz betreffend den Parkier- und Parkiersuchver- kehr in deren Wohnquartieren und den Entscheid des Regierungsrates von Basel-Stadt, das Parkhaus St. Jakob zum heutigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht aufzu- stocken, beauftragte die Betreibergemeinschaft St. Jakob die Rapp Infra AG ein Parkraum- konzept zu erarbeiten. Dieses Konzept wurde am 10. Juni 2004 den zuständigen Stellen vor- gestellt. Im Rahmen der Entwicklung "Parklandschaft St. Jakob" unter der Federführung der Regionalplanungsstelle beider Basel wurden bereits verschiedene Untersuchungen zur Ver- kehrs- und Parkplatzproblematik in Auftrag gegeben. Das Konzept der Rapp Infra AG berück- sichtigt insbesondere folgende Randbedingungen:

- Aufzeigen von zusätzlichen Parkraummöglichkeiten von minimal 2'000 Parkplätzen zur Mi- nimierung der Bedarfsspitzen
- Ersatzmassnahmen für Fremdparkierer in den angrenzenden Quartieren
- Aufzeigen von Lösungsansätzen und Massnahmen, welche mit minimalen zeitlichem und baulichen Aufwand zu realisieren sind.

Die Parkraumplanung der Rapp Infra AG weist einerseits die bestehenden und potenziellen Parkierstandorte aus und andererseits unterscheidet sie fünf verschiedene Bedarfsszenarien.

Dabei ist festzustellen, dass aufgrund des induzierten Modal-Splits alle Bedarfsszenarien bis auf das Szenario "Fussball-Länderspiel mit gleichzeitigem Tennisturnier" weitgehend durch die dargelegten Parkiermöglichkeiten abgedeckt werden können. Unabhängig der zur Verfügung stehenden Autoabstellplätze wird ein erhöhter Koordinationsbedarf der beiden Kantonspolizeien nötig sein, um den MIV zu den entsprechenden Arealen ab den Autobahnausfahrten geleiten zu können.

Aus organisatorischer Sicht zeichnen sich vier wesentliche Massnahmen ab, um die Parkierthematik möglichst reibungslos gewährleisten zu können:

1. Es braucht eine verantwortliche Stelle, welche über die geplanten Veranstaltungen informiert und für die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl Parkplätze zuständig ist.

*Die Polizei Basel-Stadt und Basel-Landschaft stellen die Zuweisung und Wegfahrt sämtlicher Parkflächen in der unmittelbaren Umgebung des Stadions (Radius: ca. 1 km) mittels einem Parkleitsystem sicher. Die Betreibergemeinschaft garantiert die Verfügbarkeit von mindestens 2'000 Parkplätzen.*

2. Unabhängig vom Parkplatzstandort soll eine einheitliche Gebührenordnung gelten.

*Einer einheitlichen Regelung wird ein hoher Stellenwert beigemessen. Ein Testlauf vom 22. Mai 2004 (Fussballmatch: FCB vs. YB und gleichzeitig Konzert "Tarkan" mit ca. 37'000 Zuschauern) zeigte, dass der verlangte Tarif von CHF 10.- von einem Grossteil der Automobilisten (ca. 1'200) ohne weiteres bezahlt wurde und auch den Betrag (gemäss Befragung) als angemessen betrachteten. Die einheitliche Parkierungsgebühr wird in den Vereinbarungen mit den betroffenen Parkflächenanbietern festgeschrieben.*

3. Mit verschärften Polizeikontrollen ab der Einführung der neuen Parkierungsmöglichkeiten sollen die widerrechtlich parkierten PW (vor allem in den Quartieren) gebüsst werden.

*Die Differenz zwischen Bussgeld und Parkierungsgebühr sollte so gross sein, dass sich das widerrechtliche Parkieren nicht mehr lohnt.*

4. Mit dem vorgesehenen Veranstaltungskalender auf dem Internet ([www.sporteventstadt-st-jakob.ch](http://www.sporteventstadt-st-jakob.ch)) sollen die Besucher sowohl über die Veranstaltung selbst als auch über das Parkplatzangebot umfassend orientiert werden.

*Je besser die Qualität und Aktualität der Informationen ist, desto grösser wird die Akzeptanz sein, einerseits eine einheitliche Parkiergebühr zu bezahlen (zurzeit werden CHF 10.- als akzeptabel erachtet) und andererseits eine vertretbare Gehdistanz zum Stadion auf sich zu nehmen.*

## **9.2 Kombi-Ticket / S-Bahn-Haltestelle**

Zurzeit sind Verhandlungen im Gange betreffend die Einführung eines „Kombi-Tickets“. Es soll eine Vereinbarung zwischen den Veranstaltern im Stadion und den Anbietern des öffentlichen Verkehrs ausgehandelt werden. Insbesondere sollen für Grossveranstaltungen kombinierte Eintrittskarten angeboten werden, die zum Eintritt zu den Veranstaltungen und der freien Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Tarifverbund der Nordwestschweiz TNW ermächtigen.

## **9.3 Zweiradabstellplätze**

Die Birsstrasse von der St. Jakob- bis zur Stadionstrasse ist teils zwar dauerhaft und teils nur während der Veranstaltungen im Stadion als Abstellplatz für Velos, Mofas und Motorräder

signalisiert. Seit Ende April 2004 stehen nun vom Muttenerweg bis Stadionstrasse auf einer Länge von rund 250 Metern zusätzliche 500 bis 600 Abstellplätze während der Veranstaltungen im Stadion zur Verfügung. Die Zahl der Abstellplätze für das Quartier und das Gewerbe ausserhalb dieser Zeit bleibt unverändert.

Weitere Standorte für Veloabstellplätze werden im Zusammenhang mit dem Projekt "Parklandschaft St. Jakob" evaluiert und geprüft. Dabei werden jeweils auch die Verkehrsabläufe berücksichtigt sowie das bestehende Informations- und Beschilderungskonzept angepasst. Die Kantonspolizeien Basel-Stadt und Basel-Landschaft gestatten bei sämtlichen temporären verkehrspolizeilichen Sperrungen die Durchfahrt für Fahrräder. Leider wurde bis anhin festgestellt, dass die Abstellplätze beim Gartenbad St. Jakob und bei der Sporthalle St. Jakob nur sehr spärlich benutzt werden, da die Gehdistanz zum St. Jakob-Park vielen Radfahrenden offenbar zu weit ist. Die Velo-Abstellräume im St. Jakob-Park (Seite Gellertstrasse) können nur bei Veranstaltungen ohne Gewaltpotenzial benützt werden, da sie unmittelbar an den Gästesektor anschliessen und dieser Bereich häufig aus Gründen der Sicherheit (randalierende Fangruppen) geschlossen werden muss.

## **10 Störfallvorsorge / Schutzmassnahmen Stadion**

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass trotz weitergehenden Massnahmen das Risikopotenzial von Seiten Bahngüterverkehr gänzlich verschwinden wird. Es gehört deshalb zu den Vorsorgepflichten der Bauherrschaft zur Aufstockung des Stadions, dass sie zum Schutz der Stadionbesucher eigene Sicherheitsmassnahmen trifft.

Mit der zusätzlichen Zuschauertribüne entlang des Bahndamms halten sich noch mehr Personen noch näher an den Bahngleisen auf. Damit erhöht sich das bereits bestehende und in der Risikoermittlung dargelegte Risiko. Nach der Einschätzung des BAV - und wie erwähnt der Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB) am Kantonalen Laboratorium Basel-Stadt - verändert sich damit jedoch die gesamte Risikosituation nicht signifikant, so dass auf eine nochmalige analytische Risikobetrachtung verzichtet werden kann.

Hingegen empfiehlt die KCB, die risikoerhöhenden Faktoren der Stadionerweiterung (Erhöhung der Personenzahl, noch grössere Nähe zu den Geleisen) mit zusätzlichen Schutzmassnahmen seitens des Stadions zu kompensieren.

Zur Verbesserung der Sicherheit der Stadionbesuchenden sollen deshalb folgende Massnahmen im Bebauungsplan aufgenommen werden:

- *Die nordseitige Stadionfassade entlang dem Bahndamm ist aus unbrennbarem Material zu erstellen.*

Die Aufstockung der Nordtribüne wird mit ETFE-Luftkissen (siehe Neubau der "Bayern-Arena" der Architekten Herzog & de Meuron in München) verkleidet. Diese besitzen eine für Kunststoffe hohe Beständigkeit gegen hohe Temperaturen. Sie sind schwer brennbar, d.h. sie lassen sich nur schwer entzünden und bei Verschwinden der Wärmequelle erlischt der Brand nach kurzer Zeit. Ähnlich wie die bestehenden Coppolux-Fassadenelemente aus Polycarbonat beginnen die Luftkissenelemente bei hohen Temperaturen zu schmelzen und abzutropfen. Um dies zu verhindern wird zudem eine Fassadensprinkleranlage eingebaut. Damit kann einerseits ein allfälliger Brandherd aus dem Bereich der Bahngleise von der Fassade ferngehalten werden und andererseits das Eindringen von flüchtigen Giftstoffen durch die Fassade teilweise verhindert und verzögert werden.

- *Bahndammseitig ist eine fixe Löschwasserversorgung einzurichten.*

Die Industriellen Werke Basel IWB haben in der St. Jakob-Strasse eine neue Leitung realisiert, womit neben dem bestehenden Anschluss ein zusätzlicher Anschluss an die Wasserversorgung und damit eine Ringleitung erstellt ist. Die maximale Leistung liegt im Bereich von 4'000 l/min. Damit ist sichergestellt, dass die zusätzlichen Hydranten im Bereich des Bahndammes über genügend Wasserdruck verfügen und die Distanz der Löschwasserversorgung für die Feuerwehr minimiert werden kann.

- *Die Evakuationsplanung soll eine Alternative zum Fluchtweg, der dem Bahndamm entlang führt, aufzeigen.*

Gemäss dem Sicherheits- und Brandschutzbericht der Gruner AG für die Aufstockung des Stadions vom 16. Februar 2004 kann das Stadion bei Vollbelegung von 42'500 Zuschauern innerhalb von sechs Minuten über die gängigen Ausgänge entleert werden. Im Fall eines Ereignisses im Bereich des Bahndammes und der Einschränkung der Fluchtmöglichkeit über die Wandelenebene können die Zuschauer über die bestehenden Treppenanlagen direkt das Spielfeld betreten und das Stadion durch die grosszügigen Aus- bzw. Eingänge west- und ostseitig in Richtung Süden verlassen.

Alle vorgenannten Massnahmen werden im Rahmen eines allfälligen späteren Baubewilligungsverfahrens umgesetzt.

## **11 Auflage und Einspracheverfahren**

Die öffentliche Planaufgabe des Entwurfes zur Änderung des Bebauungsplanes sowie des Umweltverträglichkeitsberichts fand vom 2. Februar 2004 bis zum 2. März 2004 im Hochbau- und Planungsamt statt.

Als Bestandteil der Auflage wurde auch eine Rechtsmittelbelehrung aufgelegt.

Gemäss § 110 des Bau- und Planungsgesetzes des Kantons Basel-Stadt vom 17. November 1999 können im Planaufgabeverfahren von den Berechtigten Einsprachen und von jedermann Anregungen eingereicht werden.

Im Rahmen des Auflage- und Einspracheverfahrens sind drei Einsprachen eingegangen. Davon ist im Sinne ideeller Verbandsbeschwerden gestützt auf § 26 des Natur- und Landschaftsschutzgesetzes vom 25. Januar 1995 bzw. Anhang IV zur Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz vom 8. September 1998 die Pro Natura zur Einsprache legitimiert.

Aufgrund von Anstösserinteressen gem. § 110 Abs. 2 lit. a BPG sind zur Einsprache gegen Planentwürfe die SBB AG und die Gemeinde Muttenz legitimiert.

### **11.1 Einsprache Pro Natura**

Die Pro Natura hat mit Schreiben vom 8. Juli 2004 ihre Einsprache aufgrund von Einigungsverhandlungen zwischen der Bauherrschaft GFS und der Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz zurückgezogen. Detailliertere Angaben zum Thema Naturschutz sind im Kapitel 8 bereits dargelegt worden.

### **11.2 Einsprache Schweizerische Bundesbahnen SBB**

Die SBB AG hat in ihrer Einsprache vom 2. März 2004 gegen die Änderungen des Bebauungsplanes und der Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichtes vorsorglich Einsprache erhoben. Insbesondere hat sie sich gegen folgende Punkte gestellt:

- Änderung Bebauungsplan
- Umweltverträglichkeitsbericht mit den Schwerpunktthemen:
  - Verkehrsaufkommen bei Grossanlässen
  - Störfall
  - Relevanzprüfung
  - Biosphäre
- Rechtserwerb Überbaurecht

Mit der vorliegenden Vereinbarung zwischen der SBB AG und der Genossenschaft Fussballstadion St. Jakob (Entwurf vom 16. August 2004) haben die SBB alle Einspruchepunkte bis auf jene, welche den Störfall betreffen, zurückgezogen. Die Einsprache der SBB AG bleibt in bezug auf die Störfallvorsorge im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zur Haltestelle Stadion St. Jakob bis zum Verfügungsentscheid des BAV bestehen. Die SBB AG behält sich aufgrund des Verfügungsentscheides eine Zustimmung zum vorliegenden Stadionprojekt vor. Sollte der Entscheid des BAV keine bahnbetrieblichen Einschränkungen enthalten, zieht die SBB AG ihre Einsprache unter dem Vorbehalt einer gütlichen Einigung über den erforderlichen Rechtserwerb betreffend das Überbaurecht des Stadions auf Bahnareal zurück.

Im Zusammenhang mit den Erläuterungen des UVB vom 15. Dezember 2003 sind aus Sicht der SBB die im Wortlaut der Einsprache wiedergegebenen Bemerkungen zur Störfallvorsorgen zu beachten:

...

## **2. Umweltverträglichkeit**

...

*Störfall (Ziff. 2.1.8)*

### b) Transportunfall

Sowohl die Planaufgabe wie auch insbesondere der vorliegende UVB berücksichtigen nicht die aktuellsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem nach wie vor beim BAV pendenden Verfahren betr. Risikoermittlung Haltestelle Stadion St. Jakob. Der Störfall ist unter diesen erweiterten Gesichtspunkten zu beurteilen. Obwohl die dortige Risikoermittlung für den fraglichen Streckenabschnitt keine Risiken im nicht tragbaren Bereich aufzeigt (die Risikosummenkurve befindet sich im Übergangsbereich), sind allenfalls zu treffende, weitergehende Massnahmen noch offen. So fordert der Kanton Basel-Stadt ein Transportverbot für den Leitstoff Chlor während den Anlässen. Das BUWAL verlangt umfassende Abklärungen für eine Entflechtung, wie allenfalls die Transporte mit Stoffen des Leitstoffs Chlor während den Anlässen (inkl. An- und Abreisezeit) ausgesetzt werden können. Solange daher nicht klar ist, ob und gegebenenfalls welche weiteren Massnahmen zu treffen sind bzw. wo das tragbare Risiko liegt, dies unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit (Kosten/Nutzen; Interessenabwägung), kann weder von einer Raumverträglichkeit noch von einer Unbedenklichkeit der Stadionerweiterung ausgegangen werden. Demzufolge ist die beabsichtigte Zonenän-

derung bzw. Nutzungserweiterung (Änderung des fraglichen Bebauungsplans) mangels der erforderlichen Voraussetzungen nicht liquid. Eine vorgängige Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen im Rahmen der anstehenden Stadionerweiterung ist daher unabdingbar. Der UVB ist daher in diesem Sinne zu überarbeiten bzw. zu ergänzen.

...

#### *Störfall (Ziff.4.8 UVB)*

Der UVB geht einseitig davon aus, dass die SBB als Verursacherin des Güterverkehrs die Hauptverantwortung für Massnahmen trägt. Indessen ist zu berücksichtigen, dass die Bahnlinie bereits vor dem Stadion bestanden ist und erst durch die Erstellung dieser publikumsträchtigen Anlage ein entsprechendes Risikopotenzial überhaupt entstanden ist. Dieser Konflikt hätte bereits im Rahmen der Raumplanung des Kantons Basel Stadt im Zusammenhang mit dem Stadionneubau vermieden werden müssen, dies im Sinne einer strategischen Umweltprüfung (SUP), wie dies auch im Bericht des Bundesrates über den Vollzug der UVP und der Bewilligungsverfahren vorgeschlagen wird. Jedenfalls geht es nicht an, dass allenfalls erforderliche Massnahmen einfach zu Lasten der Bahnunternehmung gehen, deren Anlagen und Betrieb klar vorbestanden haben. Der Stadionbetreiber ist daher nicht lediglich dafür verantwortlich, gute Evakuierungsmöglichkeiten zu schaffen. Tatsache ist und bleibt, dass der Grund für die vorliegende Störfallproblematik primär in der Erstellung des fraglichen Stadionneubaus (grosse Personenansammlungen) liegt. Somit trägt der Stadionbetreiber eine wesentliche Mitverantwortung. Dies gilt auch bezüglich Einfluss der Stadionerweiterung auf die Störfallsituation und allenfalls zu treffende Massnahmen.

Der UVB führt aus, dass sich das Risiko durch die Stadion-Erweiterung erheblich erhöht, die sich daraus ergebenden Auswirkungen und erforderlichen Konsequenzen werden jedoch nicht eingehend aufgezeigt bzw. abgeklärt. Vielmehr bleibt der Einfluss der Stadionerweiterung in den nachfolgenden Kapiteln mehr oder weniger unerwähnt (Kapitel 5 und 6).

Die bauliche Erweiterung wird zumindest ausmassseitig in jedem Fall einen Einfluss auf das Risiko im Bereich St. Jakob (Erhöhung der Besucherkapazität, Erhöhung der Anzahl Veranstaltungen) haben.

#### *Ergänzende Umweltschutzmassnahmen (Ziff. 5)*

Die Aussage im UVB (Seite 60) ist unzutreffend, dass die Stadiongenossenschaft GFS mit SBB und Behörden eine Risikominderung hinsichtlich der Transporte gefährlicher Güter diskutieren könnte. Aufgrund der letzten Besprechungen mit den Behörden im Rahmen der Risikoermittlung Haltestelle St. Jakob wird die SBB AG abklären, welche Möglichkeiten - unter der Prämisse der Zumutbarkeit - für Entflechtungsmassnahmen bestehen.

...

### **3. Schlussfolgerungen**

...

- Die Gesuchstellerin hat insbesondere nachzuweisen, dass durch die geplante Nutzungsänderung, namentlich den Ausbau des Stadions kein erhöhtes Risiko im Falle eines Störfalls entsteht und dieses tragbar ist; zudem hat die Gesuchstellerin gegebenenfalls die Kosten für allfällige Massnahmen zur Risikoreduktion zu übernehmen.
- Die Gesuchstellerin hat auch sämtliche Mehrkosten bei einer Zunahme der Veranstaltungen zu übernehmen, die der SBB AG wegen zusätzlicher baulicher Aufwendungen oder allfällig verfügbarer betrieblicher Einschränkungen entsteht.

...

### **Erwägungen:**

Das Stadion und die neue Haltestelle liegen im Nahbereich von im Vergleich zu anderen Schweizer Strecken sehr stark befahrenen Güterzuglinien (Deutschland-Schweiz und Frankreich-Schweiz). Deshalb hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der Plangenehmigung für die Haltestelle Stadion St. Jakob eine quantitative Risikoermittlung nach der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV) vom 27. Februar 1991 (Stand am 28. März 2000) verfügt. Diese wurde in enger Zusammenarbeit mit dem BAV sowie der Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB) des Kantonalen Laboratoriums Basel-Stadt erarbeitet und dem BAV am 28. Juni 2002 zugestellt.

Mit der Plangenehmigungsverfügung des BAV vom 8. März 2001 wurden auch insbesondere folgende Sicherheitsmassnahmen verfügt und umgesetzt:

- Die Fahrgeschwindigkeit von Güterzügen auf den stadionnahen Geleisen wurde mindestens bei Veranstaltungen im Stadion St. Jakob-Park von 60 km/h auf 40 km/h reduziert.
- Im Gleis, das unmittelbar an das Stadion angrenzt, wurde beiderseits eine Leitschiene eingebaut.
- Das Perron ist entlang der gleisseitigen Perronkante mit einem Abschluss versehen worden, mit dem verhindert wird, dass sich bei einem Störfall freigesetzte brennbare Flüssigkeiten, schwere giftige oder explosive Gase unter dem Perron hindurch den Bahndamm hinunter ausbreiten können.
- Die Tore bei den Abgängen 4 und 5 zum Stadion sind so gebaut und ausgerüstet, dass sie im Notfall unverzüglich geöffnet werden können.
- Es wurde eine Alarm- und Einsatzplanung erstellt.

Die Beurteilung der Ergebnisse der Risikoermittlung fiel unterschiedlich aus. Die Fachbehörden für die Störfallvorsorge beim Bund und im Kanton sowie die Kommission für Risikobeurteilung (RISKO) des Kantons Basel-Stadt beurteilten das Risiko, dass während einer Veranstaltung im Stadion aus einem leckgeschlagenen Kesselwagen ein hochgiftiges Gas vom Typ Chlor ins vollbesetzte Stadion gelangen könnte, als nicht tragbar. Sie verlangten Entflechtungsmassnahmen, wie z.B. ein Verkehrsverbot für Chlor und ähnliche Gase während Grossveranstaltungen. Die SBB lehnten ortsspezifische zusätzliche Massnahmen ab. Sie setzen stattdessen auf das Massnahmenpaket der gemeinsamen Erklärung vom 27. Juni 2002, in der sich die SBB, die Schweizerische Gesellschaft für Chemische Industrie (SGCI) und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) auf Massnahmen zur netzweiten Reduktion der Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit sehr grossem Schadenpotenzial wie Chlor und Schwefeldioxid verpflichteten.

Das Beurteilungsverfahren zur Risikoermittlung ist gegenwärtig noch hängig. Im Juni 2004 haben die SBB zusätzliche Sachverhaltsabklärungen zur Umsetzung von Entflechtungsmassnahmen eingereicht. Der Entscheid des BAV wird anfangs Oktober 2004 erfolgen.

Der Ausgang des Verfahrens gemäss StFV beim BAV tangiert jedoch die Stadionerweiterung nicht. Mit Brief vom 1. Oktober 2003 hat das BAV festgestellt, dass die Stadionerweiterung keinen Einfluss auf die Beurteilung der Risikoermittlung hat. Damit ist klar, dass der noch ausstehende Entscheid des BAV keinen stichhaltigen Einsprachegrund gegen die Stadionerweiterung darstellt.

#### **Antrag:**

Aufgrund der Erwägungen, bzw. der Ausführungen im Ratschlagstext insbesondere dem Kapitel 10 "Störfallvorsorge / Schutzmassnahmen Stadion", beantragen wir:

Die Einsprache wird abgewiesen.

#### **11.3 Einsprache Gemeinde Muttenz (Dr. Heinz Lüscher)**

Die Einsprache der Gemeinde Muttenz bemängelt diverse Punkte des UVB (datiert vom 15. Dezember 2003), wobei in den ersten Verhandlungsgesprächen zwischen der GFS und der Gemeinde Muttenz sich jedoch herausstellte, dass der wesentliche Punkt der Einsprache den Parkier- und Parkiersuchverkehr in den angrenzenden Quartieren darstellt. In diesen Zusammenhang wurde das Schwergewicht der Einspracheverhandlung auf die Parkplatzproblematik gelegt.

Aus Sicht der Gemeinde Muttenz sind die im Wortlaut der Einsprache wiedergegebenen Bemerkungen zum Parkier- und Parkiersuchverkehr zu beachten:

Einsprache der Gemeinde Muttenz, vertreten durch den Gemeinderat, sowie von Frau M. Kellenberger, Bernhard Jaeggi-Str. 21, 4132 Muttenz, sowie von Frau Kathrin Schweizer, Bernhard Jaeggi-Str. 10, 4132 Muttenz, alle vertreten durch den Unterzeichnenden, gegen die Änderung des Bebauungsplanes und die UVB und ihre Beurteilung betreffend Erweiterung " Stadion St. Jakobs - Park "

#### **Begründung:**

##### **I Legitimation**

...

- a. Die Gemeindestrassen und die angeführten Liegenschaften werden anlässlich von Veranstaltungen im Stadion regelmässig mit Verkehr von parkierenden oder Parkplatz suchenden PW's überschwemmt.

...

3. Die Liegenschaften der privaten Einsprecherinnen werden ebenfalls anlässlich von Veranstaltungen im Stadion regelmässig mit Verkehr von parkierenden und von Parkplatz suchenden PW's überschwemmt.

...

##### **Begründung des Rechtsbegehrens sub Ziff. 1**

...

2. Im Zusammenhang mit dem Stadion St. Jakob und dessen Betrieb ist schon viel diskutiert und geplant, aber deutlich nicht alles realisiert worden. Die Einsprecherinnen verweisen als Beispiele dazu auf die Gespräche über Parkraumkonzepte, ...

...

## **Begründung der Eventualanträge**

### **I Vorbemerkungen**

...

2. Das Bauvorhaben liegt in einem Gebiet, welches schon heute mit einem übermässig hohen Verkehrsaufkommen belastet ist.

...

### **II Bemerkungen, Kritik und Forderungen zu den im UVB diskutierten Phasen und Belastungen**

...

- a. Die Anbindung des Bauvorhabens an das ÖV Netz ist zu optimieren und verbindlich festzuschreiben, bspw. mit der verbindlichen Verknüpfung von Eintritt und ÖV Billet.

...

6. Der UVB stellt fest, mit dem Bauvorhaben würde der Parkraumdruck noch zunehmen. In einem Aktionsplan vom 18. November 2002 seien zwei Konzept-Zustände zur Umsetzung von Massnahmen definiert.

- a. Die Einsprecherinnen stellen fest, dass trotz Sitzungen und Projektsteuerungen ihre Liegenschaften regelmässig mit Parkraumsuchverkehr belastet werden in einem Umfang, welcher jedes zumutbare Mass bei weitem überschreitet.

Der UVB irrt, wenn er annimmt, der Zeitraum der Beeinträchtigung beschränke sich auf 1 bis 1 1/2 Stunden.

Die Erwägung des Kantons Basel-Stadt, wonach keine zusätzlichen Parkplätze errichtet werden sollen, da diese nur zusätzlichen Verkehr generieren und doch nicht genügen können, entspricht dem USG.

Nur ist damit der Gedanke nicht zu Ende geführt.

Es geht nicht an, das Stadion zu erweitern aber weiterhin ohne verpflichtendes Konzept die Liegenschaften der Einsprecherinnen dem Parkraumdruck preiszugeben.

Niemand ist heute zuständig, die Verantwortlichkeiten werden vornehm zwischen den Gemeinwesen, der Eigentümerin des Stadions und der Betreiberin weitergereicht.

Die Einsprecherinnen fordern ein verpflichtendes Konzept von Massnahmen, welche ihre Liegenschaften vom Parkraumdruck wirksam und auf Dauer entlasten.

...

## **Erwägungen**

Die Gemeinde Muttenz ist einerseits an einer Vergrösserung des bestehenden Parkplatzangebots interessiert und andererseits geht es ihr darum, die vom Parkiersuchverkehr belasteten Quartiere künftig zu schützen. Die Genossenschaft Fussballstadion St. Jakob (GFS) hat im Rahmen der übergeordneten Planung der Parklandschaft St. Jakob mit weiteren Betreibern ein Parkraumkonzept erarbeiten lassen, welches aufzeigt, wie und wo die mindestens 2'000 Parkplätze angeboten werden können. Die Vereinbarungen mit den potenziellen Parkraumanbietern sind noch im Gange und stehen demnächst vor dem Abschluss. Im weiteren haben die Verhandlungsgespräche aufgezeigt, dass der Parkplatzsuchverkehr in den betroffenen Quartiere ohne bauliche Massnahmen kaum durchsetzbar sein wird. Die GFS hat sich bereit erklärt, sich an baulichen Massnahmen (fixe Barrieren, mobile Abschränkungen) finanziell zu beteiligen. Unter diesen Aspekten bot die Gemeinde Muttenz an, sofern die Bauherrschaft ein umsetzbares Parkraumkonzept (Vereinbarungen für mindestens 2'000 Parkplätze liegen vor) sowie wirkungsvolle Massnahmen gegen den Parkiersuchverkehr in den betroffenen Quartieren vorlegt, dass sie ihre Einsprache in allen Punkten zurückziehen werde. Die Verhandlungen stehen kurz vor dem Abschluss.

In diesem Zusammenhang wird auch auf das Kapitel 9 "Verkehr und Parkierung" bzw. 9.1 "Parkierung" verwiesen.

## **Antrag**

Aufgrund der Erwägungen, resp. der Ausführungen im Ratschlagstext beantragen wir:

Die Einsprache wird abgewiesen.

## **12 Finanzierung**

Die effektiven Baukosten für die Aufstockung des Fussballstadions St. Jakob-Park werden von Seiten der GFS mit ca. Fr. 22.75 Mio. veranschlagt. Der Schweizerische Fussballverband (SFV) unterstützt das Projekt mit einem Beitrag von Fr. 5.25 Mio. und die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beteiligen sich jeweils, aus Sporttoto-Geldern, mit Fr. 4.5 Mio. Nach Aussagen der GFS ist die gesamte Finanzierung sichergestellt.

## **13 Mehrwertabgabe**

Die Mehrwertabgabe richtet sich nach den §§ 120 ff BPG des Bau- und Planungsgesetzes. Sie wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgesetzt. Zuständig ist das Baudepartement.

## 14 Anträge

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlagsentwurf gemäss § 55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 ordnungsgemäss geprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme der nachstehenden Beschlussesentwürfe.

Basel, 24. September 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

Dem Ratschlag beigelegt:

- Bebauungsplan Nr. 12'951 (Verkleinerung)
- Bericht der Umweltfachstellen über die Beurteilung der Umweltverträglichkeit
- Vereinbarung zwischen SBB AG und Genossenschaft Fussballstadion St. Jakob (Entwurf vom 16. August 2004)
- Verkehr und Parkierung: Übersicht über die Standorte und deren Kapazitäten

Im Ratssaal aufgelegt:

- Bebauungsplan Nr. 12'951 (Beschlussesplan)
- Modell und Fotomontage der Projektverfasser

## Grossratsbeschluss

betreffend

### **Festsetzung eines Überbauungsplans, Erlass spezieller Bauvorschriften für das Areal Stadion St. Jakob zwischen St. Jakobs-Strasse, Gellertstrasse, Bahnareal und Birsstrasse**

Änderung vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf §§ 101 und 105 Abs. 1 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999<sup>1</sup>, beschliesst:

I.

Der Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung eines Überbauungsplans, Erlass spezieller Bauvorschriften für das Areal Stadion St. Jakob-Park zwischen St. Jakob-Strasse, Gellertstrasse, Bahnareal und Birsstrasse vom 20. September 1995 wird wie folgt geändert:

Ziffer 1 erhält folgende neue Fassung:

1. Der Überbauungsplan Nr. 12 951 des Hochbau- und Planungsamtes, Hauptabteilung Planung, vom 8. September 2003 (in der Fassung vom 27. Januar 2004) wird verbindlich erklärt.

Es werden neu folgende Ziffern 2.6 und 2.7 beigefügt:

2.6 Für Grossveranstaltungen sind mindestens 2'000 temporäre Parkplätze anzubieten, welche mit einer einheitlichen Parkierungsgebühr bewirtschaftet werden. Hierfür ist sowohl ein Verkehrs- als auch ein Parkraumkonzept zu erarbeiten.

2.7 Die nordseitige Stadionfassade entlang dem Bahndamm ist aus unbrennbarem Material zu erstellen. Bahndammseitig ist eine fixe Löschwasserversorgung einzurichten. Die Evakuationsplanung soll eine Alternative zum Fluchtweg, der dem Bahndamm entlang führt, aufzeigen.

II.

Diese Änderung ist zu publizieren, sie unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen Planentwürfe erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

---

<sup>1</sup> SG 730.100.

## **Grossratsbeschluss**

betreffend

### **Abweisung der Einsprachen**

### **Festsetzung eines Überbauungsplans, Erlass spezieller Bauvorschriften für das Areal Stadion St. Jakob zwischen St. Jakobs-Strasse, Gellertstrasse, Bahnareal und Birsstrasse**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, beschliesst:

Die Einsprachen

- Gemeinde Muttenz, vertreten durch den Gemeinderat, sowie Frau M. Kellenberger, Bernhard Jaeggi-Strasse 21, 4132 Muttenz sowie von Frau K. Schweizer, Bernhard Jaeggi-Strasse 10, 4132 Muttenz (vertreten durch Dr. Heinz Lüscher, Advokatur, Weisse Gasse 14, 4001 Basel), vom 26. Februar 2004
- Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur, Recht Qualität Risk, Postfach, 8021 Zürich, vom 2. März 2004

gegen die Änderung des Bebauungsplans Stadion St. Jakob (Areal), Birsstrasse, St. Jakob-Strasse, Gellertstrasse vom 20. September 1995 werden, soweit die Anliegen nicht bereits erfüllt sind, abgewiesen.

Sobald der entsprechende Grossratsbeschluss gefasst wurde, ist den Einsprechern, nebst dem Grossratsbeschluss betreffend Änderung des Bebauungsplans sowie des Umweltverträglichkeitsberichts, eine Ausfertigung des sie betreffenden Entscheids zuzustellen. Zur Erläuterung dieses Entscheids ist den Einsprechern eine Ratschlags-Kopie mit Hinweis auf die entscheidrelevante Einsprachebehandlung zukommen zu lassen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen Planentwürfe erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.