



Amt für Umwelt

Koordination / Information

*Greibenhof
Werkhofstr. 5; 4509 Solothurn
Telefon 032 627 24 47
Telefax 032 627 76 93
afu@bd.so.ch
www.afu.so.ch*

IIIIII KANTON **solothurn**

Gemeinde Olten

Teilzonen- und Gestaltungsplan Riggenbachstrasse

Beurteilung durch die
Umweltschutzfachstelle

30. Mai 2018

INHALTSVERZEICHNIS

1	Projekt, Rahmenbedingungen und Beteiligte	3
2	Beurteilung des Vorhabens aus der Sicht des Umweltschutzes	5
2.1	Grundsätzliches zur Beurteilung, Fachübergreifende Aspekte	5
2.2	Verkehr, Verkehrsgrundlagen	5
2.2.1	Verkehrsaufkommen	5
2.2.2	Parkplatzbedarf, Auswirkungen auf das Strassennetz	6
2.2.3	Fazit	6
2.3	Luftreinhaltung und Klimaschutz	7
2.3.1	Ausgangslage	7
2.3.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	8
2.4	Lärm	9
2.4.1	Ausgangslage	9
2.4.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	10
2.5	Erschütterungen, abgestrahlter Körperschall	10
2.5.1	Ausgangslage	10
2.5.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	10
2.6	Nichtionisierende Strahlung	11
2.6.1	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	11
2.7	Gewässer/Grundwasser	11
2.7.1	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	11
2.7.2	Umweltrechtliche Bewilligungen (Nebenbewilligungen)	12
2.8	Entwässerung	12
2.8.1	Ausgangslage	12
2.8.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	12
2.8.3	Umweltrechtliche Bewilligungen (Nebenbewilligungen)	12
2.9	Boden	12
2.10	Altlasten	12
2.10.1	Ausgangslage	12
2.10.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	13
2.10.3	Umweltrechtliche Bewilligungen (Nebenbewilligungen)	13
2.11	Abfälle, umweltgefährdende Stoffe	13
2.11.1	Ausgangslage	13
2.11.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	13
2.12	Umweltgefährdende Organismen	13
2.13	Störfallvorsorge, Katastrophenschutz	13
2.13.1	Ausgangslage	13
2.13.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	14
2.14	Fauna, Flora, Lebensräume	14
2.15	Lichtimmissionen	14
2.15.1	Ausgangslage	14
2.15.2	Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung	14
2.16	Kulturdenkmäler und archäologische Stätten	14
3	Gesamtbeurteilung	15
3.1	Anmerkung zu den eingereichten Unterlagen	15
3.2	Auswirkungen auf die Umwelt und deren Beurteilung	15

1 PROJEKT, RAHMENBEDINGUNGEN UND BETEILIGTE

<p>Aktuelle Situation:</p>	<p>Auf dem Giroud Olma Areal betreibt die Migros ein Einkaufszentrum, ein Restaurant, ein Freizeitland und die Migros-Klubschule. In Ergänzung dazu sind in den Liegenschaften ca. 20 kleinere Läden eingemietet.</p> <p>Die Gebäude für diese Nutzungen wurden in verschiedenen Etappen realisiert, ein letzter Neubau wurde im Jahr 2003 fertiggestellt. Das Erscheinungsbild des Areals weist gestalterische Defizite auf und entspricht bezüglich verschiedener Aspekte auch nicht mehr den Anforderungen der verschiedenen Nutzer.</p>																																																																																																																																																																																																						
<p>Vorhaben:</p>	<p>Ein Teil der Eigentümer des Areals (Giroud Olma AG, Genossenschaft Migros Aare) planen einen Umbau und eine Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums. Zusätzlich sollen weitere Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistungen und Gastronomie im Planungssperimeter ermöglicht werden.</p> <p>Der Neubau orientiert sich an der Höhe der benachbarten Baukörper und soll insgesamt sechs Geschosse aufweisen (Baufeld A mit max. Gebäudehöhe von 23 m):</p> <p>Die Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Norden einerseits über die Unterführungsstrasse–Von Roll Strasse und andererseits über den Bifangplatz-Bifangstrasse und von Süden über die Sälistrasse soll beibehalten werden.</p> <p>Einige weitere wichtige Merkmale des Vorhabens, die insbesondere einen Zusammenhang mit dem Verkehr haben, sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:</p> <table border="1" data-bbox="389 920 1433 1951"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Was?</th> <th colspan="2">Heute</th> <th colspan="2">neu</th> <th colspan="2">Veränderung absolut / relativ</th> </tr> <tr> <th>Angestellte</th> <th>Besucher</th> <th>Angestellte</th> <th>Besucher</th> <th>Angestellte</th> <th>Besucher</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parkplätze:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Verkauf</td> <td>60</td> <td>410</td> <td>60</td> <td>435</td> <td>0 / 0%</td> <td>25 / +6%</td> </tr> <tr> <td>- Büro / FHNW</td> <td rowspan="5">} 135</td> <td rowspan="5">20</td> <td>45</td> <td>25</td> <td rowspan="5"></td> <td rowspan="5"></td> </tr> <tr> <td>- Pallas</td> <td>7</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>- Klubschule</td> <td>3</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>- Hotel</td> <td>6</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>- Alterswohnen</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>- Lager</td> <td></td> <td></td> <td>3</td> <td>2</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total pro Nutzergruppe</td> <td>195</td> <td>430</td> <td>130</td> <td>555</td> <td>-65 / -33.3%</td> <td>+125 / +29%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td colspan="2">625</td> <td colspan="2">685</td> <td colspan="2">+60 / +10%</td> </tr> <tr> <td>Projektinduzierter Verkehr in Fz/Tag</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Von Rollstrasse</td> <td>1'050 (DTV)</td> <td></td> <td>1'050 (DTV)</td> <td></td> <td>0 / 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Bifangstrasse</td> <td>1'300 (DTV)</td> <td></td> <td>1'700 (DTV)</td> <td></td> <td>+400 / +31%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Riggerbachstrasse</td> <td>450 (DTV)</td> <td></td> <td>-</td> <td></td> <td>-450</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Sälistrasse (Richtung Sälikreisel)</td> <td>1'650 (DTV)</td> <td></td> <td>2'200 (DTV)</td> <td></td> <td>+550 / +33%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Sälistrasse (Richtung Reiserstr.)</td> <td>450 (DTV)</td> <td></td> <td>450 (DTV)</td> <td></td> <td>0 / 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>4'900 (DTV)</td> <td></td> <td>5400 (DTV)</td> <td></td> <td>+500 / +10%</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>5'600 (DWV)</td> <td></td> <td>6'100 (DWV)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nutzungen:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Verkauf</td> <td>13'937 m²</td> <td></td> <td>17'368 m²</td> <td></td> <td>+3'449 m² / +25%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Büro/Dienstleist.</td> <td>6'323 m²</td> <td></td> <td>10'901 m²</td> <td></td> <td>+4'578 m² / +72%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Aus- und Weiterbildung.</td> <td>1'786 m²</td> <td></td> <td>1'690 m²</td> <td></td> <td>-96 m² / -5%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Hotel Hotelbetr.</td> <td>4'446 m²</td> <td></td> <td>4'438 m²</td> <td></td> <td>-8 m² / 0%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Konferenz</td> <td>1'085 m²</td> <td></td> <td>1'882 m²</td> <td></td> <td>+797 m² / +73%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Pallas</td> <td>3'011 m²</td> <td></td> <td>3'011 m²</td> <td></td> <td>0 m² / 0%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Wohnen</td> <td></td> <td></td> <td>11'220 m²</td> <td></td> <td>+11'220 m²</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Technik/Lager</td> <td>3'726 m²</td> <td></td> <td>10'818 m²</td> <td></td> <td>+7'092 m² / +190%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>34'314 m²</td> <td></td> <td>61'346 m²</td> <td></td> <td>+27'032 m² / +79%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Bauphase beträgt voraussichtlich ca. drei Jahre</p>						Was?	Heute		neu		Veränderung absolut / relativ		Angestellte	Besucher	Angestellte	Besucher	Angestellte	Besucher	Parkplätze:							- Verkauf	60	410	60	435	0 / 0%	25 / +6%	- Büro / FHNW	} 135	20	45	25			- Pallas	7	7	- Klubschule	3	35	- Hotel	6	45	- Alterswohnen	6	6	- Lager			3	2			Total pro Nutzergruppe	195	430	130	555	-65 / -33.3%	+125 / +29%	Total	625		685		+60 / +10%		Projektinduzierter Verkehr in Fz/Tag							- Von Rollstrasse	1'050 (DTV)		1'050 (DTV)		0 / 0		- Bifangstrasse	1'300 (DTV)		1'700 (DTV)		+400 / +31%		- Riggerbachstrasse	450 (DTV)		-		-450		- Sälistrasse (Richtung Sälikreisel)	1'650 (DTV)		2'200 (DTV)		+550 / +33%		- Sälistrasse (Richtung Reiserstr.)	450 (DTV)		450 (DTV)		0 / 0		Total	4'900 (DTV)		5400 (DTV)		+500 / +10%			5'600 (DWV)		6'100 (DWV)				Nutzungen:							- Verkauf	13'937 m ²		17'368 m ²		+3'449 m ² / +25%		- Büro/Dienstleist.	6'323 m ²		10'901 m ²		+4'578 m ² / +72%		- Aus- und Weiterbildung.	1'786 m ²		1'690 m ²		-96 m ² / -5%		- Hotel Hotelbetr.	4'446 m ²		4'438 m ²		-8 m ² / 0%		- Konferenz	1'085 m ²		1'882 m ²		+797 m ² / +73%		- Pallas	3'011 m ²		3'011 m ²		0 m ² / 0%		- Wohnen			11'220 m ²		+11'220 m ²		- Technik/Lager	3'726 m ²		10'818 m ²		+7'092 m ² / +190%		Total	34'314 m²		61'346 m²		+27'032 m² / +79%	
Was?	Heute		neu		Veränderung absolut / relativ																																																																																																																																																																																																		
	Angestellte	Besucher	Angestellte	Besucher	Angestellte	Besucher																																																																																																																																																																																																	
Parkplätze:																																																																																																																																																																																																							
- Verkauf	60	410	60	435	0 / 0%	25 / +6%																																																																																																																																																																																																	
- Büro / FHNW	} 135	20	45	25																																																																																																																																																																																																			
- Pallas			7	7																																																																																																																																																																																																			
- Klubschule			3	35																																																																																																																																																																																																			
- Hotel			6	45																																																																																																																																																																																																			
- Alterswohnen			6	6																																																																																																																																																																																																			
- Lager			3	2																																																																																																																																																																																																			
Total pro Nutzergruppe	195	430	130	555	-65 / -33.3%	+125 / +29%																																																																																																																																																																																																	
Total	625		685		+60 / +10%																																																																																																																																																																																																		
Projektinduzierter Verkehr in Fz/Tag																																																																																																																																																																																																							
- Von Rollstrasse	1'050 (DTV)		1'050 (DTV)		0 / 0																																																																																																																																																																																																		
- Bifangstrasse	1'300 (DTV)		1'700 (DTV)		+400 / +31%																																																																																																																																																																																																		
- Riggerbachstrasse	450 (DTV)		-		-450																																																																																																																																																																																																		
- Sälistrasse (Richtung Sälikreisel)	1'650 (DTV)		2'200 (DTV)		+550 / +33%																																																																																																																																																																																																		
- Sälistrasse (Richtung Reiserstr.)	450 (DTV)		450 (DTV)		0 / 0																																																																																																																																																																																																		
Total	4'900 (DTV)		5400 (DTV)		+500 / +10%																																																																																																																																																																																																		
	5'600 (DWV)		6'100 (DWV)																																																																																																																																																																																																				
Nutzungen:																																																																																																																																																																																																							
- Verkauf	13'937 m ²		17'368 m ²		+3'449 m ² / +25%																																																																																																																																																																																																		
- Büro/Dienstleist.	6'323 m ²		10'901 m ²		+4'578 m ² / +72%																																																																																																																																																																																																		
- Aus- und Weiterbildung.	1'786 m ²		1'690 m ²		-96 m ² / -5%																																																																																																																																																																																																		
- Hotel Hotelbetr.	4'446 m ²		4'438 m ²		-8 m ² / 0%																																																																																																																																																																																																		
- Konferenz	1'085 m ²		1'882 m ²		+797 m ² / +73%																																																																																																																																																																																																		
- Pallas	3'011 m ²		3'011 m ²		0 m ² / 0%																																																																																																																																																																																																		
- Wohnen			11'220 m ²		+11'220 m ²																																																																																																																																																																																																		
- Technik/Lager	3'726 m ²		10'818 m ²		+7'092 m ² / +190%																																																																																																																																																																																																		
Total	34'314 m²		61'346 m²		+27'032 m² / +79%																																																																																																																																																																																																		

Bauherrschaft:	<ul style="list-style-type: none"> - Giroud Olma AG - Genossenschaft Migros Aare
Gemeinde:	Olten
Rechtsgrundlagen für UVP:	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG; SR 814.01), Art. 10 a bis 10d - Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) - Kantonale Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (BGS 711.15) - Richtlinien über die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung; (BGS 711.16)
UVP-Pflicht:	<p>Für Einkaufszentren ist gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) eine UVP-Pflicht gegeben, wenn die Verkaufsfläche der Anlage den Schwellenwert von 7 500 m² überschreitet (Ziffer 80.5 Anhang UVPV) und/oder wenn mehr als 500 Parkplätze realisiert werden (Ziffer 11.4 Anhang UVPV). Auch Änderungen bestehender Anlagen unterstehen der UVP-Pflicht, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft (Art. 2, UVPV).</p> <p>Das heutige Vorhaben überschreitet beide relevanten Schwellenwerte. Mit einer Zunahme der Verkaufsfläche um 25 % und einer Erhöhung der Parkplatzzahl um knapp 10 % handelt es sich beim Projekt um eine „wesentliche Änderung“ einer bestehenden, UVP-pflichtigen Anlage (siehe auch UVP-Handbuch [BAFU, 2009], Modul 2, Seite 17).</p>
Verfahren:	Kommunales Gestaltungsplanverfahren (§ 44ff Planungs- und Baugesetz; PGB; BGS 711)
Zuständige Behörde:	Stadtrat von Olten
Beurteilungsgrundlagen für UVP:	<ul style="list-style-type: none"> - Umweltverträglichkeitsbericht, datiert vom 21. Oktober 2016 - Teilzonenplanänderung und Gestaltungsplan, datiert vom 21. Oktober 2016 - Zonenvorschriften Sonderbauvorschriften, datiert vom 21. Oktober 2016 - Raumplanungsbericht, datiert vom 21. Oktober 2016 - Mobilitätskonzept, datiert vom 21. Oktober 2016
UVP-Unterlagen:	<ul style="list-style-type: none"> - Buchhofner AG, Zürich
Beteiligte Amtsstellen:	<ul style="list-style-type: none"> - Amt für Raumplanung - Amt für Verkehr und Tiefbau - Amt für Umwelt

2 BEURTEILUNG DES VORHABENS AUS DER SICHT DES UMWELTSCHUTZES

2.1 Grundsätzliches zur Beurteilung, Fachübergreifende Aspekte

Das Amt für Umwelt (AfU) hat bereits im September 2016 zum Projekt Stellung genommen («Vorläufige Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle», datiert vom 16. September 2016). Gemäss § 15^{ter} Abs. 3 der Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (VVK; BGS 711.15) ergänzt das AfU auf Anfrage der zuständigen Behörde den Beurteilungsbericht, wenn im massgeblichen Verfahren umweltrelevante Einsprachen eingehen. Die vorliegende Beurteilung erfolgt in Kenntnis der umweltrelevanten Einsprachen¹ und entspricht damit einer solchen Ergänzung des Beurteilungsberichtes. Dieser Bericht ersetzt die «Vorläufige Beurteilung» vom 16. September 2016.

Das Vorhaben hat neben der relevanten Umweltschutzgesetzgebung noch andere Rahmenbedingungen zu erfüllen. In den nachfolgenden Kapiteln äussern wir uns ausschliesslich zu Aspekten, welche unmittelbar die Umwelt betreffen.

Bei unserer Beurteilung gehen wir davon aus, dass alle Massnahmen zum Schutz der Umwelt, die im UVB in den Fachkapiteln beschrieben und in der Massnahmenübersicht in Kapitel 6 summarisch zusammengestellt sind, integrierender Bestandteil des Vorhabens sind und damit realisiert werden.

Antrag 1 an den Stadtrat:

Folgende Auflage ist in den Genehmigungsbeschluss des Stadtrates aufzunehmen:

„Alle im Umweltverträglichkeitsbericht aufgeführten Massnahmen zum Schutz der Umwelt (in Kapitel 6 des Umweltverträglichkeitsberichtes summarisch zusammengestellt, in den jeweiligen Fachkapiteln im Detail beschrieben) sind integrierender Bestandteil des Vorhabens und sind damit umzusetzen.“

Das Vorhaben sieht insgesamt 13 Massnahmen zum Schutz der Umwelt vor, welche die Bauphase betreffen. Weil die Umsetzung dieser Massnahmen aus Sicht des Umweltschutzes von grosser Bedeutung ist und die Bauphase aufgrund der Lage des Projektes ein grosses Konfliktpotenzial aufweist, ist die Einsetzung einer Umweltbaubegleitung vorgesehen (UVB, Kapitel 6.2). Das im UVB enthaltene Pflichtenheft, das nach Vorliegen der Baubewilligung präzisiert werden soll, ist nach unserer Einschätzung stufengerecht und deckt die relevanten Fachbereiche ab.

Die Beurteilung soll auch derjenigen Leserschaft eine Auseinandersetzung mit dem Projekt gestatten, die nicht im Besitz des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) und anderer ergänzender Unterlagen ist. Deshalb werden einzelne Ergebnisse des Berichtes wiederholt und sofern nötig, kritisch kommentiert.

2.2 Verkehr, Verkehrsgrundlagen

Wesentliche Angaben zum Verkehr haben wir aus den verfügbaren Unterlagen im Kapitel *„Projekt, Rahmenbedingungen und Beteiligte“* auf Seite 3 zusammengestellt.

2.2.1 Verkehrsaufkommen

Gemäss den vorliegenden Unterlagen induziert das Vorhaben im Ausgangszustand (2015) einen durchschnittlichen Verkehr pro Werktag von 5'600 Fahrten (DWV) bzw. pro Tag von 4'900 Fahrten (DTV) und im Betriebszustand (nach Realisierung) von 6'100 Fahrten (DWV) bzw. 5'400 Fahrten (DTV).

Für die Abschätzung des Verkehrs, der von den Kundenparkplätzen der Verkaufsnutzung erzeugt wird, wird ein spezifisches Verkehrspotenzial (SVP) von 12 Fahrten pro Parkplatz und Tag eingesetzt. Dieser Wert, der für den Gesamtverkehr des ganzen Projektes besonders relevant ist, entspricht etwa demjenigen anderer publikumsintensiver Anlagen im Kanton Solothurn (siehe Tabelle 1). Obwohl wir dieses Verkehrspotenzial als plausibel erachten, sind die Abschätzungen zum induzierten Gesamtverkehr des Projektes mit einem DWV von 6100 Fahrten bzw. einem DTV von 5'400 Fahrten mit einigen Unsicherheiten verbunden. Diese Unsicherheiten beruhen unter anderem darauf, dass das Verkehrsverhalten der Nutzer der Büros, der Fachhochschule, der Klinik usw. nicht mit der notwendigen Genauigkeit vorausgesagt werden kann.

¹ Es sind dies folgende Einsprachen: Marc Aeschbacher und Regina Graber, Rolf Sommer, VCS

Tabelle 1: Vergleich von wichtigen Verkehrskennzahlen des Säliparks mit anderen publikumsintensiven Anlagen im Kanton Solothurn (Quellen: eigene Berechnungen aufgrund von Angaben im UVB, UVBs anderer Projekte, Literatur)

Beispiele / Projekte	PW-Fahrten pro 100 m ² Verkaufsfläche und Tag ¹	Spezifisches Verkehrspotenzial (SVP) in Fahrten pro Parkplatz und Tag
Ergebnis aus SVI-Studie ² für Anlagen mit Food/Non Food: Zentrale Lage	25 bis 60 ³	4 bis 10
Ergebnis aus SVI-Studie für Anlagen mit Food/Non Food: Periphere Lage	50 bis 100	4 bis 12
Migros Langendorf	62	11.2
GP Kofmehlareal, Solothurn	40 bis 50	12
Gäupark 2012	34	10
Nach Erweiterung gemäss UVB	34	10
Sälipark 2015 (gesamtes Areal)		7.8
2020 (gesamtes Areal)		7.9
2020 Verkaufsfläche	30	12

¹ Gemäss SVI-Studie bezieht sich die Angabe auf einen Tag, an dem publikumsintensive Anlage in Betrieb ist

² **Metron AG et. al., 2006:** Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundsätze und Gesetzmässigkeiten. Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure.

³ bei kleinen publikumsintensiven Anlagen auch höher

Aufgrund der Unsicherheiten bei der Verkehrsprognose begrüssen wird es, wenn die Geschwister mit § 11 Abs. 6 der Sonderbauvorschriften (SBV) verpflichtet werden, einen Fahrtenplafond von 6'100 Fahrten pro Werktag im Jahresdurchschnitt nicht zu überschreiten. Damit bietet sich die Möglichkeit, allfällige Mehrfahrten einzelner Nutzungen durch weniger Fahrten anderer Nutzungen zu kompensieren. Wichtig ist, dass die Betreiber der Anlage verpflichtet werden, jährlich einen Nachweis zu erbringen, dass diese Obergrenze eingehalten wird (§ 11 SBV Abs. 6). Zudem erachten wir auch das vorgeschlagene Monitoring und Controlling und das vorgeschlagene Vorgehen bei Überschreiten des Schwellenwertes gemäss Mobilitätskonzept (Kap. 4, S. 31ff.) als sinnvoll (verankert in § 14 SBV).

Abschliessend bleibt festzuhalten, dass die obigen Überlegungen zur durchschnittlichen Verkehrserzeugung nichts aussagen zum Verkehr in den Spitzenstunden (Abendverkauf, Samstag). In den Unterlagen sind keine Berechnungen zu den Auswirkungen auf die Knotenkapazität und -qualität enthalten und ein eigentliches Verkehrsgutachten liegt nicht vor. Diese Spitzenbelastungen haben aber nicht nur Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, sondern sind auch relevant für die Luftreinhaltung (siehe Kapitel „Luftreinhaltung und Klimaschutz“ ab Seite 7).

2.2.2 Parkplatzbedarf, Auswirkungen auf das Strassennetz

Die Herleitung des Grundbedarfs von total 685 Parkplätzen für die neue Nutzung ist nachvollziehbar (Anhang 3 Mobilitätskonzept). Die Fahrtenumlegung auf die umliegenden Strassen erscheint uns plausibel (Abbildungen 4-6 und 4-7 im UVB S. 18 und 20).

2.2.3 Fazit

In der Umgebung des Säliparks treten bereits heute an den verkehrsreichen Tagen, insbesondere an Abendspitzenstunden und Samstagen, erhebliche Probleme auf. Das Projekt sieht eine weitere Zunahme des Verkehrs vor. Folglich wird sich die Situation trotz verschiedener Massnahmen weiter verschärfen. Insbesondere der Sälikreisel, ein wichtiges Element für den Verkehrsfluss der Stadt Olten, wird in den Spitzenstunden zusätzlich zum generellen Verkehrswachstum weiter beansprucht.

2.3 Luftreinhaltung und Klimaschutz

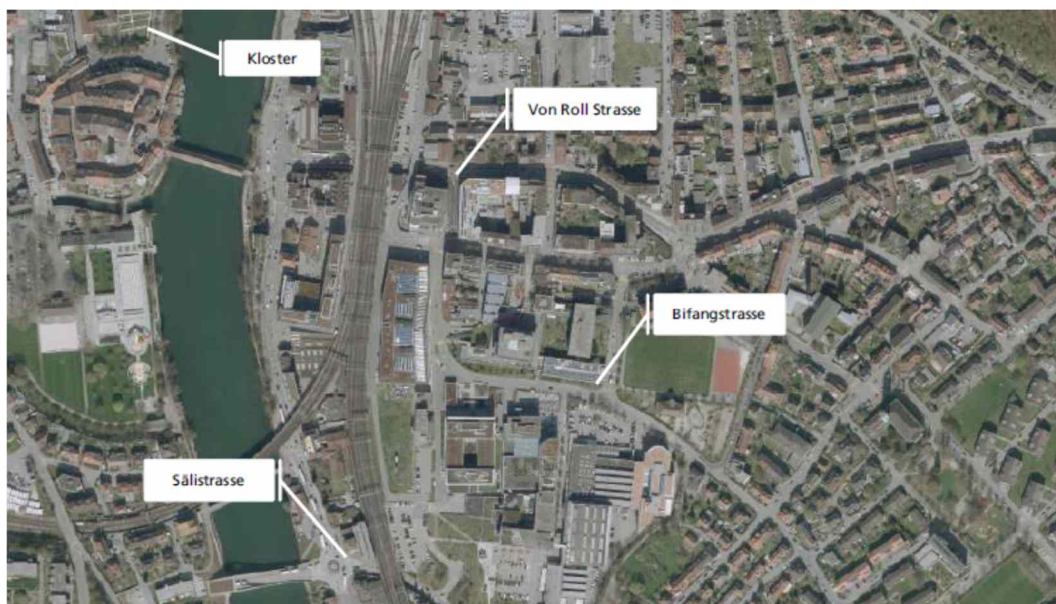
2.3.1 Ausgangslage

Für den Schadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) hält die Tabelle 2 Ergebnisse von Immissionsmessungen fest, die das AfU in der Nähe des Projektstandortes durchgeführt hat (Messstandorte siehe Karte 1). Demnach liegt die bestehende Vorbelastung entlang der Hauptverkehrsachsen für NO₂ im Bereich des Jahresgrenzwertes der Luftreinhaltung-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1), d. h. bei 30 Mikrogramm/m³ (µg/m³). Mit zunehmender Entfernung zu diesen stark befahrenen Strassen nimmt die Belastung ab und liegt unmittelbar beim Projektperimeter im Bereich von 20 µg/m³ (Messung Olten Bifangstrasse).

Tabelle 2: Messergebnisse von Passivsammlermessungen des AfU für den Schadstoff NO₂ an ausgewählten Standorten der Stadt Olten für die letzten 10 Jahre. Angaben in µg/m³.

Standort	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Olten Bifangstrasse											21
Olten Kloster	25	25	26	25	23	23	22	21	22	20	20
Olten Sälistrasse											33
Olten Von Roll Strasse											31

Karte 1: Lage der in Tabelle 2 aufgeführten Passivsammlerstandorte in der Stadt Olten



Für den Schwebestaub (PM₁₀) liegen im Projektperimeter und im näheren Umfeld keine aktuellen Messungen vor. In Olten wurde PM₁₀ letztmals im Jahr 2014 am Standort Olten Frohheim gemessen. Dort lagen die Werte bei 14 µg/m³ (Jahresgrenzwert der LRV liegt bei 20 µg/m³). Weil dieser Messstandort eine andere Charakteristik² aufweist als das Gebiet «Sälipark», dürfen daraus keine Analogieschlüsse für den Projektperimeter gezogen werden. Hingegen dürfte die Charakteristik des Gebietes «Sälipark» vergleichbar sein mit dem Messstandort Solothurn Werkhofstrasse³, wo im Jahr 2017 ein Jahresmittelwert von 16 µg/m³ gemessen und der Jahresgrenzwert damit deutlich unterschritten wurde. Eine Überschreitung des PM₁₀-Jahresgrenzwertes im Projektperimeter schliessen wir deshalb aus. Nicht auszuschliessen sind allerdings Tagesgrenzwert-Überschreitungen⁴. Im Jahr 2020 allerdings dürften aber auch die Tagesgrenzwert eingehalten werden.

² Stadt – Hintergrundbelastung; Verkehrsbelastung gering;

³ Stadt: Verkehrsbelastung hoch

⁴ Tagesgrenzwert der LRV: 50 µg/m³. Dieser Wert darf nur einmal im Jahr überschritten werden (Werkhofstrasse: 5x im Jahr 2017)

In den kommenden Jahren werden dank verbesserter Motorentechnik die verkehrsbedingten Immissionen in Olten generell weiter abnehmen und damit einen langjährigen Trend fortsetzen, der an allen Messstandorten der Stadt Olten zu beobachten ist (siehe dazu Messreihen ab 1993 unter www.afu.so.ch/Umweltdaten → Luft). Die Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem VW-Skandal haben aber auch gezeigt, dass sich die erhofften lufthygienischen Verbesserungen um etwa fünf Jahre verzögern werden.

2.3.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Die Auswirkungen der Bauphase sind wie im UVB vorgesehen (Massnahme LU-2) vorgesehen, durch die Umsetzung der Transportrichtlinie zu minimieren. Gemäss Luftmassnahmenplan 2008 des Kantons Solothurn ist die Vollzugshilfe „Luftreinhaltung bei Bautransporten“ (Massnahme G2) anzuwenden. Die Maximalwerte von 20 g NO_x pro m³ Transportgut sowie von 2'500 g CO₂ pro m³ Transportgut sind einzuhalten und durch die UBB zu überwachen. Möglichst anzustreben ist das Einhalten der Zielwerte (10 g pro m³ für NO_x und 1'200 g pro m³ für CO₂).

Betriebsphase

Das Vorhaben wird lokal weiteren Verkehr und somit auch Emissionen induzieren. Die Mehrbelastung durch das Vorhaben führt insbesondere bei den Knoten im Nahbereich der Anlagen aufgrund von längeren Wartezeiten zu mehr „Stop-and-go“-Emissionen und -Immissionen. Um kurzzeitige hohe Schadstoffbelastungen entlang der Strassenachsen zu vermeiden, sollte dieser „Stop-and-Go“-Fahrmodus möglichst verhindert werden.

Damit der Verkehrsfluss auf dem Strassennetz gewährleistet ist, dürfen aus dem Areal max. 600 Fahrzeuge pro Stunde ausfahren (§ 11 Abs. 7 SBV). Zu den Spitzenzeiten wird dieser Wert heute insbesondere an Donnerstagen und Samstagen überschritten. Es ist zu erwarten, dass aufgrund des Mehrverkehrs dieser Wert von 600 Fahrzeugen in Zukunft nur mit der konsequenten Umsetzung der flankierenden Massnahmen im Sinne der Paragraphen 11 bis 14 der SBV einzuhalten ist. Wir begrüßen es, dass gemäss § 11 Abs. 7 SBV die Einhaltung des Maximalwertes für Spitzenstunden mit einem Monitoring überprüft werden muss und Massnahmen vorgesehen sind, wenn der Schwellenwert überschritten wird.

Gemessen am Schadstoffausstoss im Projektierungsperimeter sind die durch das Vorhaben generierten Emissionen bezogen auf den Jahresmittelwert gering. Das Projekt verursacht für sich allein keine übermässigen Emissionen. Auch die strassennahen projektinduzierten Immissionen sind im Jahresdurchschnitt mit 0.2 µg/m³ gering. Weil die NO₂- und PM10-Immissionen im Nahbereich des Projektes bereits heute deutlich unter dem Grenzwert der LRV liegen und diese Immissionen generell weiter abnehmen werden, wird das Projekt zu keinen neuen Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes führen.

Allerdings ist das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 4 Luftreinhaltungs-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) anzuwenden. Art. 4 LRV verlangt, dass die Behörden Emissionen, für die keine Emissionsbegrenzung festgelegt sind, vorsorglich soweit begrenzt, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Dem Vorsorgeprinzip kommt umso grössere Bedeutung zu, als die verkehrsexponierten Gebiete der Stadt Olten auch in Zukunft relativ hohen Belastungen ausgesetzt sein werden. Im vorliegenden Fall stehen vorsorgliche Emissionsbegrenzungen beim motorisierten Strassenverkehr und bei Energieanwendungen im Gebäudebereich im Vordergrund. Was die vorgesehenen Massnahmen zur Energienutzung anbetrifft, so sind diese aus lufthygienischer Sicht zu begrüßen (vgl. UVB Kap. 4.4, S. 22 und § 15 der SBV „Energie“).

Bezüglich Strassenverkehr haben wir überprüft, ob die effektiven⁵ und effizienten⁶ Massnahmen ins Projekt integriert wurden, die auf der Ebene der Nutzungsplanung von Bedeutung sind. Wir haben uns dabei an der Publikation⁷ „Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE), Beilage 3: Wirkungsanalyse“ orientiert. Von den acht in dieser

⁵ Mit positiven Nutzen für die Luftqualität

⁶ Sinnvolles Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten

⁷ Ernst Basler + Partner AG, INTERFACE Politikstudien Forschung; 2012: Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE), Beilage 3: Wirkungsanalyse. Bericht im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt und des Bundesamtes für Raumentwicklung

Publikation aufgeführten Massnahmen werden deren sechs im Rahmen dieses Projektes auf der Nutzungsplanebene umgesetzt, nämlich: Beschränkung des Nutzungsmasses⁸, Beschränkung der Parkplatzzahl, Parkplatzbewirtschaftung, Fahrtenmodell⁹, integrierter Standort¹⁰ und Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessungsqualität. Die zwei weiteren Massnahmen dieser Studie lassen sich beim Sälipark nicht sinnvoll umsetzen:

- *Fahrleistungsmodell*: Diese Massnahme wurde in der Schweiz nur im Kanton BE umgesetzt (wird in der Zwischenzeit nicht mehr weitergeführt) und benötigt kantonsweite Vorgaben.
- *Modal-Split-Vorgaben*¹¹: Die Erfahrungen bei anderen publikumsintensiven Anlagen haben gezeigt, dass eine Modal-Split-Vorgabe nur mit grossem Aufwand überprüft werden kann und deshalb kaum praktikabel ist. Zudem enthält das Projekt Sälipark bereits verschiedene Massnahmen, deren Ziel ein möglichst hoher Anteil an Kunden ist, die mit dem ÖV und Langsamverkehr anreisen.

Das Mobilitätskonzept der Gesuchsteller enthält weitere Massnahmen, die das Potenzial haben, den motorisierten Individualverkehr soweit zu begrenzen, dass die Fahrten-Schwellenwerte von § 11 Abs. 6 und 7 eingehalten werden (zum Beispiel: Verschiedene Anreize für die ÖV-Nutzung für Beschäftigte, Hauslieferdienst). Die Verbindlichkeit und die Weiterentwicklung dieses Mobilitätskonzeptes ist in § 14 der Sonderbauvorschriften zweckmässig geregelt. Es ist auch sinnvoll, das Massnahmen-Set in der Betriebsphase, gestützt auf die Ergebnisse des Monitorings, anzupassen und weiterzuentwickeln.

Abschliessend kann folgendes festgehalten werden: Weil das Projekt nur einen massvollen Ausbau des Parkraum vorsieht, weil die angrenzenden Wohnquartiere von Parkplatzzuchverkehr und damit von zusätzlichen Immissionen verschont werden sollen, weil das übergeordnete Strassensystem insbesondere in den Spitzenstunden an seine Grenzen der Belastung stösst («Stop and GO – Verkehr») und weil die Schadstoffbelastung im Sinne der Vorsorge grundsätzlich minimiert werden muss, sind die im Projekt in den Paragraphen 11 bis 14 vorgesehen Massnahmen für die Luftreinhaltung von grosser Bedeutung.

2.4 Lärm

2.4.1 Ausgangslage

Baulärm

Bei der Planung sind Massnahmen zur Begrenzung der Lärmbelastungen während der Bauphase vorzuschlagen. Dabei ist die Baulärm-Richtlinie (BAFU, 2006) anzuwenden und die entsprechende Massnahmenstufe zu ermitteln.

Betriebslärm

Im Sinne von Art. 7 Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) sind die Lärm-Emissionen neuer ortsfester Anlagen so weit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich, sowie wirtschaftlich tragbar ist. In jedem Fall dürfen die von der neuen Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten.

Strassenverkehrslärm

Gemäss Art. 9 LSV darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

⁸ Vorgaben für die Nutzung einzelner Gebäudeteile

⁹ Vorgabe eines Fahrtenplafonds

¹⁰ Fördern von Standorten an zentraler, gut erschlossener Lage

¹¹ Vorgaben bezüglich Anteil von Kunden, die mit dem ÖV/Langsamverkehr anreisen am Gesamtverkehrsaufkommen

2.4.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Aufgrund der Dauer der Bauarbeiten ist für den Baulärm voraussichtlich die Massnahmenstufe B der Baulärmrichtlinie anzuwenden. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens müssen die Massnahmen noch weiter abgeklärt und detailliert werden.

Für die Bautransporte gilt gemäss dem UVB Massnahmenstufe A. Mit diesen Einschätzungen sind wir einverstanden, die Massnahmen LR-2 und LR-5 entsprechen dieser Massnahmenstufe. Die Umsetzung wird durch die UBB begleitet und überwacht.

Betriebslärm

Im UVB werden die möglichen Lärmquellen, namentlich der Industrie- und Gewerbelärm an den Verladerrampen sowie der Parkierungslärm aufgeführt und deren Auswirkungen analysiert.

Bezüglich der Verladerrampen kommen die Berechnungen zum Schluss, dass die erforderlichen Planungswerte gemäss Anhang 6 der Lärmschutzverordnung eingehalten werden können, sofern die neuen Verladerrampen eingehaust werden. Die Berechnungen im Anhang 15-19 sind nachvollziehbar und korrekt. Wir sind mit dieser Einschätzung einverstanden.

Beim Parkierungslärm wurden im Anhang 12-14 die Lärmimmissionen bei den umliegenden Empfangspunkten um die Einfahrten zur Parkgarage gemäss den Vorgaben der Norm SN 640 578 berechnet. Die Berechnungen legen dar, dass die Planungswerte eingehalten werden können. Im Sinne der Vorsorge (Art. 11 USG) sollten die Einfahrten zur Tiefgarage schallabsorbierend ausgekleidet werden.

Verkehrslärm in der Betriebsphase

Die Erweiterung führt zu Mehrverkehr auf dem umliegenden Strassennetz. Neben dem Besucherverkehr löst das Projekt auch zusätzliche Bus- und Lastwagenfahrten (Anlieferung) aus.

Im UVB (Kap. 4.3) wird dieser Zusatzverkehr korrekt ermittelt. Darauf aufbauend werden in Anhang 7 bis 9 im UVB die Auswirkungen auf den Lärm bei diversen Empfangspunkten entlang der umliegenden Strassen fachgerecht berechnet. Bei den meisten Punkten sind die Immissionsgrenzwerte bereits heute überschritten. Die Zunahme des Verkehrs führt zwar zu einer weiteren Zunahme der Lärmimmissionen, jedoch fällt diese weniger als +1 dB aus und ist daher nicht wahrnehmbar.

Einzig entlang der Bifangstrasse und im Sälipark ist die Zunahme deutlicher. Dort können jedoch die Immissionsgrenzwerte weiterhin eingehalten werden. Sollten sich relevante Abweichungen von den Verkehrsströmen im Rahmen des Controllings ergeben (Mobilitätskonzept: Kap. 4, S. 31ff., § 11 SBV), ist die Einhaltung der relevanten LSV-Bestimmungen zu überprüfen.

2.5 Erschütterungen, abgestrahlter Körperschall

2.5.1 Ausgangslage

In der Schweiz gibt es keine Erschütterungsverordnung, daher werden gestützt auf den Grundsatz nach Art. 11 des Umweltschutzgesetzes (USG) Richtwerte der DIN 4150, Teil 2 für die Beurteilung von Erschütterungen beigezogen.

2.5.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Da eine erschütterungsarme Methode zur Baugrubensicherung geplant ist, muss während der Bauphase nicht mit relevanten Erschütterungen gerechnet werden.

Betriebsphase

Im Baubewilligungsverfahren ist aufzuzeigen, wie der Körperschall innerhalb des Gebäudes gemäss SIA-Norm 181 zu begrenzen ist (Massnahmen ER-1). Vor allem die Übergänge von Gewerbenutzung zu Wohnnutzungen können je nach Nutzungsart problematisch werden.

2.6 Nichtionisierende Strahlung

2.6.1 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Die Mobilfunkanlage Swisscom OLFH steht an der Riggerbachstrasse 6 in unmittelbarer Nähe zum Gestaltungsplangebiet. Keine der drei Senderrichtungen zeigt jedoch in Richtung der neu geplanten Orte mit empfindlicher Nutzung OMEN, welche mit dem Gestaltungsplan neu entstehen. Eine überschlagsmässige Berechnung zeigt, dass bei den neu geplanten Wohnräumen und Arbeitsplätzen der Anlagen Grenzwert von 5 V/m bei weitem unterschritten werden wird.

Auf weitere Abklärungen kann deshalb verzichtet werden.

2.7 Gewässer/Grundwasser

2.7.1 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Das Projekt enthält mit Massnahme GW-2 ein zweckmässiges Set von vorsorglichen Vorkehrungen, welche zum Schutz des Grundwassers in der Bauphase beitragen.

Betriebsphase: Grundwasser

Der Neubau mit den drei geplanten Untergeschossen (EH) wird geringfügig unter den höchsten Grundwasserspiegel (HGW) eingebaut. Der mittlere Grundwasserspiegel (MGW) soll aber laut Angaben in den beiden Berichten (Raumplanung und Umweltverträglichkeit) hingegen nicht unterschritten werden. Sowohl der Einbau ins Grundwasser als auch die Grundwasserwärmenutzung bedürfen einer gewässerschutzrechtlichen Nutzungsbewilligung nach § 53 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWBA; SR 712.15) respektive einer Konzession nach § 54 GWBA durch das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Umwelt. Die formellen Bewilligungen werden im Baubewilligungsverfahren erteilt. Zu diesen Bewilligungen können wir uns zum heutigen Zeitpunkt wie folgt äussern:

- *Einbaubewilligung:* Eine Einbaubewilligung kann in Aussicht gestellt werden, wenn der mittlere Grundwasserspiegel (MGW) mit der Fundationskote der Einstellhalle (3. UG) nicht unterschritten wird.
- *Konzession für Grundwasserwärmenutzung:* Für eine Konzession nach § 54 GWBA für die angebotene Grundwasserwärmenutzung hingegen sind die Nutzungsmöglichkeiten noch nicht abschliessend untersucht, weshalb noch ergänzende hydrogeologische Untersuchungen durchzuführen sind, wie im UVB sowie im Kurzbericht Sieber Cassina + Partner AG vom 04.03.2016 im Anhang 21 zum UVB richtig festgehalten wird. Dort sind insbesondere die Kernfragen einer möglichen Ableitung des Pumpwassers in die Aare gegenüber einer Wiederversickerung mit potentieller nachteiliger Beeinflussung der bestehenden Grundwasserentnahmen der Belser AG, der FHNW sowie der Alpiq im Unterstrom des Vorhabens zu beantworten und gegeneinander abzuwägen. Erst wenn diese Fragen schlüssig beantwortet sind und keine gewässerschutztechnischen Gründe dagegen sprechen, kann auch für die Grundwasserwärmenutzung eine Konzession in Aussicht gestellt werden. Eine Wasserentnahme aus dem Lockergesteinsgrundwasserleiter ist aus unserer Sicht grundsätzlich denkbar (mit den obigen Einschränkungen). Eine Entnahme aus den darunterliegenden Malmkalken sehen wir dagegen als eher problematisch an. Mittels Pumpversuch und Grundwasseranalysen ist auch eine mögliche Grundwasserunreinigung durch den belasteten Standort der Giroud Olma AG abzuklären, der sich gemäss dem Kataster der belasteten Standorte (Kbs) im Projektgebiet befindet.

Gemäss § 19 der SBV wird der mittlere Grundwasserspiegel (MGW) mit der generellen Fundationskote der Untergeschosse (z.B. 3. UG, Einstellhalle) nicht unterschritten. Für einzelne Gebäudevertiefungen wie Fundamentverstärkungen, Liftunterfahrten, Pfählungen etc., welche den MGW unterschreiten, ist eine Ausnahmegewilligung möglich, sofern durch die Einbauten insgesamt nicht mehr als 10% Verringerung der Durchflusskapazität des Grundwassers erfolgt.

Betriebsphase: Oberflächengewässer

Im UVB wird die Hochwassergefährdung im Kapitel „Störfallvorsorge/Katastrophenschutz“ thematisiert. Gemäss diesen Ausführungen im UVB weist das Projekt eine geringe Hochwassergefährdung auf.

Diese Gefährdung wird ausgelöst durch den Mülitälbach, für den die Stadt Olten ein Renaturierungsprojekt erarbeitet. Wie weit dieses Projekt zu einer Verbesserung des Hochwasserschutzes führt, zeigt sich, wenn ein bewilligtes Projekt vorliegt. Wir empfehlen der Bauherrschaft, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens Objektschutzmassnahmen zu prüfen.,

2.7.2 Umweltrechtliche Bewilligungen (Nebenbewilligungen)

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind die entsprechenden Gesuche für die gewässerschutzrechtliche Nutzungsbewilligung (Einbau) resp. Konzession (Grundwasserwärmenutzung) bei der Baubehörde von Olten zuhanden des Amtes für Umwelt einzureichen. Insbesondere im Hinblick auf die Grundwasserwärmenutzung sind weitere Abklärungen im Sinne der obigen Ausführungen erforderlich.

2.8 Entwässerung

2.8.1 Ausgangslage

Heute wird das Gebiet im Mischsystem entwässert. Zudem ist gemäss Planunterlagen eine Sauberwasserleitung vorhanden, welche allerdings an das Mischsystem angeschlossen ist.

Im Generellen Entwässerungsplan (GEP) wird für das Gebiet die Versickerung mit teilweise überlagertem Trennsystem verlangt. Der GEP sieht dementsprechend den Bau von zusätzlichen Sauberwasserleitungen vor und definiert die KS-Nummer, in welche das Regenwasser einzuleiten ist. Für die Versickerung wird eine Bodenpassage verlangt (oder begrüntes Dach).

Gemäss § 17 der SBV soll zukünftig anfallendes unverschmutztes Regenwasser so weit möglich versickert werden.

2.8.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Betriebsphase

Die geplante Versickerung wird, soweit es die geologischen Verhältnisse zulassen, durch das Amt für Umwelt begrüsst.

Die Regelung der zwingenden Versickerungspflicht überlagert mit Trennsystem und Bau von Sauberwasserleitungen im GEP ist unklar. Es muss mit der Stadt Klarheit geschaffen werden, welche Entwässerungsart in welchem Teilgebiet gilt.

2.8.3 Umweltrechtliche Bewilligungen (Nebenbewilligungen)

Für die Versickerung von unverschmutztem Abwasser (Meteorwasser) ist eine Bewilligung nach § 85 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWBA, BGS 712.15) erforderlich. Innerhalb von Bauzonen ist bei Gewerbebauten dafür das Bau- und Justizdepartement (vertreten durch das Amt für Umwelt) zuständig.

2.9 Boden

Mit Ausnahme von Rabatten mit Kleinsträuchern und wenigen Bäumen entlang der Riggerbachstrasse sind heute keine Flächen mit Boden im Sinne des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) vorhanden. Die geringen Mengen von Boden sind möglichst vor Ort wiederzuverwenden. Eine diesbezügliche Auflage ist aufgrund der kleinen Kubatur nicht erforderlich.

2.10 Altlasten

2.10.1 Ausgangslage

Im Gestaltungsplanperimeter befindet sich der belastete Standort mit der KbS Nr. 22.092.0163B. Es handelt sich dabei um einen untersuchungsbedürftigen, belasteten Standort im Sinne von Art. 2 Altlasten-Verordnung (AltIV; SR 814.680).

2.10.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Gegenwärtig bestehen Wissenslücken über die Art, Menge und Lage von Stoffen, die bei früheren Nutzungen auf dem Areal (Härterei, Druckerei) verwendet wurden. Deshalb ist eine technische Untersuchung nach Art. 7 AltIV durchzuführen.

Der UVB verweist auf die Stellungnahme des Amtes für Umwelt vom 13.08.2015, wonach die Beschränkung der Untersuchungen auf das Schutzgut Grundwasser im unmittelbaren Abstrombereich ausreichend sei. Diese Äusserung ist dann korrekt, wenn mit der Untersuchung nachgewiesen wird, dass keine Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser beim Standort vorliegt. Sollten jedoch wider Erwarten vom Standort stammende Schadstoffe im Grundwasser nachgewiesen werden, muss in einem nächsten Schritt abgeklärt werden, ob das Bauvorhaben den Vorgaben von Art. 3 AltIV entspricht. Dazu sind allenfalls weitere altlastenrechtliche Untersuchungen im Sinne von § 17 Abs. 1 der SBV notwendig.

2.10.3 Umweltrechtliche Bewilligungen (Nebenbewilligungen)

Ist eine Parzellierung und/oder Veräusserung der Grundstücke GB Olten Nrn. 2625 oder 3530 vorgesehen, muss aufgrund des untersuchungsbedürftigen, belasteten Standortes eine kantonale Bewilligung gemäss Art. 32d^{bis} Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) erteilt werden.

2.11 Abfälle, umweltgefährdende Stoffe

2.11.1 Ausgangslage

Weil das Projekt auch einen belasteten Standort betrifft, ist im Sinne von § 136 des Gesetzes über Boden, Wasser und Abfall (GWBA; BGS 712.15) ein Entsorgungskonzept und (nach dem Rückbau) ein Entsorgungsnachweis zu erstellen.

2.11.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Der Untersuchungsbericht zum Gebäudecheck hat eine Schadstoffbelastungen der Rückbausubstanz aufgezeigt, die im Entsorgungskonzept zu berücksichtigen ist. Über die Belastung des Aushubmaterials wird im UVB keine Angabe gemacht. Aufgrund der hohen Aushubmengen von 100'000 m³ muss die Belastung des Aushubmaterials möglichst rasch abgeklärt werden und das Entsorgungskonzept zusammen mit der Technischen Altlastenuntersuchung im Rahmen des Baugesuchsverfahren vorgelegt und durch das Bau- und Justizdepartement (vertreten durch das AfU) genehmigt werden (Massnahme ABF-1).

Betriebsphase

Bei korrektem Vorgehen nach einem noch zu erstellenden Rückbau- und Entsorgungskonzept sind in der Betriebsphase keine relevanten Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.

2.12 Umweltgefährdende Organismen

Auf dem heute weitgehend versiegelten Areal sind im Ausgangszustand keine invasiven Neophyten vorhanden. Auch mit der Realisierung des neuen Projektes werden diese nicht zu einer relevanten Problematik führen.

Weder im Bau noch im Betrieb ist ein Umgang mit umweltgefährdenden Organismen vorgesehen.

2.13 Störfallvorsorge, Katastrophenschutz

2.13.1 Ausgangslage

Der westlichste Teil des Gestaltungsplangebietes (GB. Nr. 3528) befindet sich teilweise im sogenannten Konsultationsbereich der Eisenbahnlinie. Nach Artikel 11a Störfallverordnung (StFV; SR 814.012) hat die zuständige Behörde vor ihrer Entscheidung eine Beurteilung zum Risiko bei der Störfall-Vollzugsbehörde einzuholen.

Über das westlich des Säliparks gelegene Eisenbahnsegment I 107 werden gemäss dem Screening „Risiken für die Bevölkerung beim Transport gefährlicher Güter auf der Bahn“ (Bundesamt für Verkehr BAV, 2014) pro Jahr knapp 5.3 Millionen Tonnen Gefahrgut transportiert. Welche verheerenden Auswirkungen Störfälle auf dem Eisenbahnnetz haben können, zeigten z.B. die Entgleisung eines Benzinzuges in Zürich-Affoltern mit anschliessendem Grossbrand (1994) oder die Entgleisung und Explosion eines Propangastanzuges in Viareggio (2009).

Das vom Bahnsegment I 107 ausgehende Risiko für die Bevölkerung befindet sich bereits im sogenannten Übergangsbereich.

2.13.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Bauphase

Nach unserer Einschätzung werden weder beim Bau noch in der Betriebsphase die Mengenschwellen für Stoffe, Zubereitungen oder Sonderabfälle gemäss Störfallverordnung überschritten. Deshalb sind vom „Sälipark“ selbst keine störfallrelevanten Auswirkungen zu erwarten.

Betriebsphase

Mit dem Umbau und der Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums steigt bei einem potenziellen Störfall die Zahl der betroffenen Personen bzw. der möglichen Opfer und damit das Schadenausmass. Es fehlt im UVB die Feststellung, ob der „Sälipark“ selbst unter die Bestimmungen der StfV fallen wird oder nicht.

Zwischen den geplanten Neubauten und der Bahnlinie befinden sich weitere Gebäude, die bei potenziellen Bränden und Explosionen von Gefahrgutzügen einen gewissen Schutz bieten. Auch die Öffnung des öffentlich zugänglichen Dachgartens Richtung Nordosten ist aus Sicht der Störfallvorsorge zu begrüssen.

Um das Schutzinteresse der zukünftigen Nutzer des Säliparks zu wahren, wird die Bauherrschaft gemäss § 20 der SBV zur Umsetzung von Schutzmassnahmen gemäss Anhang 1 der ARE-Planungshilfe verpflichtet (Fluchtwege, Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen möglichst hoch über dem Boden und bahnabgewandt, Gewerbe- statt Wohnnutzung Richtung Bahn etc.)

2.14 Fauna, Flora, Lebensräume

Vom Vorhaben sind keine schützenswerten Lebensräume und Tier- und Pflanzenarten nach Art. 18 des Bundesgesetzes über den Natur und Heimatschutz (NHG; SR 451) betroffen.

2.15 Lichtimmissionen

2.15.1 Ausgangslage

In der Schweiz fehlen bisher Grenzwerte für Lichtemissionen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips (Art. 11 Umweltschutzgesetz [USG, SR 814.01]) sind jedoch auch Lichtemissionen, namentlich von Aussenbeleuchtungen, so weit als möglich zu begrenzen.

2.15.2 Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

Im Kapitel 5.13 des Umweltverträglichkeitsberichts wird auch auf das Thema Lichtimmissionen eingegangen. Zur Vermeidung unnötiger Lichtemissionen soll mit der Massnahme LuO-1 ein Konzept Umgebungsbeleuchtung umgesetzt werden. Wir unterstützen diese Massnahme mit den beschriebenen Grundsätzen.

2.16 Kulturdenkmäler und archäologische Stätten

Im Perimeter des Projektes gibt es keine Kulturdenkmäler und es sind auch keine archäologischen Funde bekannt.

3 GESAMTBEURTEILUNG

3.1 Anmerkung zu den eingereichten Unterlagen

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) der Gesuchsteller stellt eine gute Grundlage für die Beurteilung des Vorhabens im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens dar. Die Untersuchungen wurden fachlich kompetent ausgeführt und sind im Bericht nachvollziehbar wiedergegeben. Er entspricht den gesetzlichen Anforderungen, die insbesondere in Art. 10b Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) festgehalten und im UVP-Handbuch¹² weiter präzisiert sind.

3.2 Auswirkungen auf die Umwelt und deren Beurteilung

Das Vorhaben beeinträchtigt die Umwelt auf verschiedenste Weise. Folgenden Aspekten kommt dabei besondere Bedeutung zu (untergeordnete Aspekte werden hier nicht mehr aufgeführt):

- **Verkehr, Luftreinhaltung:** Gemäss den vorliegenden Unterlagen induziert das Vorhaben im Ausgangszustand (2015) einen durchschnittlichen Verkehr pro Werktag von 5'600 Fahrten (DWV) bzw. pro Tag von 4'900 Fahrten (DTV) und im Betriebszustand (nach Realisierung) von 6'100 Fahrten (DWV) bzw. 5'400 Fahrten (DTV). Obwohl diese Abschätzungen mit Unsicherheiten behaftet sind, erscheinen sie uns plausibel. Ein Monitoring und Controlling, wie es im Projekt vorgesehen ist, erachten wir aber als notwendig.
Gemessen am Schadstoffausstoss im Perimeter sind die durch das Vorhaben generierten Emissionen gering. Das Projekt verursacht für sich allein keine übermässigen Emissionen. Auch die strassennahen projektinduzierten Immissionen sind mit 0.2 µg/m³ gering.
Problematisch erscheinen die Strassenbelastungen zu den Spitzenstunden, denn der „Stop and Go“-Fahrmodus führt zu zusätzlichen Emissionen und damit auch zu negativen Auswirkungen auf die Luftqualität.
Verschiedene vorsorgliche Massnahmen wurden bereits in die vorliegende Nutzungsplanung integriert. Es ergeben sich keine weiteren effektiven¹³ und effizienten¹⁴ Massnahmen, die auf dieser Planungsebene ins Projekt integriert werden sollten. Ein weiteres Massnahmenbündel (z.B.: Verschiedene Anreize für die ÖV-Nutzung für Beschäftigte, Hauslieferdienst) wird im Rahmen der Präzisierung des Mobilitätskonzeptes ausgearbeitet werden.
- **Lärm:** Für die Beurteilung des Betriebes und des induzierten Verkehrs sind die Art. 7 bis 9 der Lärmschutz-Verordnung massgebend. Die Ausführungen im UVB weisen plausibel nach, dass mit den vorgesehenen Massnahmen (Einhausung Verladerampe, schallabsorbierende Einkleidung Tiefgarageneinfahrt) diese rechtlichen Vorgaben vom Projekt eingehalten werden.
- **Grundwasser:** Der Neubau mit den drei geplanten Untergeschossen wird geringfügig unter den höchsten Grundwasserspiegel eingebaut. Der mittlere Grundwasserspiegel soll nicht unterschritten werden. Sowohl der Einbau ins Grundwasser als auch die Grundwasserwärmenutzung bedürfen einer gewässerschutzrechtlichen Nutzungsbewilligung nach § 53 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWGA) respektive einer Konzession nach § 54 GWBA durch das Bau- und Justizdepartement. Während die Einbaubewilligung in Aussicht gestellt werden kann, benötigt die Konzession für Grundwasserwärmenutzung für eine fundierte Beurteilung noch ergänzende hydrogeologische Untersuchungen.
- **Altlasten:** Ein Teil des Projektperimeters liegt auf einem untersuchungsbedürftigen, belasteten Standort. In einem ersten Schritt ist das Grundwasser im unmittelbaren Abstrombereich auf Schadstoffe zu untersuchen. Sollten vom Standort stammende Schadstoffe im Grundwasser nachgewiesen werden, sind allenfalls weitere altlastenrechtliche Untersuchungen notwendig.
- **Störfallvorsorge:** Der UVB bewertet das betriebsinterne Risiko in Bezug auf die Störfallvorsorge als nicht relevant, da die Mengenschwellen für Stoffe, Zubereitungen oder Sonderabfälle nach Anhang 1.1. der Störfallverordnung nicht überschritten werden.

¹² Bundesamt für Umwelt, 2009: UVP-Handbuch

¹³ Mit positivem Nutzen für die Luftqualität

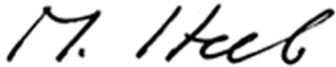
¹⁴ Sinnvolles Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten

Angesichts der sehr grossen Gefahrgutmengen, die über die in der Nähe des Einkaufszentrums verlaufende Bahnlinie transportiert werden, wird auch die Planungshilfe „Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnanlagen“ des Bundesamtes für Raumentwicklung (are, März 2009) beigezogen, um mit planerischen und baulichen Massnahmen das Risiko zu vermindern, das von Gefahrguttransporten ausgeht.

Gestützt auf unsere Beurteilung in diesem Bericht kommen wir zum Schluss, dass das Vorhaben die Umweltschutzgesetzgebung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 UVPV einhält und deshalb als „umweltverträglich“ bezeichnet werden kann. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung aller umweltrelevanten Massnahmen gemäss Auflageprojekt, die Berücksichtigung unseres Antrages in diesem Bericht sowie die weitere (stufengerechte) Optimierung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

Amt für Umwelt
des Kantons Solothurn

Der Teilprojektleiter



Dr. M. Heeb