

MARTIN PESTALOZZI  
LIC. IUR. RECHTSANWALT / MEDIATOR SAV

Rüti, 28. August 2012/ MPE

ROLF VOGLER  
LIC. IUR. RECHTSANWALT

SEEFELDSTRASSE 9A  
8630 RÜTI ZH

TELEFON +41 55 251 59 59

M. Pestalozzi direkt +41 55 251 59 53

R. Vogler direkt +41 55 251 59 51

TELEFAX +41 55 251 59 58

martin.pestalozzi@pestalozzivogler.ch

rolf.vogler@pestalozzivogler.ch

www.pestalozzivogler.ch

POSTCHECK 84 – 32 660-2

MWST-Nr. CHE-108.080.397 MWST

EINGETRAGEN IM ANWALTSREGISTER

DES KANTONS ZÜRICH

M2936

LSI

Stadtrat Baden

Rathausgasse 1

5401 Baden

## EINWENDUNGEN

in Sachen

**Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, Aarberggasse 61/Postfach 8676,  
3001 Bern, vertreten durch VCS-Sektion Aargau, Asylstrasse 1, 5000 Aarau,

Einwender,

vertreten durch RA Martin Pestalozzi, Anwaltsbüro Pestalozzi & Vogler,  
Seefeldstrasse 9a, 8630 Rüti ZH,

**betreffend** **Sondernutzungsplanung »Baden Nord, Teilgebiet A2«  
und  
Baugesuch der ABB Immobilien AG betreffend  
Abbruch der Gebäude 3126, 3161 und 272 sowie  
Neubau Hochhaus Ost und Neubau Parkhaus Brown  
Boveri Platz (Parz. Nrn. 6009, 2553, 5828, 5833),  
Baden.**

---

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Rechtsbegehren</b>	<b>3</b>
<b>Begründung</b>	<b>3</b>
<b>1. Formelles</b>	<b>3</b>
<b>2. Verfahrensfragen</b>	<b>4</b>
2.1. Unvollständige Aktenauflage	4
2.2. Rechtsverletzender Planungsbericht	5
2.3. Unzulässige Vorbefassung	6
2.4. Rechtsverletzende Publikation des Baugesuchs	7
<b>3. Materielles</b>	<b>9</b>
3.1. Rechtliche Ausgangslage	9
3.2. Fehlende Strassennetzkapazitäten	11
3.3. Fehlende Plafonierung des MIV	13
3.4. Nicht nachvollziehbare Parkplatzzahlen	14
3.5. Fazit: Neue Gesamtbetrachtung notwendig	17
3.6. Einzelfragen	19

---

## RECHTSBEGEHREN

- 1. Es sei die aufgelegte Sondernutzungsplanung »Baden Nord, Teilgebiet A2« abzulehnen und dieser Sondernutzungsplanung die kantonale Genehmigung zu verweigern.*
- 2. Es sei das eingangs genannte Baugesuch zurzeit abzuweisen; eventualiter sei das Baubewilligungsverfahren bis zur rechtskräftigen Genehmigung der Sondernutzungsplanung »Baden Nord, Teilgebiet A 2« zu sistieren.*

## BEGRÜNDUNG

### 1. Formelles

- 1 Der Unterzeichner ist von der VCS-Sektion Aargau gehörig bevollmächtigt. Diese ist ihrerseits vom VCS Schweiz, gestützt auf Art. 55 Abs. 5 USG, generell zur Erhebung von Einsprachen und damit auch von erstinstanzlichen Einwendungen wie den hier gegebenen ermächtigt.

**Beweisofferte:**

- Beilage 1    Anwaltsvollmacht  
Beilage 2    Bestätigung VCS Schweiz

- 2 Die aufgelegte Sondernutzungsplanung ist UVP-pflichtig. Die Legitimation des Einwenders stützt sich demzufolge auf Art. 55 USG in Verbindung mit Ziffer 20 Anhang VBO.<sup>1</sup> Die hier erhobenen Rügen betreffen im Sinne von Art. 55 Abs. 2 USG Rechtsbereiche, welche seit mehr als zehn Jahren Gegenstand des statutarischen Zwecks des VCS Schweiz bilden.

**Beweisofferte:**

Im Bestreitungsfall vorbehalten

---

<sup>1</sup> SR 814.076.

- 3 Die Einwendungen erfolgen mit der heutigen Postaufgabe fristgerecht innert der bis 28. August 2012 publizierten Auflagefrist.

## 2. Verfahrensfragen

### 2.1. Unvollständige Aktenauflage

- 4 Der Umweltverträglichkeitsbericht und die Stellungnahme der kantonalen Umweltschutzfachstelle beziehen sich mehrfach auf einen »*Bericht zur Umweltsituation (BUS)*«. Dieser lag jedoch nicht auf. Dementsprechend kann auch nicht abschliessend zum UVB Stellung genommen werden, wenn dieser Bericht, auf den mehrfach verwiesen wird, nicht bekannt ist.
- 5 In den SNV wird explizit auf öffentlich-rechtliche Verträge verwiesen. Solche sind im Entwicklungsrichtplan verschiedentlich verlangt und müssen vor der Genehmigung der Sondernutzungsplanung abgeschlossen werden, soweit sie für die Teilgebiete relevant sind.<sup>2</sup> Im Planungsbericht werden diese öffentlich-rechtlichen Verträge als »*unverzichtbare Grundlage für den Gestaltungsplan*« bezeichnet. Trotzdem lagen diese öffentlich-rechtlichen Verträge und auch die weiteren in den SNV erwähnten Dienstbarkeitsverträge nicht auf. Dementsprechend kann weder zum Planungsbericht noch erst recht nicht zu den SNV abschliessend Stellung genommen werden, solange diese Verträge nicht bekannt sind.
- 6 Diese fehlenden Akten sind zu edieren und es ist dem Einwender eine angemessene Frist zur Gesamtüberprüfung und zur ergänzenden Stellungnahme anzusetzen. Aus prozessökonomischen Gründen sind jedoch vorab die nachfolgenden grundlegenden Rügen des Einwenders zum Verfahren und zum Materiellen zu behandeln. Wird diesen gefolgt, müssen die Akten ohnehin zuerst ergänzt und es muss die Sondernutzungsplanung entsprechend überarbeitet sowie neu aufgelegt werden. Im Rahmen dieser ohnehin notwendigen Neuauflage kann dann auch gleich die hier gerügte unvollständige Aktenauflage verbessert werden.

---

<sup>2</sup> Art. 28 Abs. 3 ERP.

---

## 2.2. Rechtsverletzender Planungsbericht

- 7 Gemäss Art. 47 Abs. 1 RPV erstattet *die Behörde*, welche die Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde<sup>3</sup> Bericht darüber, wie die Nutzungspläne die Ziele und Grundsätze der Raumplanung<sup>4</sup>, die Anregungen aus der Bevölkerung<sup>5</sup>, die Sachpläne und Konzepte des Bundes<sup>6</sup> und den Richtplan<sup>7</sup> berücksichtigen und wie sie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung tragen.
- 8 Im vorliegenden Fall wurde der aufgelegte Planungsbericht durch die Firma Metron Raumentwicklung AG *im Auftrag von Axel Lehmann, CEO der ABB Immobilien AG* verfasst.<sup>8</sup> Berichtersteller(in) ist also nicht der Stadtrat als zuständige Behörde, sondern die private Auftraggeberin als Grundeigentümerin, Investorin und Baugesuchstellerin.
- 9 Die eingangs dargestellten gesetzlichen Normen verpflichten jedoch die zuständige Behörde oder ein von ihr beauftragtes Organ der Gemeinde zur Erstellung des Berichts. Dabei geht es nicht bloss um eine Formalität, sondern um materielle rechtliche Gründe: Der Bericht hat über die zu ergreifenden Massnahmen und die vorgenommene Interessenabwägung Auskunft zu geben; weiter hat der Bericht die Koordination zwischen Raumplanungs- und Umweltrecht zu dokumentieren und der Regierungsrat bzw. das zuständige Departement als kantonale Genehmigungsbehörde hat weiter die von der Gemeinde im Planungsbericht vorgenommene Interessenabwägung zu überprüfen. Diesen Aufgaben kann im Grundsatz nur die Planungsbehörde nachkommen. Deshalb darf die Erstellung des Planungsberichts nicht an private Dritte delegiert werden. Unter keinen Umständen kann die Vornahme der Berichterstattung durch die private Grundeigentümerin oder Bauherrin akzeptiert werden. Bei verfügungsähnlich wirkenden Sondernutzungsplänen

---

<sup>3</sup> Art. 26 Abs. 1 RPG.

<sup>4</sup> Art. 1 und 3 RPG.

<sup>5</sup> Art. 4 Abs. 2 RPG.

<sup>6</sup> Art. 13 RPG.

<sup>7</sup> Art. 8 RPG.

<sup>8</sup> Planungsbericht, erste Innenseite.

---

kann der Anspruch der Betroffenen auf eine ausreichende Begründung, welche mit dem Planungsbericht erfolgt, nicht von privater Seite erfüllt werden, vor allem dann nicht, wenn diese mit der Grundeigentümerin oder Bauherrin in enger Verbindung steht und nicht als unabhängig betrachtet werden kann, wie dies hier der Fall ist, nachdem die Metron Raumentwicklung AG hier klar in deren Auftrag Bericht erstattet.<sup>9</sup>

- 10 An diesen klaren bundesrechtlichen Vorgaben ändert die Bestimmung von § 21 Abs. 3 BauG nichts, welche Private ermächtigt, den *Entwurf* zu einem Gestaltungsplan selber zu erstellen. Diese Bestimmung betrifft nicht die Berichterstattung nach Art. 47 RPV.
- 11 Zudem ist auch diese Bestimmung verletzt, wenn im vorliegenden Fall nicht nur der Entwurf von Privaten erstellt wurde, sondern gleich der aufgelegte Gestaltungsplan mit den Sondernutzungsvorschriften selbst ebenfalls von der Metron Raumentwicklung AG im Auftrag der ABB Immobilien AG erstellt wurde und somit die ABB Immobilien AG der Stadt Baden Gestaltungsplan und Sondernutzungsvorschriften gleich selber vorgibt. Sondernutzungsplanung, welche von der Rahmennutzungsplanung abweicht, liegt nicht in der Kompetenz Privater, sondern sie ist Sache der dafür zuständigen Behörden.
- 12 Dementsprechend muss der aufgelegten Sondernutzungsplanung »Baden Nord, Teilgebiet A2« die Genehmigung verweigert werden.

### **2.3. Unzulässige Vorbefassung**

- 13 Mit der dargestellten Delegation der gesamten Sondernutzungsplanung und der raumplanungsrechtlich zwingenden behördlichen Berichterstattung an die direkt interessierte private Grundeigentümerin bzw. Bauherrschaft dokumentieren die für die Sondernutzungsplanung zuständigen kommunalen Behörden, insbesondere der Stadtrat, dass sie über das rechtlich zulässige Mass hinaus mit der Grundeigentümerin und Investorin zusammengearbeitet haben und ihr sogar das Verfas-

---

<sup>9</sup> Kantonsgericht Basel-Landschaft, Urteil vom 19. Dezember 2007 in Sachen Quartierplanvorschriften »Gewerbeareal-Grüssen 4« E. 5.3; [www.baselland.ch/014-hm.275351.0.html](http://www.baselland.ch/014-hm.275351.0.html).

sen der Entscheidungsgrundlagen überliessen. Die zuständigen Behörden erscheinen damit als verlängerter Arm der Grundeigentümerin und Bauherrin.

- 14 Damit haben die zuständigen Behörden, insbesondere der Stadtrat, sich bereits einseitig, im Wesentlichen ausschliesslich aufgrund der privat verfassten Sondernutzungsplanung und Planungsberichterstattung, eine Meinung gebildet, bevor sie die in den vorliegenden Einwendungen vorgetragenen Argumente kannten. Deshalb entsteht für den Einwender der Eindruck, dass die zuständigen kommunalen Behörden sich bereits eine abschliessende Meinung zur hier umstrittenen Nutzungsplanung gebildet und sich insbesondere die Argumente der Grundeigentümerin bzw. Investorin zu eigen gemacht haben, weshalb sie sich im nun anlaufenden Einwendungsverfahren ungeachtet der in der vorliegenden Einwendungen vorgetragenen Argumente, nicht mehr umstimmen lassen werden.
- 15 Durch diese verfassungswidrige Vorbefassung<sup>10</sup> ist ein Anschein der Befangenheit der zuständigen kommunalen Behörden, insbesondere des Stadtrats, entstanden, welcher ebenfalls dazu führen muss, dass die Genehmigung der aufgelegten Sondernutzungsplanung »Baden Nord, Teilgebiet A2« verweigert wird.

## **2.4. Rechtsverletzende Publikation des Baugesuchs**

- 16 Im vorliegenden Fall findet eine zweistufige Umweltverträglichkeitsprüfung statt. Die erste Stufe ist das Gestaltungsplanverfahren, die zweite Stufe das Baubewilligungsverfahren.
- 17 Erst beim Studium der Akten für die vorliegende Einwendungsschrift stiess der Unterzeichner kurz vor Ablauf der aktuellen Publikationsfrist darauf, dass zusammen mit dem Sondernutzungsplan auch bereits das eingangs genannte Baugesuch für den Abbruch einzelner Gebäude und den Neubau des Hochhauses Ost sowie des Parkhauses Brown Boveri Platz aufgelegt wurde. Eine Publikation im kantonalen Amtsblatt ist für dieses UVP-pflichtige Bauvorhaben entgegen der klaren Gesetzesvorschrift von Art. 55a USG nicht erfolgt. Deswegen war der Einwen-

---

<sup>10</sup> Vgl. BGE 1C\_150/2009 E. 3, der ebenfalls die Stadt Baden betraf.

---

der nicht mehr in der Lage, auch noch diese Akten zu beschaffen und inhaltlich zu überprüfen.

- 18 Selbst wenn die Auffassung vertreten würde, die Umweltverträglichkeitsprüfung finde abschliessend bereits auf der ersten Stufe statt, wäre das anschliessende Baubewilligungsverfahren Teil eines UVP-pflichtigen Gesamtprojekts und müsste deshalb nach den entsprechenden Vorschriften publiziert werden. Es muss ja im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens überprüft werden können, ob die umweltrechtlichen Vorgaben aus der Sondernutzungsplanung auch tatsächlich umgesetzt werden. Das Beschwerderecht der Umweltverbände nach Art. 55 USG bezieht sich auf alle Verfügungen, die sich auf die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen beziehen, für welche eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig ist, also auch auf alle damit zusammenhängenden Verfügungen.<sup>11</sup>
- 19 Die aufgelegte Sondernutzungsplanung »Baden Nord, Teilgebiet A2« belegt, dass das Bauvorhaben ohne entsprechende Anpassungen der aktuell bestehenden Nutzungsplanung nicht bewilligungsfähig ist. Das ergibt sich auch klar aus § 17 Abs. 9 BNO. Damit fehlt dem Baugesuch zurzeit noch die notwendige nutzungsplanerische Grundlage. Das Baugesuch wurde verfrüht gestellt und ist deshalb zurzeit abzuweisen, weil es auf der bisher bestehenden nutzungsplanerischen Grundlage offensichtlich nicht bewilligungsfähig ist.
- 20 Eventualiter muss das Baubewilligungsverfahren auf jeden Fall sistiert werden, bis die dafür notwendige Sondernutzungsplanung rechtskräftig genehmigt ist. Dazu gehört auch die rechtskräftige Erledigung der aktuellen Einwendungen gegen den Sondernutzungsplan. Weil somit das Sondernutzungsplanungsverfahren das Baubewilligungsverfahren offensichtlich präjudiziert, ist die Sistierung zwingend. Eine parallele Fortsetzung des Baubewilligungsverfahrens auf der Basis blosser Annahmen über den definitiven Inhalt der Sondernutzungsplanung ist für alle Beteiligten, insbesondere den Einwender, unzumutbar.

---

<sup>11</sup> BGE 118 Ib 1 ff., E. 1b S. 6f.



- 
- 21 Nach der Rechtskraft der Sondernutzungsplanung ist deshalb die Publikation des Baugesuchs in korrekter Weise und unter Hinweis auf die UVP-Pflicht des Vorhabens mit entsprechend vollständiger Aktenauflage gemäss den bundesrechtlichen Publikationsvorschriften zu wiederholen.
- 22 Vorsorglich erklärt der Einwender alle hier formell und materiell vorgetragenen Einwendungen gegen den Sondernutzungsplan zugleich auch zum inhaltlichen Bestandteil der Einwendungen gegen das Baugesuch. Allein schon aus Gründen der Gewährung des rechtlichen Gehörs muss dem Einwender nach der Rechtskraft der Sondernutzungsplanung selbst dann Gelegenheit zur Ergänzung der Einwendungen gegen das Baugesuch gegeben werden, wenn in bundesrechtswidriger Weise auf eine Wiederholung der Publikation verzichtet werden sollte.

### **3. Materielles**

#### **3.1. Rechtliche Ausgangslage**

- 23 Weil die Sondernutzungsplanung zugleich UVP-pflichtig ist, muss im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgezeigt werden, dass die Vorgaben des Bundesumweltschutzrechts und des dazu erlassenen Massnahmenplans Lufthygiene eingehalten werden. Dabei basiert das zweistufige Schutzkonzept von Art. 11 Abs. 2 und 3 USG auf der Anordnung vorsorglicher Emissionsbegrenzungen einerseits und verschärfter Emissionsbegrenzungen in lufthygienischen Belastungsgebieten andererseits.
- 24 Die Sondernutzungsplanung muss einerseits die gebietsspezifischen Vorgaben der BNO der Stadt Baden und andererseits die Vorgaben des Entwicklungsrichtplans Baden Nord umsetzen. Zudem muss der Nachweis gemäss § 26b ABauV (heute: § 46 BauV) erbracht werden. Soweit diese Massnahmen zugleich einen die Verkehrs- und damit die Umweltbelastung vermindernenden Effekt haben, können sie als vorsorgliche Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG betrachtet werden. Nachfolgend wird dargestellt, dass die Sondernutzungsplanung in den zentralen Bereichen Parkplatzzahl, der Verkehrserzeugung und der Massnahmen zur Abstimmung der Verkehrserzeugung auf die Verkehrskapazitäten sowie zur Plafonierung des MIV diese Vorgaben nicht erfüllt. Leider äussert sich der

Vorprüfungsbericht der Abteilung Raumentwicklung zu diesen Widersprüchen und Mängeln nicht; er erweist sich als ungenügend. Damit werden nicht nur die übergeordneten, behördenverbindlichen Planungsvorgaben nicht eingehalten, sondern es wird auch Art. 11 Abs. 2 USG verletzt.

- 25 Hier ist zudem ein lufthygienisches Belastungsgebiet gegeben<sup>12</sup>, weshalb vorsorgliche Emissionsbegrenzungen nicht genügen, sondern zusätzliche verschärfte Emissionsbegrenzungen notwendig sind. Ein Sondernutzungsplan ist dabei insbesondere mit der Massnahmenplanung Lufthygiene zu koordinieren. Der Massnahmenplan Luft definiert als Ziele erhebliche Reduktionen bei den NO<sub>x</sub>-Emissionen und den PM10-Emissionen, wobei allerdings dieses Ziel mit den bereits eingeleiteten oder beschlossenen Massnahmen allein nicht erreicht werden kann, weshalb ein erheblicher zusätzlicher Handlungsbedarf besteht. Der UVB hält deshalb zu Recht fest: *»Grundsätzlich müssen die vom Projekt erzeugten Luftschadstoffemissionen minimiert werden.«*<sup>13</sup>
- 26 Andererseits ist im UVB unter anderem aber auch zu lesen: *»Beim Umweltbereich Luft führen die Projektauswirkungen im Betriebszustand insgesamt zu etwas höheren Schadstoffemissionen. Eine Verbesserung der Luftqualität, wie sie der Massnahmenplan Luft verlangt, ist durch den Gestaltungsplan nicht zu erwarten.«*<sup>14</sup> Für eine rechts- und lastengleiche Verbesserung der Luftqualität genügt jedoch die blosser Plafonierung des MIV noch nicht; es braucht Massnahmen zu dessen Reduktion. Es fehlt somit an den notwendigen verschärften Emissionsbegrenzungen, was Art. 11 Abs. 3 USG verletzt.
- 27 Wie die Verfasser des Umweltverträglichkeitsberichts unter diesen Umständen in ihrer Gesamtbeurteilung zum Schluss kommen können, *»dass die Sondernutzungsplanung für das Teilgebiet A2 und das in Abstimmung damit eingereichte Baugesuch für das Hochhaus Ost, inklusive Parkhaus, die umweltrechtlichen Vor-*

---

<sup>12</sup> UVB S. 21 f.

<sup>13</sup> UVB S. 21.

<sup>14</sup> UVB S. 1; vgl. auch Planungsbericht S. 30.

*gaben einhält und damit als umweltverträglich gilt*»,<sup>15</sup> ist nicht nachvollziehbar. Ebenso wenig ist nachvollziehbar, dass die kantonale Umweltschutzfachstelle in ihrer Stellungnahme diesen Widerspruch überhaupt nicht kommentiert und daran keinerlei Kritik übt. Auch die bisherige Umweltverträglichkeitsprüfung erweist sich als offensichtlich ungenügend.

### **3.2. Fehlende Strassennetzkapazitäten**

- 28 Als Grundvoraussetzung der Baureife hat die Bauherrschaft gemäss § 46 Abs. 1 BauV bzw. § 26b ABauV für Bauvorhaben, die ein motorisierte Verkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) erwarten lassen, den Nachweis zu erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen.
- 29 Der zu diesem Zweck erarbeitete »Koordinierte Kapazitätsnachweis Baden Nord/Bäder« vom 15. Dezember 2010/7. Februar 2011<sup>16</sup> ist bezüglich seiner Ausgangsaussage, die Anzahl der Parkplätze im untersuchten Gebiet sei heute und in Zukunft (2010 bzw. 2025) etwa gleich,<sup>17</sup> schönfärberisch: Gemäss der Parkplatzübersicht im Anhang 2 des KKN beträgt die Gesamtparkplatzzahl im untersuchten Gesamtgebiet (IN + Verenaäcker) heute 2'533 Parkplätze und wird gemäss Schemaplan über den Endstand gemäss ERP<sup>18</sup> auf 2'720 Parkplätze steigen. Das ist also nicht »etwa gleich«, sondern eine Zunahme um immerhin mehr als 7%. Noch erheblicher ist die vor allem relevante Zunahme der Parkplatzzahl in den beiden IN-Zonen, steigt sie doch dort von total 1'751 Parkplätzen auf 2'400 Parkplätze, also um nicht weniger als 37%.
- 30 Diese Schönfärberei ist problematisch, weil sich gemäss KKN das Strassennetz in diesem Gebiet bereits heute an seiner Leistungsgrenze befindet und die Stauräume zwischen den Knoten Wiesenstrasse und Haselstrasse in Richtung Turgi sowohl morgens als auch abends kritisch sind. Immerhin hält auch der KKN dazu

---

<sup>15</sup> UVB S. 62.

<sup>16</sup> Fortan abgekürzt »KKN«

<sup>17</sup> KKN S. 20.

<sup>18</sup> KKN Anhang 3 und ERP S. 18

---

ausdrücklich fest: »Die Zunahme der Fahrten aufgrund der neuen Nutzungen verschärft die Situation.«<sup>19</sup>

- 31 Daran ändert wenig, dass der KKN »zur Eindämmung der beschriebenen kritischen Verkehrsbelastungen« Massnahmen als nötig erklärt und auf Seite 21 solche Massnahmen auch auflistet, fehlt doch jede Konkretisierung der Beiträge der einzelnen aufgelisteten Massnahmen an die notwendige Reduktion des Zusatzverkehrs. *Somit ist der erforderliche Nachweis, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen, nicht erbracht.*
- 32 Dies gilt erst recht angesichts der Feststellung im Vorprüfungsbericht der Abteilung Raumentwicklung, wonach die Zahl der Fahrten aufgrund der veränderten Nutzungsanordnung *deutlich* zunimmt.<sup>20</sup>
- 33 Wie schon der KKN betreibt auch die Abteilung Raumentwicklung in diesem Zusammenhang Schönfärberei, wenn sie einerseits die entsprechende Behauptung des KKN bezüglich der angeblich etwa gleich bleibenden Anzahl Parkplätze aufnimmt, und andererseits den Eindruck erweckt, es würden gegenüber dem heutigen Zustand im Teilgebiet A2 »bestehende überzählige Parkplätze« aufgehoben. Die Fakten sind ganz anders: Heute gibt es im Teilgebiet A2 »nur« 249 Parkplätze. Gemäss ERP wären 410 Parkplätze zulässig, also rund 65% mehr als heute. Mit der nun aufgelegten Sondernutzungsplanung dürften im Teilgebiet A2 sogar maximal 546 Parkplätze erstellt werden, also sogar mehr als das Doppelte! Die diesbezüglichen Regelungen von § 20 Abs. 3 und 4 SNV sind ausgesprochen kryptisch und gewährleisten jedenfalls die Einhaltung der Vorgaben des Entwicklungsrichtplans bezüglich Parkplatzzahl nicht, hängt doch diese Regelung letztlich allein vom Verhalten und Willen der privaten Investoren bzw. der ABB Immobilien AG ab. Demzufolge dürften die kritischen Befunde des KKN und des ARE bezüglich der Zunahme der Fahrten in der Realität noch deutlich übertroffen werden.

---

<sup>19</sup> A.a.O.

<sup>20</sup> Vorprüfungsbericht S. 5.

- 34 Fehlt es aber am Nachweis gemäss § 46 BauV, sind die von Sondernutzungsplan erfassten Grundstücke nicht baureif. Wie nachfolgend gezeigt wird, genügen auch die vorgesehenen Massnahmen nicht, um nur schon die raumplanungsrechtliche bzw. baurechtliche Baureife sicher zu stellen, geschweige denn die Umweltverträglichkeit.

### 3.3. Fehlende Plafonierung des MIV

- 35 Umweltschutzrechtlich zentral ist die Vorgabe von Art. 13 Abs. 2 ERP, wonach zur Verbesserung der Luftqualität die langfristig wirksamen technischen Massnahmen bei den Verkehrsemittenten insbesondere durch eine *Plafonierung des Verkehrs* zu unterstützen sind. Art. 22 Abs. 1 ERP hält denn auch unmissverständlich fest: *»Die Erschliessung der IN-Zone sowie die Zufahrkapazitäten mit entsprechender Parkplatzzahl richten sich nach dem Grundsatz der Plafonierung des motorisierten Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen.«<sup>21</sup>*
- 36 Davon kann bereits angesichts der Zitate aus dem KKN und dem Vorprüfungsbericht des ARE keine Rede sein. Der UVB weist denn auch die erhebliche Verkehrszunahme auf den Hauptverkehrsachsen konkret aus.<sup>22</sup>
- 37 Es findet sich nirgends ein Nachweis, dass die klare Vorgabe des Entwicklungsrichtplans, wonach der MIV plafoniert werden muss, mit den vorgesehenen Massnahmen auch nur näherungsweise erreicht würde. Auch wegen dieser klaren Verletzung dieser zentralen Bestimmung des Entwicklungsrichtplans ist die aufgelegte Sondernutzungsplanung nicht genehmigungsfähig.
- 38 In diesem Zusammenhang ist eine weitere Problematik zu beachten: Sowohl der KKN als auch der UVB betrachten neben der heutigen Situation nur gerade den Zeithorizont 2025. Wenn nun aber im Teilgebiet A2 sogar mehr Parkplätze und damit eine höhere Verkehrserzeugung zugelassen wird, als im Entwicklungsrichtplan vorgesehen, und diesbezüglich auch bereits das Baugesuch aufliegt, kann der Betriebszustand bezüglich des Teilgebiets A2 allein nicht 2025 sein, sondern

---

<sup>21</sup> Unterstreichung nicht im Original.

<sup>22</sup> UVB Anhang 1.

es muss dafür der voraussichtliche Zeitpunkt der Eröffnung des projektierten Parkhauses in diesem Teilgebiet als Zwischenschritt angenommen und separat untersucht werden, ist doch diesbezüglich lokal eine überdurchschnittliche Zunahme der Verkehrs- und Umweltbelastung zu erwarten. Die vorliegenden Abklärungen erweisen sich auch unter diesem Gesichtspunkt als ungenügend.

### 3.4. Nicht nachvollziehbare Parkplatzzahlen

- 39 Die mit der Planung insgesamt ermöglichten Nutzungen bzw. Bruttogeschossflächen ergeben sich, unterteilt nach den einzelnen Teilgebieten, aus dem »Schemaplan mit Tabelle (Endstand)« des Entwicklungsrichtplans.<sup>23</sup> Unterschieden wird dabei nur grob zwischen Dienstleistungen/Gewerbe/Industrie/öffentliche Nutzungen einerseits und Wohnen andererseits.
- 40 Dieser Schemaplan enthält eine Spalte »Parkplätze«, welche ihrerseits unterteilt ist in die Spalten »Bedarf Total«, drei Spalten »Verteilung« nach Strassen und die Spalte »Total«.
- 41 Diesem Schemaplan kann unter anderem entnommen werden, dass für das Teilgebiet A2 total 410 Parkplätze vorgesehen sind und für die IN-Zone total 2'400 bzw. für Baden Nord total 2'720. Wie diese Parkplatzzahlen ermittelt wurden, ist in allen aufgelegten Unterlagen nirgends ersichtlich. Wie sich aus der zitierten Überschrift der ersten Unterspalte ergibt, dürfte dafür hauptsächlich der Bedarf massgebend gewesen sein und nicht eine angebotsorientierte Parkraumplanung.
- 42 Die Grundlagen für die Bestimmung der Parkplatzzahl finden sich vorab in § 54a ff. BauG. Diese Grundlagen werden in § 43 BauV insbesondere dahingehend konkretisiert, dass für die Berechnung der Parkfelderzahl von Personenwagen die VSS-Norm SN 640 281 gilt. In einem Fall wie dem vorliegenden mit mehr als 300 Parkplätzen oder mehr als 1'500 Fahrten pro Tag hat die Bauherrschaft die Anzahl Parkfelder sowie die dadurch erzeugten Fahrten nach dem detaillierten Verfahren gemäss der Norm oder nach vergleichbaren Berechnungsgrundlagen,

---

<sup>23</sup> ERP S. 18

---

wie zum Beispiel nachweislichen Erfahrungswerten, zu ermitteln.<sup>24</sup> Eine solche Ermittlung fehlt sowohl für das ganze Gebiet Baden Nord als auch insbesondere für das Teilgebiet A2.

- 43 Die Stadt Baden hat mit § 11, § 17 und § 62 ihrer BNO eigene Vorschriften zur Ermittlung der Parkplatzzahl erlassen. Es fehlt jedoch auch eine nachvollziehbare Ermittlung der Parkplatzzahl für das ganze Gebiet Baden Nord und speziell für das Teilgebiet A2 nach diesen kommunalen Vorschriften.
- 44 Eine solche detaillierte Ermittlung der Parkplatzzahl sowohl nach den kantonalen Bestimmungen einerseits als auch nach den kommunalen andererseits ist vorab notwendig zur Überprüfung, ob die kommunalen Vorschriften die kantonalen Vorgaben einhalten. Zudem ist sie notwendig zur Beantwortung der Frage nach der unter den Aspekten der Verkehrskapazitäten, der Plafonierung des MIV und der Luftbelastung notwendigen vorsorglichen und verschärften Parkplatzreduktion. Die vorgesehene Erhöhung der Gesamtparkplatzzahl im Allgemeinen und der massiven Erhöhung der Parkplatzzahl im Teilgebiet A2 im Speziellen sowie die damit verbundene Zunahme der Verkehrs- und Umweltbelastung stehen im unauflösbaren Widerspruch zu den dargestellten Vorgaben des übergeordneten Rechts und der behördenverbindlichen Richtplanung.
- 45 § 17 Abs. 7 BNO steht denn auch unter dem selbstverständlichen Vorbehalt, dass die nachlaufenden Verfahren, insbesondere die Umweltverträglichkeitsprüfung, die Zulässigkeit dieser dort genannten Maximalzahl von 2'720 Parkplätzen bestätigt. Ergibt sich daraus ein Widerspruch mit übergeordnetem Recht oder mit diesen konkretisierenden Bestimmungen, ist die Parkplatzzahl entsprechend zu reduzieren. Andernfalls wäre § 17 Abs. 7 BNO mit dem übergeordneten Recht nicht vereinbar.
- 46 Auch der für die IN-Zone in § 11 Abs. 1 BNO vorgesehene Reduktionsfaktor von 0.55 ist angesichts der bereits sehr guten ÖV-Erschliessung ungenügend. Die ÖV

---

<sup>24</sup> Diese erst seit 1. September 2011 in Kraft stehende Bestimmung entspricht inhaltlich, soweit hier relevant, der Bestimmung von § 25 Abs. 2 und Abs. 3 ABauV in der Fassung vom 18. November 2009.

---

Erschliessung entspricht für das Teilgebiet A2 (wie auch für die ganze übrige IN-Zone) der Güteklasse A gemäss der früheren VSS-Norm SN 640 290. Demgemäss wäre für Personalparkplätze eine Reduktion auf 20% bis 40% und für Besucher- bzw. Kunden-Parkplätze eine Reduktion auf 30% bis 50% angezeigt. Angesichts der zentralen Lage und der Zielsetzungen bezüglich Steigerung der Attraktivität für den Langsamverkehr wäre auch gemäss der aktuellen VSS-Norm SN 640 281 vom Standort-Typ A auszugehen, was einer Reduktion der Richtwerte auf 20% bis 40% zur Folge hat.

- 47 Unter diesen Umständen kommt der Bestimmung von § 62 Abs. 3 BNO besondere Bedeutung zu, wonach der Stadtrat von der Erstellungspflicht über den Reduktionsfaktor hinaus ganz oder teilweise befreit, wenn wichtige öffentliche Interessen namentlich des Ortsbildschutzes, der Luftreinhaltung, der Verkehrskapazität oder der Verkehrssicherheit entgegenstehen. Hier sind die beiden Kriterien Luftreinhaltung und Verkehrskapazität klar erfüllt. Voraussetzung dafür, dass der Stadtrat von dieser Bestimmung Gebrauch machen kann und muss, ist jedoch eine nachvollziehbare Parkplatzberechnung im dargestellten Sinn.
- 48 Eine solche konkrete Parkplatzberechnung bedingt auch wesentlich detailliertere Angaben über die einzelnen Nutzungen. Daraus ergeben sich dann die entsprechenden spezifischen Verkehrserzeugungspotenziale, was die Annahmen über die zu erwartenden Fahrtenzahlen erst nachvollziehbar macht. Die im ERP verwendete Sammelkategorie »Dienstleistungen/Gewerbe/Industrie/öffentliche Nutzungen« weist jedenfalls unterschiedliche Verkehrserzeugungspotenziale auf, weshalb die Annahme eines durchschnittlichen spezifischem Verkehrserzeugungspotenzials für diese Sammelkategorie nicht zulässig ist bzw. kein realistisches Bild ergibt. Insbesondere im UVB werden die entsprechenden Annahmen, welche dem Anhang 1 zu Grunde liegen, nirgends konkret dargelegt und nachvollziehbar begründet. Auch dem KKN lassen sich solche Angaben nicht entnehmen. Aufgrund der aktuell aufgelegten und bekannten Akten lassen sich jedenfalls die im KKN und im UVB verwendeten bzw. ermittelten Fahrtenzahlen nicht nachvollziehen. Allen massgebenden Aussagen und Annahmen über die Verkehrs- und Umweltbelastung fehlt deshalb eine zuverlässige Grundlage sowohl bezüglich



Parkplatzzahl als auch bezüglich Verkehrserzeugung. Das gilt erst recht angesichts der vorgesehenen Mehrfachnutzungen. Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, wie diese in die massgebenden Berechnungen eingeflossen sind. Mehrfachnutzungen ermöglichen zwar eine tiefere Parkplatzzahl, erhöhen jedoch unter Umständen das spezifische Verkehrserzeugungspotenzial der einzelnen Parkplätze erheblich.

- 49 Schliesslich ist eine detaillierte Parkplatzberechnung mit Nutzungszuordnungen bereits in der Gestaltungsplanung auch unabdingbare Grundlage für den späteren Vollzug. Nur wenn für ganz Baden Nord ein vollständiges Inventar der bestehenden Parkplätze mit deren geographischen Lokalisierung erstellt wird und dieses mit den zusätzlichen neuen Parkplätzen jeweils laufend ergänzt wird, welche mit Sondernutzungsplanungen und Baubewilligungen ermöglicht bzw. erstellt werden, lassen sich die übergeordneten Vorgaben auch vollziehen und die Einhaltung der entsprechenden Parkraumbeschränkungen auch überprüfen. Auf der Basis der aktuellen Akten ist dies nicht möglich. Allfälligen Missbräuchen stehen Tür und Tor offen.
- 50 Die aufgelegte Sondernutzungsplanung erweist sich auch unter diesen Aspekten als nicht genehmigungsfähig.

### **3.5. Fazit: Neue Gesamtbetrachtung notwendig**

- 51 Zwar existieren mit dem Entwicklungsrichtplan und dem KKN Grundlagen zur Beurteilung der Verkehrs- und Umweltbelastung im ganzen Gebiet Baden Nord. Es liegt in der Natur der Sache, dass solche sich über ein grösseres Gebiet erstreckende Grundlagen noch nicht den Detaillierungsgrad aufweisen, der für eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist.
- 52 Nun zeigte jedoch die Auseinandersetzung mit den aktuellen Auflageakten, dass diese fehlende Detaillierung und Tiefe der notwendigen Abklärungen auch im Rahmen der Sondernutzungsplanung und der damit verbundenen Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nachgeliefert wurden. Damit genügen jedoch weder die Sondernutzungsplanung den Anforderungen von RPG und RPV noch die Umweltverträglichkeitsprüfung den Anforderungen von USG und UVPV.

- 53 Zudem zeigte sich, dass bereits die bekannten Grundlagen zu unauflösbaren Widersprüchen führen, wenn nicht zusätzliche Massnahmen angeordnet werden. Sie müssen mindestens so weit gehen, dass die postulierte Plafonierung des MIV auch tatsächlich erfolgt. Die Notwendigkeit verschärfter Emissionsbegrenzungen erfordert zudem eine weitere, über die blossе Plafonierung hinausgehende Reduktion des MIV. Wenn jedoch bereits aufgrund der Vorabklärungen klar wird, dass nur schon das Ziel der Plafonierung offensichtlich verfehlt werden wird, erfordert dies eine Überprüfung sämtlicher Grundlagen und Annahmen sowie der daraus abgeleiteten Massnahmen.
- 54 Der Entwicklungsrichtplan und der KKN zeigen immerhin klar auf, dass die möglichen Nutzungen und die mit ihnen verbundenen notwendigen Massnahmen für das gesamte Gebiet Baden Nord koordiniert abgeklärt und festgelegt werden müssen. Entweder geschieht dies mit der notwendigen Vertiefung und zusätzlichen Detaillierung der Grundlagen und der daraus abgeleiteten Massnahmen im Rahmen einer *Umweltverträglichkeitsprüfung über das gesamte Gebiet*. Oder es muss als Entscheidungsgrundlage für die einzelnen Umweltverträglichkeitsprüfungen der Teilgebiete und Baubewilligungsverfahren für die nicht UVP-pflichtigen Vorhaben zumindest *für das ganze Gebiet* ein so genanntes »Worst-Case-Szenario« erarbeitet werden, welches von Annahmen über die konkreten Nutzungsmöglichkeiten und über die damit verbundene Verkehrserzeugung ausgeht, mit denen die *maximale* Verkehrserzeugung und damit auch die maximale Umweltbelastung dargestellt wird.<sup>25</sup> Nur auf dieser Basis lässt sich entscheiden, ob eine konkrete Sondernutzungsplanung oder ein konkretes Bauvorhaben mit der Gesamtbelastung verträglich ist, und welche Massnahmen in welcher konkreten Ausprägung für die Gewährleistung der Umweltverträglichkeit bzw. den Nachweis nach Art. 47 RPV (und auch nach § 46 BauV) notwendig sind.
- 55 Als entsprechende Massnahmen sind dann neben der bereits erwähnten Parkplatzreduktion auch die im KKN erwähnten, jedoch nicht vorgeschlagenen Nut-

---

<sup>25</sup> Vgl. dazu CHRISTOPHE CUENI/MARTIN PESTALOZZI, der Umweltteil von Berichten nach Art. 47 RPV, und ERP 2000 S. 779 ff., insbesondere S. 782 f.

zungsbegrenzungen oder Fahrtenmodelle zu prüfen. Letztere drängen sich insbesondere angesichts der vorgesehenen Mehrfachnutzungen auf. Es bedarf des konkreten Nachweises, mit welchen Massnahmen in welcher konkreten Ausgestaltung die genannten Vorgaben und Ziele tatsächlich erreicht werden können. Daran fehlt es im Fall Baden Nord im Allgemeinen und bei der aufgelegten Sondernutzungsplanung für das Teilgebiet A2 im Besonderen bis heute.

### **3.6. Einzelfragen**

- 56 Wie bereits eingangs ausgeführt, kann zu den einzelnen Bestimmungen der SNV erst nach Vorliegen der fehlenden Verträge Stellung genommen werden, sind doch zahlreiche Bestimmungen insbesondere im Bereich Langsamverkehr, und Mobilitätskonzept sehr vage und bedürfen entsprechender Konkretisierung zur Beurteilung ihrer Wirksamkeit. Der Einwander behält sich deshalb eine entsprechende Detailkritik ausdrücklich vor.
- 57 Bereits an dieser Stelle ist Folgendes zu rügen:
- 58 Gemäss Art. 23 Abs. 2 ERP ist die Zugänglichkeit mit dem Fahrrad arealintern feinmaschig zu ermöglichen, was die optimale Anordnung von Veloabstellplätzen bei den jeweiligen Zielorten bedingt. Im Sondernutzungsplan werden nun jedoch die Veloabstellplätze im Widerspruch zu dieser Vorgabe konzentriert. Das schmälert die Attraktivität für die Velofahrenden erheblich und unnötig.
- 59 Gemäss Art. 23 Abs. 3 ERP ist ein feinmaschiges Fusswegnetz auf die Haltestellen des ÖV und auf die verschiedenen Quartierbereiche auch ausserhalb der IN-Zone auszurichten. Es fehlt jedoch eine ausführliche Schwachstellenanalyse, welche als Basis für die notwendigen Optimierungen dienen müsste.
- 60 Das in § 21 SNV vorgesehenen Mobilitätskonzept muss verbindlich ausgestaltet werden. Die blosser Pflicht zur Vorlage eines solchen Konzepts »zur Genehmigung« genügt nicht. Es fehlt diesbezüglich jegliche Sanktionierung oder Durchsetzungsmöglichkeit. Es müssen jene Konkretisierungen vorgenommen und verbindlich erklärt werden, welche die Erreichung der Vorgabe der Plafonierung des MIV und der Umweltverträglichkeit sicherstellen. Dazu gehören insbesondere auch

---

Vorgaben an die Nutzer betreffend den von ihnen zu erreichenden Modalsplit und ihre Verpflichtung zur Umsetzung der dafür notwendigen Massnahmen. Das Mobilitätskonzept darf zudem nicht nur auf Unternehmen ab 50 Arbeitsplätzen beschränkt werden. Vielmehr ist es ein Gebot der rechts- und Lastengleichheit, dass alle Unternehmen sich an diesem Konzept entsprechend ihrer Anteile an der verursachten Verkehrsbelastungen beteiligen müssen. Diesbezüglich ist zur Optimierung auch der Zusammenschluss kleinerer Unternehmen zu fordern. Auch darf das Mobilitätskonzept nicht auf die Beschäftigten beschränkt werden, sondern es muss auch die Besucher und Kunden erfassen. Dies gilt insbesondere bezüglich der Parkraumbewirtschaftung.

- 61 Auch wenn die vorhandene ÖV-Erschliessung, wie bereits dargestellt, grundsätzlich schon sehr gut ist, sind angesichts der grossen Verkehrsproblematik die konkreten Pendler- und Besucherbewegungen näher abzuklären und die sich aus dieser Abklärung ergebenden Schwachstellen durch entsprechende Netzergänzungen und/oder Taktverdichtungen zu beheben. Eine entsprechende Bedingung für die Erteilung von Baubewilligungen ist in die SNV aufzunehmen.

\* \* \*

Aus allen diesen Gründen ersucht der Einwender abschliessend um Gutheissung der Einwendungen gemäss den eingangs gestellten Rechtsbegehren.

Mit freundlichen Grüssen

M. Pestalozzi

Im Doppel

Beilagen: Beilage 1 Anwaltsvollmacht  
Beilage 2 Bestätigung VCS Schweiz