

MARTIN PESTALOZZI
LIC. IUR. RECHTSANWALT / MEDIATOR SAV

Rüti, 10. Juli 2009 / MPE/ESM

ROLF VOGLER
LIC. IUR. RECHTSANWALT

SEEFELDSTRASSE 9A
8630 RÜTI ZH
TELEFON +41 55 251 59 59
TELEFAX +41 55 251 59 58
info@pestalozzivogler.ch
www.pestalozzivogler.ch
POSTCHECK 84 - 32 660-2
MWST-Nr. 260 829

LSI
Stadtrat Aarau
Rathausgasse 1
5000 Aarau

EINGETRAGEN IM ANWALTSREGISTER
DES KANTONS ZÜRICH

M2794

EINSPRACHE

in Sachen

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

Einsprecher,

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

**betreffend Gestaltungsplan Torfeld Süd
mit Sondernutzungsvorschriften (SNV).**

RECHTSBEGEHREN

1. **WSB-Haltestelle Torfeld:**
 - 1.1. **Es sei § 19 Abs. 1 SNV wie folgt zu ergänzen: „Für die Inbetriebnahme bzw. den Bezug der Nutzungen auf Baufeld 5 ist die Inbetriebnahme der WSB-Haltestelle Torfeld Erschliessungsbedingung; die Ausnahmen von § 19 Abs. 2 SNV finden diesbezüglich keine Anwendung.**
 - 1.2. **Eventualiter sei § 19 Abs. 2 SNV wie folgt zu präzisieren: „... (... Ausbau des Busverkehrs, insbesondere Realisierung des Bus-Shuttle zwischen Bahnhof Aarau [neuer Bushof Nord] und WSB-Haltestelle Buchs im 10-Minuten-Takt). Diese Massnahmen ...“**
2. **Es sei § 19 SNV mit einem Abs. 2^{bis} wie folgt zu ergänzen: „Weiter bedingt die Überbauung gemäss Gestaltungsplan zur genügenden Basiserschliessung der Verbesserung des bestehenden Busangebots (Überlagerung der beiden Buslinien 1 und 4 mit Taktverdichtung auf eine Folgezeit deutlich unter 10 Minuten.)“**
3. **Es sei § 19 Abs. 3 der Sondernutzungsvorschriften mit folgendem Satz 2 zu ergänzen: „Die Realisierung der externen Fussgänger- und Veloerschliessung bis zur Inbetriebnahme des Stadions mit Mantelnutzung muss bei Erteilung der Baubewilligung für das Stadion mit Mantelnutzung rechtlich und finanziell gesichert sein.“**
4. **Es seien die erläuternden Grundlagen des Gestaltungsplans, insbesondere das verkehrstechnische Gutachten und der Umweltverträglichkeitsbericht, wie folgt zu verbessern:**
 - 4.1. **Nachweis, wie die 182 Parkplätze im Baufeld 5 für die Nutzungen ohne Einkauf ermittelt wurden und Reduktion derselben, falls nicht die Reduktionsvorschriften gemäss regierungsrätlicher und kommunaler Parkplatzrichtlinie angewendet und ausgeschöpft wurden.**
 - 4.2. **Überprüfung der Verkehrserzeugung und ihrer Folgen unter Einbezug der 100 Stadion-Parkplätze auf Baufeld 5.**

5. **Es sei § 22 SNV mit folgendem Abs. 1^{bis} zu ergänzen:**
„Für das Einkaufszentrum legt die Baubewilligung verbindlich fest, welche Verkaufsflächen kundenintensiv und welche nicht kundenintensiv genutzt werden. Die Aufteilung ist für die Parkplatzberechnung massgebend. Die Parkplatzzahl ist auf dieser Basis im Übrigen entsprechend den Grundlagen im verkehrstechnischen Gutachten zu ermitteln; bei Differenzen zwischen der Ermittlung nach der kantonalen Richtlinie und jener nach der kommunalen Richtlinie gilt aus umweltrechtlichen Gründen die tiefere so ermittelte Zahl als maximale Obergrenze.“
6. **Es sei § 22 Abs. 2 SNV wie folgt zu ergänzen:** **„Die Parkplätze für die Kundinnen und Kunden bzw. Besucherinnen und Besucher des Einkaufszentrums und der übrigen Freizeit-Mantelnutzungen des Stadions sowie der übrigen Verkaufsgeschäfte im Gestaltungsplangebiet sind mit lenkungswirksamen Gebühren ohne Karenzfrist zu bewirtschaften; ...“**
7. **Es sei § 22 Abs. 2 SNV weiter mit folgendem Satz zu ergänzen:** **„Er ist zu dieser Überprüfung und zu entsprechenden Erhöhungen der Parkierungsgebühren und der Ergreifung weiterer verkehrslenkender und -beschränkender Massnahmen verpflichtet, wenn sich ergibt, dass das der UVP zugrunde liegende Verkehrsaufkommen von 7'700 Fahrten pro Tag überschritten wird. Die Stadt sorgt für die dafür notwendigen Zähleinrichtungen; wo nötig, werden diese auflageweise im Baubewilligungsverfahren angeordnet.“**
8. **Es sei § 22 Abs. 5 SNV wie folgt zu präzisieren:** **„Die Betreiberschaft des Einkaufszentrums hat einen für die Kunden attraktiven, kostengünstigen Hauslieferdienst zu unterhalten.“**
9. **Es sei in § 22 Abs. 8 SNV in der letzten Zeile das Wort „möglichst“ ersatzlos zu streichen.**
10. **Es sei § 22 Abs. 6 Bst. a Alinea 1 dahingehend zu präzisieren, dass diese 100 Parkplätze auch ausserhalb der reservierten Nutzungszeiten keinesfalls für stadionfremde Nutzungen freigegeben dürfen, insbesondere nicht für Kunden und Besucher des Einkaufszentrums und der übrigen Freizeitnutzungen.**
11. **Es seien gegebenenfalls die sich aufgrund der Einsprache des Einsprechers zu § 30^{ter} BNO notwendigen Anpassungen vorzunehmen.**

BEGRÜNDUNG

1. Formelles

- 1 Der Unterzeichner ist von der VCS-Sektion Aargau gehörig bevollmächtigt.

Beweisofferte:

Beilage 1 Anwaltsvollmacht

- 2 Die VCS-Sektion Aargau ist gemäss Art. 55 Abs. 5 USG vom VCS Schweiz generell zur Erhebung von Einsprachen ermächtigt.

Beweisofferte:

Beilage 2 Bestätigung VCS Schweiz

- 3 Die Legitimation des Einsprechers stützt sich auf Art. 55 USG in Verbindung mit Ziffer 20 Anhang VBO.¹ 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.

- 4 Die Einsprache erfolgt fristgerecht innert der publizierten Auflagefrist vom 11. Juni bis 10. Juli 2009.

¹ SR 814.076.

2. Materielles

2.1. ÖV-Erschliessung

2.1.1. WSB-Haltestelle Torfeld

- 5 Aufgrund der UVP (verkehrstechnisches Gutachten, Umweltverträglichkeitsbericht und kantonale Vorprüfung bzw. UVP-Beurteilung) steht fest, dass eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung durch die Realisierung der WSB-Haltestelle Torfeld unabdingbar ist. Deshalb geht es nicht an, diese klare Erschliessungsvoraussetzung aufzuweichen, nur weil deren Realisierung angeblich nicht von den Bauherrschaften des Gestaltungsplangebiets selber herbeigeführt werden kann. Im Kanton Aargau besteht bekanntlich beim ÖV das so genannte „Bestellprinzip“. Wenn also die Bauherrschaften diese WSB-Haltestelle zuständigenerorts bestellen und (inklusive Betrieb) bezahlen, wird sie auch gebaut und betrieben.
- 6 Planungs- und baurechtlich ist zwischen *Bedingung* einerseits und *Auflage* andererseits zu unterscheiden. Bedingungen bedeuten, dass ein Bauvorhaben nicht realisiert werden kann bzw. nicht in Betrieb genommen werden darf, bevor nicht die Bedingung erfüllt ist. Bedingungen sind im Planungs- und Baurecht üblich, weshalb nicht einzusehen ist, wieso hier diese klar als notwendig erkannte Bedingung nicht auch als solche formuliert wird. Selbst wenn also das „Bestellprinzip“ hier aus irgend welchen Gründen nicht zur Anwendung käme, wäre dies noch kein hinreichender Grund dafür, die als notwendig erkannte Erschliessungsbedingung fallen zu lassen oder aufzuweichen.
- 7 Im Sinne des gestellten Hauptantrags² ist deshalb klarzustellen, dass die ausnahmsweise vorgesehenen Übergangslösungen von § 19 Abs. 2 SNV wenigstens für das grösste Bauvorhaben, welches am meisten Verkehr induziert, nämlich die Mantelnutzung des Stadions, nicht gelten, sondern diesbezüglich vielmehr die genannte Bedingung der Realisierung der WSB-Haltestelle erfüllt sein muss.

² Rechtsbegehren Nr. 1.1.

- 8 *Eventualiter* wäre in § 19 Abs. 2 SNV zumindest klar zu stellen, dass der im verkehrstechnischen Gutachten³ näher beschriebene Bus-Shuttle spätestens im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Mantelnutzungen und des Stadions realisiert sein muss.⁴
- 9 Dabei wäre allerdings aus Gründen des Umsteigekomforts nicht die im verkehrstechnischen Gutachten favorisierte Anbindung des Shuttles auf der Südseite des Bahnhofs Aarau zu realisieren, sondern jene auf der Nordseite beim neuen Bus-hof, weil sonst für die Passagiere zu lange Umsteigewege resultieren, welche die Attraktivität der ÖV-Benützung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr schmälern.⁵

2.1.2. Verbesserung der Buserschliessung

- 10 Das verkehrstechnische Gutachten⁶ fordert explizit eine *Verbesserung des Busangebots* mit folgender Begründung:

„Einerseits soll die Überlagerung der beiden Linien eine regelmässige Kursfolgezeit zwischen den einzelnen Kursen ergeben, andererseits soll eine Taktverdichtung dafür sorgen, dass die Kursfolgezeit an der Haltestelle deutlich unter 10 Minuten fällt. Damit wird eine hohe zeitliche Verfügbarkeit erreicht, wodurch es sich erübrigt, einen Fahrplan zu konsultieren oder auswendig zu kennen. Diese Aspekte sind wichtige Voraussetzungen dafür, dass der öV im Einkaufsverkehr als Alternative zum MIV akzeptiert wird; gleichzeitig profitieren aber auch die anderen Verkehrszwecke.“

- 11 Diese klare Forderung des verkehrstechnischen Gutachtens nach einer verbesserten ÖV-Erschliessung ist Teil des gesamten Konzepts des verkehrstechnischen Gutachtens und muss deshalb ebenfalls als Erschliessungsbedingung in die Sondernutzungsvorschriften aufgenommen werden. Dies ist jedoch bisher nicht geschehen. § 19 Abs. 1 SNV ist deshalb antragsgemäss zu ergänzen.⁷

³ Insbesondere S. 33.

⁴ Rechtsbegehren Nr. 1.2.

⁵ So auch ausdrücklich die Forderung der AAR (Mitwirkungsbericht S. 30, Nr. 8c.

⁶ S. 28.

⁷ Rechtsbegehren Nr. 2.

2.2. Fussgänger- und Veloerschliessung

- 12 Abschnitt 4.2 des verkehrstechnischen Gutachtens⁸ zeigt die wichtigen Elemente zur Verbesserung der Erschliessung für den Langsamverkehr auf. Auch hier handelt es sich um *Voraussetzungen* für die Realisierung der geplanten publikumsintensiven Einrichtungen, insbesondere der Mantelnutzungen des Stadions.
- 13 Diese Optimierung ist Bestandteil der UVP; ihre Realisierung ist deshalb Voraussetzung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Es genügt deshalb nicht, wenn in den Sondernutzungsvorschriften bloss die „schnellstmögliche“ Optimierung dieser Erschliessung gefordert wird. Vielmehr muss *rechtsverbindlich* klar gestellt werden, dass diese Optimierung spätestens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Mantelnutzungen des Stadions realisiert sein muss. Dazu bedarf es ihrer rechtlichen und finanziellen Sicherung spätestens bei Erteilung der Baubewilligung für das Stadion mit Mantelnutzung.⁹

2.3. Mangelhafte Grundlagen

- 14 Das Stadion mit Mantelnutzung ist eine bauliche und betriebliche Einheit. Im verkehrstechnischen Gutachten wird im Detail die Ermittlung der 246 Parkplätze für die Einkaufsnutzung dargestellt. Wie die 182 weiteren Parkplätze für die Nutzungen auf Baufeld 5 ohne Einkauf ermittelt wurden, wird in den Auflageakten nirgends dargestellt. Insbesondere ist nirgends ersichtlich, nach welchen Ansätzen die Parkplätze für die ebenfalls publikumsintensiven Freizeitnutzungen der Indoor-Sport-Angebote ermittelt werden. Dementsprechend ist auch das im verkehrstechnischen Gutachten angenommene SVP von 2.7 für die Nutzungen im Baufeld 5 ohne Einkauf¹⁰ nicht nachvollziehbar. Ergänzende Ausführungen und Anträge bleiben diesbezüglich ausdrücklich vorbehalten. Vorsorglich muss davon ausgegangen werden, dass hier nicht alle Reduktionsvorschriften befolgt wurden, weshalb ein entsprechender genereller Antrag gestellt wird.¹¹

⁸ S. 22 f.

⁹ Rechtsbegehren Nr. 3.

¹⁰ S. 51.

¹¹ Rechtsbegehren Nr. 4.1.

- 15 Weiter fällt auf, dass für die 100 Stadion-Parkplätze keine Fahrten gerechnet wurden.¹² Diese Parkplätze werden jedoch ebenfalls Verkehr erzeugen, welcher offenbar in den bisherigen Abklärungen nicht berücksichtigt worden ist. Das ist nachzuholen, weil sonst die UVP auf einer unvollständigen Sachverhaltsabklärung beruht, was einen rechtlichen Mangel darstellt.¹³

2.4. Parkplatzberechnung

2.4.1. Verkaufsflächenmix

- 16 Das verkehrstechnische Gutachten¹⁴ geht bei der Parkplatzberechnung offenbar — ohne dies explizit zu sagen — davon aus, dass rund 7'500 m² der angenommenen 10'000 m² Verkaufsfläche kundenintensiv genutzt werden, während nur rund 2'500 m² so genannte „normale“ Verkaufsnutzung sein soll.¹⁵
- 17 Diese Annahme bewirkt jedoch bei einem anderen Verkaufsflächenmix eine gegebenenfalls viel zu hohe Parkplatzzahl, was in den Planungsgrundlagen keine Stütze findet: Gemäss § 30^{ter} Abs. 2 Bst. b BNO ist bloss vorgeschrieben, dass minimal 3'000 m² Verkaufsfläche für täglichen und periodischen Bedarf dient, also kundenintensiv sein wird. Die übrigen 5'000 m² Verkaufsfläche zuzüglich die rund 2'000 m² Verkaufsfläche für Sportartikelverkauf können auch aperiodischen Bedarf abdecken und sind somit nicht kundenintensiv.¹⁶
- 18 Entspräche die definitive Verkaufsnutzung im Einkaufszentrum gerade einmal diesen Mindestvorgaben, ergäbe sich eine wesentlich tiefere Parkplatzzahl: 3'000 m² à 50 Kunden pro 100 m² Verkaufsfläche sind 1'500 Kunden, 7'000 m² à 12 Kunden pro 100 m² Verkaufsfläche sind 840 Kunden, total also 2'340 Kunden.

¹² Vgl. verkehrstechnisches Gutachten S. 51.

¹³ Rechtsbegehren Nr. 4.2.

¹⁴ S. 34 ff.

¹⁵ Dies ergibt sich aus der im verkehrstechnische Gutachten angenommenen Zahl von knapp 2'200 MIV-Kunden bei einem Anteil von 64% MIV am Gesamtaufkommen ohne Binnenverkehr (S. 39): 7'500 m² kundenintensive Verkaufsnutzung à 50 Kunden pro 100 m² Verkaufsfläche (S. 36) sind 3'750 Kunden; 2'500 m² übrige Verkaufsnutzung à 12 Kunden pro 100 m² Verkaufsfläche sind 300 Kunden, total also 4'050 Kunden bzw. gerundet 4'000 Kunden pro Tag (vgl. S. 37).

¹⁶ Vgl. auch Planungsbericht S. 9.

Zieht man davon die 15% Binnenverkehr ab, verbleiben 1'990 Kunden, von denen 64% oder 1'270 Kunden mit dem MIV anreisen. Aus den Berechnungen im Verkehrsgutachten¹⁷ ergibt sich, dass für den durchschnittlichen werktäglichen Spitzenbedarf an Parkplätzen 11.36% dieser Kundenzahl massgebend ist.¹⁸ 11.36% von 1'270 Kunden sind 144 Kunden; beim im verkehrstechnischen Gutachten angenommenen Besetzungsgrad von 1.1¹⁹ entspricht dies somit 131 Fahrzeugen. Zuzüglich 30% Reserve für Spitzentage ergibt dies eine maximale Nachfrage von 170 Parkfeldern statt den im verkehrstechnischen Gutachten angenommenen 300 Parkfeldern. Abzüglich Verbundeffekt von 10%²⁰ verbleiben noch 153 Parkfelder; diese Zahl ist aufgrund des Gesamtkonzepts²¹ auf 80% bzw. 123 Parkplätze zu reduzieren.

- 19 Statt der im verkehrstechnischen Gutachten angenommenen 216 Parkfelder für Besucher und Kunden des Einkaufszentrums ergäbe sich beim hier angenommenen Verkaufsflächenmix also eine wesentlich tiefere Parkplatzzahl von noch 123 Besucher-/Kundenparkplätzen. Da das Einkaufszentrum einen grossen Teil des Verkehrs im Gestaltungsplangebiet erzeugt, zeigt diese alternative Berechnungsweise die unter dem Aspekt der Verkehrserzeugung und der Umweltbelastung grosse Relevanz des Verkaufsflächenmixes auf.
- 20 Es geht deshalb unter umweltrechtlichen Gesichtspunkten nicht an, einfach vom Verkaufsflächenmix auszugehen, welcher den höchsten Parkplatzbedarf erzeugt, statt die Rahmenbedingungen festzulegen, nach welchen der effektive Parkplatzbedarf entsprechend den tatsächlich realisierten Nutzungen zu ermitteln ist, was eine entsprechend verkehrsbegrenzende Wirkung haben wird.

2.4.2. Anwendbare Richtlinie

- 21 Die im verkehrstechnischen Gutachten ausgewiesene Differenz zwischen der Berechnung der Parkplatzzahl nach der kommunalen Richtlinie einerseits und der

¹⁷ S. 42 i.V.m. S. 40 f.

¹⁸ Annahme im verkehrstechnischen Gutachten (S. 42): 2'200 Kunden; durchschnittlicher Spitzenbedarf 250 Personen bzw. 11.36%.

¹⁹ S. 40.

²⁰ Verkehrstechnisches Gutachten S. 43.

²¹ Verkehrstechnisches Gutachten S. 44 f.

kantonale Richtlinie andererseits²² ist im Detail nicht nachvollziehbar. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass auch bei einem anderen Verkaufsflächenmix, wie z. B. dem hier angenommenen, die Berechnungsweise nach der kommunalen Richtlinie wiederum etwas tiefer ausfallen wird. Aus umweltrechtlichen Gründen muss in diesem lufthygienischen Sanierungsgebiet auf jeden Fall der tiefere ermittelte Wert gelten.

2.4.3. Fazit

- 22 Dementsprechend sind die Sondernutzungsvorschriften im beantragten Sinn²³ mit Bestimmungen über die Festlegung des Verkaufsflächenmixes im Baubewilligungsverfahren und über die entsprechende Ermittlung und Begrenzung der Parkplatzzahl zu ergänzen.

2.5. Parkplatzbewirtschaftung

2.5.1. Bewirtschaftungspflicht

- 23 Aus Gründen der Rechts- und Lastengleichheit ist sicherzustellen, dass nicht nur die Parkplätze für die Kundinnen und Kunden des Einkaufszentrums mit lenkungswirksamen Gebühren ohne Karenzfrist bewirtschaftet werden, sondern auch jene der übrigen Verkaufsnutzungen gemäss § 30^{ter} Abs. 2, letzter Abschnitt, BNO.
- 24 Neben den Einkaufsnutzungen sind auch Freizeitnutzungen publikumsintensiv.²⁴ Diese müssen deshalb ebenfalls der Bewirtschaftungspflicht unterstellt werden. Dafür spricht auch die notwendige Vermeidung von Vollzugsproblemen. Wie sollen in der Realität Einkaufskunden von Kunden bzw. Besuchenden der Freizeiteinrichtungen unterschieden werden? Nur wenn alle dem Publikum zugänglichen Parkplätze, also alle, welche nicht dem Wohnen oder dem Personal dienen, be-

²² S. 49.

²³ Rechtsbegehren Nr. 5.

²⁴ Vgl. vorn Ziffer 14.

wirtschaftet werden, ist gewährleistet, dass die Bewirtschaftungspflicht in der Praxis auch vollzogen werden kann.

- 25 Deshalb ist auch klarzustellen, dass neben den Parkplätzen für Kundinnen und Kunden auch jene für die Besucherinnen und Besucher der Bewirtschaftungspflicht unterstehen.
- 26 § 22 Abs. 2 SNV ist entsprechend zu ergänzen und zu präzisieren.²⁵

2.5.2. Überprüfung der Lenkungswirksamkeit

- 27 Im Interesse der Rechtssicherheit ist zudem bereits in den Sondernutzungsvorschriften festzuhalten, wann insbesondere aufgrund mangelnder Lenkungswirksamkeit die Parkierungsgebühren erhöht werden müssen.²⁶
- 28 Zentral ist dabei die Fahrtenzahl, auf welcher die ganze UVP basiert. Sie ist die Schwelle, ab welcher *spätestens* gehandelt werden muss. Die dafür notwendigen Zähleinrichtungen haben als Bau- und Ausrüstungsvorschriften ihre gesetzliche Grundlage in Art. 12 Abs. 1 Bst. b USG.
- 29 Die gesetzliche Grundlage für die lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung als solche ist unbestritten, nachdem sie bereits in den Sondernutzungsvorschriften explizit vorgesehen ist. Da die Verkaufs- und Freizeitnutzungen am meisten Verkehr erzeugen, ist es auch gerechtfertigt, massnahmensseitig vor allem beim Einkaufs- und Freizeitverkehr anzusetzen. Mit der Erwähnung der „*Ergreifung weiterer verkehrslenkender und -beschränkender Massnahmen*“ können auch die weiteren Verkehrserzeuger in die Massnahmen eingebunden werden.

2.6. Hauslieferdienst

- 30 Gemäss Massnahmenkatalog des verkehrstechnischen Gutachtens²⁷ lässt sich mit einem „*kostengünstigen oder allenfalls unentgeltlichen*“ Hauslieferdienst für Kunden des Einkaufszentrums „*das wichtigste resp. am häufigsten verwendete*

²⁵ Rechtsbegehren Nr. 6.

²⁶ Rechtsbegehren Nr. 7.

²⁷ S. 28.

Argument für den Gebrauch des Privatwagens zum Einkaufen weitgehend entkräftet“.

- 31 Es genügt deshalb nicht, der Betreiberschaft bloss in allgemeiner Form einen Hauslieferdienst vorzuschreiben. Vielmehr muss antragsgemäss²⁸ stufengerecht auf der Stufe Gestaltungsplan festgelegt werden, dass dieser Hauslieferdienst die Rahmenbedingungen der Attraktivität und Kostengünstigkeit zu erfüllen hat. Solche Rahmenbedingungen gehören bei mehrstufigen Verfahren auf die Stufe Sondernutzungsplanung.²⁹ Die Detailausgestaltung hat dann auf der Stufe Baubewilligung zu erfolgen.

2.7. Nutzungszuordnung

- 32 Die Notwendigkeit der baulichen und betrieblichen Trennung von Parkplätzen für Kundinnen, Kunden, Besucherinnen und Besucher einerseits sowie für Bewohnerinnen, Bewohner und Arbeitspersonal andererseits ist anerkannt.³⁰ Aufgrund des stark unterschiedlichen SVP dieser Nutzerkategorien³¹ ist die Notwendigkeit einer strikten Nutzungszuordnung unter umweltrechtlichen Gesichtspunkten denn auch ausgewiesen.
- 33 Diese Verpflichtung darf nun aber nicht durch einen Ermessensbegriff wie „möglichst“ relativiert werden. Baulich und betrieblich gibt es bei einer solchen grossräumigen Neuplanung keinen Grund für irgendwelche Ausnahmen von diesem klaren Grundsatz. Das Wort „möglichst“ ist deshalb antragsgemäss³² zu streichen.
- 34 Gleiches gilt für die geforderte Klarstellung³³, dass die 100 Stadion-Parkplätze ausschliesslich der Stadionnutzung dienen dürfen und nicht etwa ausserhalb der reservierten Nutzungszeiten für Bedürfnisse des Einkaufszentrums oder der übrigen Freizeitnutzungen freigegeben werden dürfen. Die Bestimmung von § 22 Abs. 6 Bst. a Alinea 1 SNV ist diesbezüglich missverständlich.

²⁸ Rechtsbegehren Nr. 8

²⁹ Vgl. BGE FREIENBACH 131 II 103 E. 2.4.1 und E. 3.3.

³⁰ Mitwirkungsbericht S. 19.

³¹ Vgl. verkehrstechnisches Gutachten S. 51.

³² Rechtsbegehren Nr. 9.

³³ Rechtsbegehren Nr. 10

3. Schlussbemerkungen

35 Der Einsprecher hat auch zu den Bestimmungen des neuen § 30^{ter} BNO eine Einsprache erhoben und Anträge gestellt. Diese Einsprache ist auch integrierender Bestandteil der vorliegenden Einsprache. Soweit deren Gutheissung Einfluss auf den Gestaltungsplan und die Sondernutzungsvorschriften haben sollte, ist entsprechend dem Ergebnis des Einspracheverfahrens deren allenfalls notwendige Anpassung antragsgemäss zu gewährleisten.³⁴ Dies ergibt sich aus dem Koordinationsgebot.

Beweisofferte:

Beilage 3 Einsprache VCS vom 10. Juli 2009 betreffend neuer § 30^{ter} BNO
„Spezialzone Torfeld Süd“

36 Aus der UVP ergibt sich, dass das Vorhaben grosse Probleme im Bereich Verkehr und Umweltbelastung mit sich bringt. Deshalb geht der Einsprecher davon aus, dass gegenüber der aufgelegten Fassung keine Veränderungen erfolgen, welche mehr Verkehr oder andere Umweltbelastungen zur Folge haben können. Gegebenenfalls erwartet der Einsprecher die diesbezüglich notwendige Gewährung des rechtlichen Gehörs.

37 Abschliessend ersuche ich Sie namens des Einsprechers um Gutheissung der Einsprache und Berücksichtigung der eingangs gestellten Rechtsbegehren.

Mit freundlichen Grüssen

M. Pestalozzi

Im Doppel

3 Beilagen gemäss separatem Verzeichnis

³⁴ Rechtsbegehren Nr. 11.

BEILAGENVERZEICHNIS

- Beilage 1 Anwaltsvollmacht
Beilage 2 Bestätigung VCS Schweiz
Beilage 3 Einsprache VCS vom 10. Juli 2009 betreffend neuer § 30^{ter} BNO
 „Spezialzone Torfeld Süd“