

MARTIN PESTALOZZI
LIC. IUR. RECHTSANWALT / MEDIATOR SAV

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

M2854

Rüti, 25. November 2011/ MPE

LSI

Gemeinde Spreitenbach
Gemeinderat
Poststrasse 13
8957 Spreitenbach

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 Gestaltungsplan
»P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)«,
Spreitenbach.**

INHALTSVERZEICHNIS

Rechtsbegehren	3
Begründung	4
1. Formelles	4
2. Materielles	4
2.1. Unzulässige Beschränkung der UVP auf den Gestaltungsplan HGO	4
2.1.1. Sachverhalt	4
2.1.2. Recht	7
2.1.3. Zu den »Anmerkungen« im Verkehrsbericht HGO	9
2.1.4. Konsequenzen	12
2.2. Eventualiter: Änderung und Ergänzung der SNV	14
2.2.1. Ungenügende UVP	14
2.2.2. Parkplatzzahl	14
2.2.3. Trennung der Kunden- und Wohnungsparkplätze	18
2.2.4. Parkplatzbewirtschaftung	18
2.2.5. Hauslieferdienst	21
Beilagenverzeichnis	23

RECHTSBEGEHREN

1. *Es sei der Gestaltungsplan »P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)« abzulehnen und diesem Gestaltungsplan die kantonale Genehmigung zu verweigern.*
2. *Eventualiter seien die Sondernutzungsvorschriften des Gestaltungsplans »P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)« (SNV) wie folgt zu ändern und ergänzen:*
 - 2.1. *Die maximale Parkplatzzahl in § 17 Abs. 1 SNV sei im Sinne der nachfolgenden Begründung aufgrund des zu überarbeitenden Parkplatznachweises zu reduzieren und es sei zudem festzuhalten, dass die 18 Angestelltenparkplätze im Parkhaus Limmattpark zur Verfügung gestellt werden, weshalb die maximale Parkplatzzahl in § 17 Abs. 1 SNV auf jeden Fall um diese 18 Parkplätze zu reduzieren ist.*
 - 2.2. *Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn und deren Haltestelle im Gestaltungsplanperimeter sei die maximale Parkplatzzahl in § 17 Abs. 1 SNV um (in Berücksichtigung von Rechtsbegehren Nr. 2.1: weitere) 10% zu reduzieren.*
 - 2.3. *§ 17 SNV sei mit einer Bestimmung zu ergänzen, wonach die Parkplätze für die Wohnnutzungen (ausgenommen jene für Besucher der Wohnungen) einerseits und die übrigen Parkplätze baulich und betrieblich getrennt werden müssen.*
 - 2.4. *§ 17 Abs. 2 SNV sei wie folgt zu ändern:
»Mit Ausnahme der wohnungszugehörigen Parkplätze sind die Autoabstellplätze ab der ersten Minute mit einer Gebühr von mindestens CHF 2.00 für jede angebrochene Stunde zu bewirtschaften.
In den Tarif kann ein Anreizsystem eingebaut werden, das die Kundschaft auf die verkehrsschwächeren Wochentage und Tageszeiten lenkt, wobei damit diese Mindestgebühren nicht unterschritten werden dürfen.
Jede direkte oder indirekte Rückerstattung der Parkierungsgebühren ist verboten.«*
 - 2.5. *§ 18 Abs. 1 Satz 2 SNV sei mit folgendem Alinea zu ergänzen:
» • Für die Kunden attraktiver, kostengünstiger Hauslieferdienst«*

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 Der Gestaltungsplan ist UVP-pflichtig.¹ Die Legitimation des Einwenders stützt sich demzufolge auf Art. 55 USG in Verbindung mit Ziffer 20 Anhang VBO.² 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

- 3 Die Einwendungen erfolgen innert der gemäss Publikation bis 29. November 2011 laufenden Frist.

2. Materielles

2.1. Unzulässige Beschränkung der UVP auf den Gestaltungsplan HGO

2.1.1. Sachverhalt

- 4 Der Gestaltungsplan und die Sondernutzungsvorschriften ermöglichen projektbezogen die Realisierung einer gemischten Überbauung mit insgesamt 66'000 m²

¹ Abteilung Raumentwicklung, Vorprüfungsbericht, S. 9; vgl. hinten Ziffer 6.

² SR 814.076.

Nutzfläche, wovon neben 49'300 m² Wohnen und 1'700 m² Gewerbe/Dienstleistung insbesondere 10'000 m² Verkaufsfläche zuzüglich 3'000 m² Nebenflächen für einen OBI-Fachmarkt sowie 2'000 m² publikumsorientierte Dienstleistungsnutzungen vorgesehen sind.³

- 5 Für diese Nutzungen dürfen maximal 700 neue Parkplätze erstellt werden.⁴
- 6 Mit 10'000 m² Verkaufsfläche und 700 Parkplätzen sind die entsprechenden Schwellenwerte der UVPV von 7500 m² Verkaufsfläche bzw. 500 Parkplätzen um 33% bzw. um 40% überschritten. Deshalb wurde für den Gestaltungsplan bereits eine UVP der 1. Stufe durchgeführt.
- 7 Der OBI-Fachmarkt wird gemäss Gestaltungsplan direkt an das bestehende Einkaufszentrum Tivoli angebaut und gemäss Richtprojekt auch baulich damit verbunden.⁵ Das Konzept ist eine *»Ergänzung des Einkaufszentrums Tivoli durch einen OBI-Markt angrenzend an das bestehende Einkaufszentrum«*.⁶ Andernorts ist von der *»Zusatznutzung OBI«* bezüglich des Einkaufszentrums Tivoli die Rede; insbesondere die Parkierungssituation könne *»nur im Verbund beurteilt werden«*.⁷ Zu diesem Verbund gehören Shoppi und Tivoli, Limmatpark und Umweltarena.⁸
- 8 Projektentwickler bzw. Bauherrschaft des Gestaltungsplanvorhabens ist die Genossenschaft Migros Aare.⁹ OBI gehört zur Migros.¹⁰ Die Migros ist auch Stockwerkeigentümerin im Tivoli¹¹ und einer der Hauptnutzer im Shoppi-Tivoli (Migros Do it + Garden, Migros Florissimo, Migros m electronics, Migros Micasa,

³ Planungsbericht S. 11.

⁴ § 17 Absatz 1 SNV.

⁵ Vgl. auch UVB 1. Stufe S. 3 (fortan abgekürzt als »UVB«).

⁶ UVB S. 3.

⁷ Verkehrsbericht Shoppi-Tivoli S. 3.

⁸ Verkehrsbericht HGO S. 8.

⁹ Planungsbericht S. 14; UVB S. 1.

¹⁰ www.migros.ch/de/unternehmen/migros-gruppe/detailhandel.html.

¹¹ <http://www.shoppitivoli.ch/de/ueber-uns/daten-und-fakten>.

Migros MM, Migros MMM, Migros Restaurant, Migros Take Away, zwei Denner-Filialen, zwei Ex Libris-Filialen, Hotelplan).¹²

- 9 Gemäss § 15 SNV wird die Erschliessung der Zone HGO mit der Teilerschliessung der Zone HGW (Einkaufszentrum Tivoli) zusammengefasst.¹³ Die bestehende Erschliessung des Tivoli wird ausgebaut, so dass eine Verbindung der Parkierungsebenen möglich wird.¹⁴ Die Parkierung des HGO ergänzt die bestehende Parkierung des Tivoli; es handelt sich dabei um ein gemeinsames Parking mit verschiedenen Ein- und Ausfahrten.¹⁵ »Es ist eine gemeinsame Parkierung vorgesehen.«¹⁶ Bei der Verkehrsprognose wird davon ausgegangen, dass 60 % der 300 Kunden Parkfelder für den Verkauf für Kunden, welche bereits im Tivoli einkaufen, zur Verfügung stehen, und nur 120 Parkfelder dem Neuverkehr dienen. Die Angestelltenparkplätze für das Verkaufspersonal im Bereich HGO werden im Parkhaus Limmatpark zur Verfügung gestellt.¹⁷
- 10 Durch das Vorhaben wird zusätzlicher Verkehr generiert. Die Warenanlieferung erfolgt durch 64 Lastwagen und 20 Lieferwagen pro Tag. Die Nutzungen der neuen Verkaufsflächen und der Wohnungen und Dienstleistungserbringung erzeugt einen Verkehr von 1'695 PW pro Tag.¹⁸ Dementsprechend verursacht das Vorhaben Mehremissionen bei den Luftschadstoffen NO_x, VOC und PM₁₀.¹⁹ Der gesamte jährliche Schadstoffausstoss im Betrieb wird im UVB für die Zeit nach der Realisierung des Vorhabens (2020) mit 1'402 kg NO_x, 628 kg VOC und 536 kg PM₁₀ angegeben.²⁰

¹² www.shoppitivoli.ch/de/einkaufen-essen-trinken/shops-von-a-z;
www.migros.ch/de/unternehmen/migros-gruppe/detailhandel.html.

¹³ Vgl. auch Verkehrsbericht HGO S. 6.

¹⁴ Planungsbericht S. 7.

¹⁵ Verkehrsbericht HGO S. 8

¹⁶ Abteilung Raumentwicklung, Vorprüfungsbericht, S. 7.

¹⁷ Parkplatznachweis S. 12.

¹⁸ UVB S. 10.

¹⁹ UVB S. 42.

²⁰ UVB S. 45.

2.1.2. Recht

- 11 Die Gemeinde Spreitenbach gilt als Gebiet mit übermässigen Immissionen von Stickstoffdioxid; als Gebiet mit übermässigen Immissionen von Feinstaub gilt das ganze Kantonsgebiet.²¹ Dementsprechend besteht die Verpflichtung zur lufthygienischen Sanierung und zu den notwendigen vorsorglichen und verschärften Emissionsbegrenzungen.²²
- 12 Beim vorliegenden Gestaltungsplan handelt es sich um eine UVP-pflichtige Sondernutzungsplanung im Sinne von Art. 5 Abs. 3 UVPV.²³ Die Schwellenwerte der UVP-Pflicht werden allein schon mit den neuen Nutzungen in der HGO erheblich überschritten. Wie sich aus dem dargestellten Sachverhalt ergibt, erzeugt das neue Vorhaben allein erheblichen Mehrverkehr, mit welchem auch die entsprechenden Mehremissionen verbunden sein werden.
- 13 Als (Sonder-)Nutzungsplan legt der Gestaltungsplan Randbedingungen fest, die im anschliessenden Baubewilligungsverfahren verbindlich sind, da eine akzessorische Überprüfung des Nutzungsplans im Baubewilligungsverfahren grundsätzlich ausgeschlossen ist. Dies gilt umso mehr, wenn das Gestaltungsplanverfahren das für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit massgebliche Verfahren ist. Im Baubewilligungsverfahren findet daher keine entsprechende Prüfung mehr statt. Von Interesse ist deshalb, inwiefern der Gestaltungsplan Festlegungen trifft, die lufthygienisch von Bedeutung sind. Dabei geht es vor allem um die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, die zulässige Parkplatzzahl und die Parkplatzbewirtschaftung sowie die Anbindung des Langsamverkehrs.²⁴ Weil der Gestaltungsplan im Baubewilligungsverfahren nicht mehr akzessorisch überprüft werden kann, aber auch weil sich das Planungsverfahren ganz allgemein besser für eine koordinierte Festsetzung von raumplanerischen und anderen Massnahmen zur Emissionsbegrenzung eignet, sind in solchen Fällen die zur Emissionsbegrenzung erforderlichen Massnahmen grundsätzlich bereits bei der Planfestsetzung verbindlich

²¹ Anhang 3 der Verordnung EG UWR.

²² Art. 11 Abs. 2 und 3 i.V.m. Art. 12 USG.

²³ So für das Kantonale Recht ausdrücklich § 32 EGUWR.

²⁴ BGE FREIENBACH 131 II 103 E. 2.4.1.

zu bestimmen. Im Übrigen ist zu beachten, dass die verschiedenen in Frage stehenden Massnahmen sich gegenseitig beeinflussen und voneinander abhängen. So wird eine wirksame Parkplatzbewirtschaftung dazu beitragen, dass die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze gesenkt werden kann. Parkplatzbewirtschaftung und die Begrenzung der Parkplatzzahl setzen aber auch voraus, dass der Kundenschaft eine Alternative — am ehesten in Form einer attraktiven Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr — zur Verfügung steht, um das Einkaufszentrum zu erreichen.²⁵

- 14 Angesichts des aktenkundigen Sachverhalts ist ein funktioneller Zusammenhang zwischen dem Einkaufszentrum Tivoli und dem mit dem Gestaltungsplan ermöglichten OBI-Fachmarkt klar gegeben. Sowohl das Tivoli als auch der OBI-Fachmarkt dienen dem gleichen Benutzerkreis²⁶ und bilden eine betriebliche Einheit.²⁷ Im vorliegenden Fall kommt die Identität der Migros als Bauherrschaft im Gestaltungsplanperimeter einerseits und als Stockwerkeigentümerin im Tivoli bzw. eine der Hauptnutzerinnen im Shoppi-Tivoli hinzu. Zudem existiert eine gemeinsame Organisation und Zwecksetzung zwischen der Migros als Bauherrschaft im Gestaltungsplanperimeter und allen anderen Eigentümern bzw. Nutzern des Shoppi-Tivoli.²⁸
- 15 Gemäss Art. 2 Abs. 4 LRV gelten als *neue Anlagen* unter anderem auch Anlagen, die umgebaut, erweitert oder instand gestellt werden, wenn dadurch *höhere oder andere Emissionen* zu erwarten sind. Allein schon deshalb bilden die funktionell miteinander direkt verbundenen Anlagen des Gestaltungsplanperimeters HGO und des Tivoli *gesamthaft eine neue Anlage*.²⁹ Weil das Tivoli seinerseits funktionell zum Gesamtkomplex Shoppi-Tivoli/Limmatpark/Umweltarena gehört³⁰, ist dieser um die Anlagen des Gestaltungsplanperimeters HGO erweiterte Gesamtkomplex rechtlich zwingend *insgesamt* als neue Anlage zu qualifizieren.

²⁵ BGE FREIENBACH 131 II 103 E. 3.3 S.117 f.

²⁶ RAUSCH/KELLER, Kommentar USG, 2. Auflage, N 35 zu Art. 9 USG (heute Art. 10a USG).

²⁷ GRIFFEL/RAUSCH, Kommentar USG, Ergänzungsband, N 23 zu Art.10a USG.

²⁸ GRIFFEL/RAUSCH, Kommentar USG, Ergänzungsband, N 21 zu Art.10a USG.

²⁹ BGE FREIENBACH E. 2.1.2 S. 107 f.

³⁰ Vorn Ziffer 7 und hinten Ziffer 19.

- 16 Die Emissionsbegrenzungen nach Art. 11 USG gelten sowohl für neue wie auch für bestehende Anlagen. Gemäss Art. 16 Abs. 1 USG müssen Anlagen, die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, saniert werden. Insbesondere darf gemäss Art. 18 Abs. 2 USG eine sanierungsbedürftige Anlage nur umgebaut oder erweitert werden, wenn sie gleichzeitig saniert wird. Art. 2 Abs. 4 LRV, der zu einer Anwendung der für neue Anlagen vorgesehenen Emissionsbegrenzungen auf umgebaute bestehende Anlagen führt, kann daher auch als Ausführungsvorschrift zu Art. 18 USG aufgefasst werden.³¹
- 17 Zugleich sind die Anlagen des Gestaltungsplanperimeters HGO als *wesentliche Erweiterung der bestehenden Anlage Tivoli* und des damit zusammenhängenden Gesamtkomplexes Shoppi-Tivoli/Limmatpark/Umweltarena zu qualifizieren, weshalb sich die UVP-Pflicht auch aus Art. 2 Abs. 1 UVPV ergibt.
- 18 Das hat zur Folge, dass die erforderlichen *Emissionsbegrenzungen für die gesamte Anlage festzusetzen* sind.³² Insbesondere muss die Parkplatzbewirtschaftung die neuen und die bereits bestehenden Parkplätze erfassen, und es muss auch die Frage der erforderlichen bzw. zulässigen Parkplatzzahl, das heisst die Begrenzung der Parkplatzzahl aus lufthygienischen Gründen, für das gesamte erweiterte Einkaufszentrum geprüft und neu festgesetzt werden. Die Bestandesgarantie steht dem nicht entgegen, weil die erweiterte Anlage als neu anzusehen ist.³³

2.1.3. Zu den »Anmerkungen« im Verkehrsbericht HGO³⁴

- 19 Auf diese Sach- und Rechtslage hat der Einwender bereits im Rahmen der im Vorfeld geführten Gespräche aufmerksam gemacht. Im Verkehrsbericht HGO wird dazu die Auffassung vertreten, das ganze Einkaufszentrum verfüge zum heutigen Zeitpunkt über 95'000 m² Verkaufsflächen und über 4'355 Parkfelder. Die 300 Parkfelder des OBI-Fachmarkts würden nur 6.9% aller für die Einkaufsnutzung

³¹ BGE FREIENBACH E. 2.1.2 S. 108.

³² BGE FREIENBACH E. 2.1.2 S. 108.

³³ BGE FREIENBACH E. 2.1.2 S. 108.

³⁴ Verkehrsbericht HGO S. 8 f.

vorhandenen Parkfelder ausmachen; das ganze Einkaufszentrum erzeuge mit der heutigen Nutzung von 87'000 m² Verkaufsfläche 4'987'133 Fahrten pro Jahr, weshalb die prognostizierten 204'600 Fahrten für die OBI-Nutzung nur gerade 4.1% des gesamten Verkehrsaufkommens ausmachen würden. Deshalb habe die Erweiterung des Einkaufszentrums durch den OBI eine geringe Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen und sei nicht wesentlich. Diese Auffassung ist aus den nachfolgenden Gründen unhaltbar:

- 20 Vorab ist festzuhalten, dass damit der funktionelle Zusammenhang zwischen dem OBI-Fachmarkt und dem gesamten Einkaufszentrums-Komplex ausdrücklich anerkannt wird.
- 21 Ist aber dieser funktionelle Zusammenhang unbestritten, genügt aufgrund der klaren Norm von Art. 2 Abs. 4 LRV in Verbindung mit Art. 18 Abs. 1 USG, wenn die Erweiterung einer bestehenden Anlage zu Mehremissionen führt, denen nicht geradezu blosser Bagatelldarakter zukommt. Davon kann aber bei einer Erweiterung, welche für sich allein schon UVP-pflichtig ist, ohnehin keine Rede sein.
- 22 Falsch sind aufgrund der bundesgerichtlichen Rechtsprechung auch die Bezugnahme auf die Fahrtenzahlen und der diesbezügliche Vergleich zwischen dem von der Erweiterung ausgelösten Verkehr und dem Verkehr der bisherigen Gesamtanlage. Die UVP-Pflicht bestimmt sich aufgrund der im Anhang zur UVPV festgelegten Anlagentypen bzw. Schwellenwerte. Eine individuell-konkrete Prüfung der zu erwartenden Umweltbelastung erfolgt erst in der Voruntersuchung zum Umweltverträglichkeitsbericht.³⁵ Die UVP-Pflicht gemäss Anhang zur UVPV bemisst sich nach generell-abstrakten Kriterien.³⁶ Wenn also, wie hier, sowohl die bestehende Anlage als auch die Erweiterung je für sich schon UVP-pflichtig sind und zwischen ihnen ein funktioneller Zusammenhang besteht, steht die UVP-Pflicht der neuen Gesamtanlage, also des Erweiterungsteils *und* des bestehenden Teils zusammen, ausser Frage.

³⁵ BGE DIETIKON 1A.33/2007 vom 22. Oktober 2007 E. 5.3.

³⁶ BGE HIRZENBACH ZÜRICH 1A.136/2004 vom 5. November 2004 E. 2.2.3.

-
- 23 Zu vergleichen wären für die UVP-Pflicht in einem solchen Fall im Übrigen aufgrund des Gesagten ausschliesslich die Verkaufsflächen einerseits und die Parkplatzzahlen andererseits. Eine Erweiterung um 10'000 m² Verkaufsfläche ist selbst bei diesem wohl grössten Einkaufszentrum der Schweiz mit mehr als 10% Verkaufsflächenzuwachs offensichtlich wesentlich. Die Parkplatzzahl nimmt sogar mit 700 neuen Parkplätzen um 16% zu.
- 24 Im Übrigen ist selbstverständlich auch unter dem Aspekt von Art. 2 Abs. 1 UVPV eine Erweiterung, welche bereits für sich genommen UVP-pflichtig ist, immer zugleich auch eine wesentliche Erweiterung.
- 25 Dass dem Fall FREIENBACH eine Erweiterung zu Grunde lag, in welchem das *Verhältnis* zur bestehenden Anlage grösser war, ändert deshalb überhaupt nichts an den ganz grundsätzlichen bundesgerichtlichen Erwägungen in dieser Entscheidung. In absoluten Zahlen ging es damals auch um eine Erweiterung der Verkaufsfläche um 10'697 m², also um praktisch gleich viel wie hier, und um eine Erhöhung der Parkplatzzahl um 485 Einheiten, also sogar weniger als im vorliegenden Fall. Die Argumentation im Verkehrsbericht HGO würde also zum absurden Ergebnis führen, dass die UVP-Pflicht umso weniger bejaht werden könnte, je grösser und sanierungsbedürftiger die bestehende Anlage wäre.
- 26 Nicht nachvollziehbar sind schliesslich die Ausführungen im Verkehrsbericht HGO zur Rückwirkung auf das Bewirtschaftungssystem der Parkplätze für das bestehende Einkaufszentrum und das angebliche Bauverbot. Wie bereits dargestellt, ist die Migros als Bauherrschaft des Erweiterungsvorhabens auch wesentlich am bestehenden Einkaufszentrum beteiligt. Shoppi-Tivoli kann sich also nicht einfach weigern, die Gebühren anzupassen. Im Übrigen hätte selbst eine solche Weigerung nicht ein »Bauverbot« für den Perimeter HGO zur Folge, sondern allenfalls eine andere Nutzung ohne verkehrsintensive Einrichtungen. Solche Eigentumsbeschränkungen sind verhältnismässig.³⁷
- 27 Ergänzend ist festzuhalten, dass die aktuelle Verkaufsfläche des Einkaufszentrumskomplexes 87'000 m² beträgt und derzeit offenbar ebenfalls ohne UVP auf

³⁷ BGE ADLISWIL 1P.23/2001 vom 5. September 2001 E. 5d.

95'000 m² Verkaufsfläche erweitert wird oder bereits wurde.³⁸ Dabei widersprechen sich die hier genannten Zahlen im Verkehrsbericht HGO einerseits und jene im Verkehrsbericht Shoppi-Tivoli andererseits, welcher von zurzeit 71'000 m² belegter Verkaufsfläche ausgeht und 8'000 m² Ausbau im Herbst 2011/2012, was total 79'000 m² bzw. zusammen mit dem Limmatpark 96'000 m² Verkaufsfläche ergibt, wobei jedoch von insgesamt 97'000 m² Verkaufsflächen die Rede ist.³⁹ Diese Differenzen sind von Amtes wegen zu klären. Falls der Argumentation des Einwenders nicht ohnehin gefolgt wird, müsste zudem dokumentiert werden, wann seit der Bewilligung des ersten Einkaufszentrums des Gesamtkomplexes welche weiteren Bewilligungen für welche Verkaufsflächen und für welche Parkplätze mit welchem Inhalt sowie mit welchen umweltrechtlichen Abklärungen und Auflagen erfolgt sind. Dem Einwender wäre dazu das rechtliche Gehör zu gewähren.

Beweisofferte:

Aktenbeizug gemäss Kontext

- 28 Es dürfte sich dann zeigen, dass immer wieder kleinere oder grössere Erweiterungen erfolgt sind, ohne dass die damit irgendwann einmal notwendig gewordene Gesamt-UVP durchgeführt wurde. Umso weniger geht es an, die aktuelle Erweiterung einfach in Relation zu den bestehenden Verkaufsflächen und Parkplätzen zu setzen.
- 29 Schliesslich erlaubt sich der Einwender, sein Erstaunen darüber auszudrücken, dass bei einem solchen Grossvorhaben eine vor allem rechtlich begründete Mitwirkungseingabe offenbar ausschliesslich von Personen beurteilt wird, welche selber einräumen, dass sie »über keine juristische Sachkompetenz verfügen«⁴⁰. Das Mitwirkungsverfahren wird so zur leeren Formalität.

2.1.4. Konsequenzen

- 30 Dementsprechend muss eine UVP über den gesamten Einkaufszentrumskomplex Shoppi-Tivoli/Limmatpark/Umweltarena und die Anlagen im Gestaltungsplanperi-

³⁸ Vgl. Verkehrsbericht HGO S. 8 f. und Verkehrsbericht Shoppi-Tivoli S. 1.

³⁹ Verkehrsbericht Shoppi-Tivoli S. 1.

⁴⁰ Verkehrsbericht HGO S.8.

meter HGO zusammen durchgeführt werden. Alle in solchen Fällen notwendigen Massnahmen zur Verkehrsbegrenzung sind *für die gesamte Anlage* anzuordnen.

- 31 Im Bereich Lufthygiene müssen umfassende Abklärungen der Emissionen *und* Immissionen erfolgen. Immissionsseitig ist der vorliegende UVB der ersten Stufe völlig ungenügend. Immissionsmessungen für den Standort Spreitenbach fehlen, und die Behauptung, das Jahresmittel bei NO₂ und beim Feinstaub liege unter dem Grenzwert, stützt sich auf eine willkürliche Übertragung eines anderen, nicht vergleichbaren, 12 km entfernten Standorts.⁴¹ Diese Behauptung steht denn auch im Widerspruch zur Feststellung im Anhang 3 der Verordnung zum EG UWR, wonach das Gemeindegebiet Spreitenbach als Gebiet mit übermässigen Immissionen von Stickstoffdioxid und das gesamte Kantonsgebiet als Gebiet mit übermässigen Immissionen von Feinstaub gilt. Der Anhang zum UVB enthält überhaupt nur Angaben zu den Emissionen. Eine Immissionsprognose ist jedoch in einem UVP-pflichtigen Fall gesetzlich vorgeschrieben.⁴² Erstaunlicherweise äussert sich die Abteilung für Umwelt in ihrer Stellungnahme zum UVB zu diesen offensichtlichen Mängeln überhaupt nicht.
- 32 Insbesondere die in den SNV für den Gestaltungsplan HGO vorgesehenen Massnahmen müssen auch auf den gesamten Einkaufszentrumskomplex Shoppi-Tivoli/Limmatpark/Umweltarena ausgedehnt werden, wobei die dazu nachfolgend erhobenen Rügen selbstverständlich auch für die Gesamtanlage gelten und zu entsprechenden Änderungen solcher SNV führen müssen.
- 33 Die insgesamt vorhandene Parkplatzzahl wird angesichts der insbesondere seit dem Bau von Shoppi und Tivoli verbesserten ÖV-Erschliessung und der seither erlassenen umweltrechtlichen Vorschriften zur Reduktion der Luftverschmutzung wohl deutlich zu reduzieren sein. Insbesondere eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung wird eine grössere Reduktion der Parkplatzzahl erfordern.⁴³

⁴¹ UVB S. 43 f.

⁴² Art. 28 LRV.

⁴³ Vgl. vorn Ziffer 13 und hinten Abschnitt 2.2.4.

- 34 Das gilt erst recht für die Zeit nach der Inbetriebnahme der Limmattalbahn, welche das Areal erschliessungstechnisch deutlich aufwerten wird, was zu einer entsprechenden Verbesserung des Modalsplit zu Gunsten des ÖV führt und einen entsprechenden Überhang bei den vorhandenen Parkplätzen zur Folge haben wird.⁴⁴
- 35 Auch wird dem Langsamverkehr endlich die notwendige Beachtung zu schenken sein. Dafür werden gezielte Förderungsmassnahmen notwendig sein. Dem Einwender liegen Reklamationen vor, wonach geeignete Abstellflächen für Velos fehlen bzw. nicht als solche markiert sind und vielerorts schikanöse Fahrrad- und Fussgängerverbote angebracht sind. Die vorhandenen Veloabstellplätze sind nur mit besonderen Ortskenntnissen und unter Inkaufnahme von Umwegen auffindbar. Auch für Fussgänger ist die Zugänglichkeit des gesamten Areals unattraktiv.
- 36 Weil eine den Gesamtkomplex Shoppi-Tivoli/Limmatpark/Umweltarena mit den Anlagen im Gestaltungsplanperimeter HGO umfassende UVP sowie die sich daraus ergebenden Bedingungen und Auflagen fehlen, darf der Gestaltungsplan HGO in der aufliegenden Form nicht erlassen bzw. nicht genehmigt werden. Der eingangs gestellte Hauptantrag ist somit begründet.

2.2. Eventualiter: Änderung und Ergänzung der SNV

2.2.1. Ungenügende UVP

- 37 Auch für die Beurteilung der mit dem Gestaltungsplan HGO ermöglichten Bauten und Anlagen allein ist eine *rechtskonforme* UVP notwendig. Im Bereich Luftthygiene genügt weder der UVB der 1. Stufe noch die UVP-Beurteilung der kantonalen Fachstelle den gesetzlichen Anforderungen. Es wird auf das dazu bereits Ausgeführte verwiesen.⁴⁵

2.2.2. Parkplatzzahl

- 38 Der Parkplatznachweis begründet für den OBI-Fachmarkt (inklusive Dienstleistungsnutzungen) 300 Parkplätze, wovon 282 für Kunden und 18 für Angestellte.⁴⁶

⁴⁴ Vgl. Vorprüfungsbericht der Abteilung Raumentwicklung S. 7 f.

⁴⁵ Vorn Ziffer 31.

⁴⁶ Parkplatznachweis S. 10.

Dazu kommen für das Wohnen weitere 400 Parkplätze. Diese Annahme von 300 Kundenparkplätzen basiert auf einer Spitzennachfrage, welche aufgrund des Gesamtkonzepts der BNO Spreitenbach reduziert wurde. Die Reduktion basiert auf der aktuellen ÖV-Erschliessung und auf der aktuellen Parkplatzbewirtschaftung.⁴⁷

- 39 Vorab ist festzuhalten, dass die 18 Angestelltenparkplätze der OBI-Nutzung im Parkhaus Limmatpark zur Verfügung zu stellen sind, also nicht im Gestaltungsplanperimeter HGO.⁴⁸ Dementsprechend hält der Parkplatznachweis richtig fest, für die Kunden des OBI würden zusätzliche 282 bewirtschaftete Parkfelder bereitgestellt. Zusammen mit den 400 Parkfeldern für die Wohnnutzungen ergibt dies jedoch ein Total von 682 *neuen* Parkfeldern. Deshalb sind nicht, wie im Parkplatznachweis fälschlicherweise geschrieben, für alle Nutzungen zusammen 700 Parkfelder *zu erstellen*, sondern bloss 682, weil die 18 Angestelltenparkplätze im Parkhaus Limmatpark bereits bestehen. Dementsprechend ist aber auch die in die SNV übernommene Maximalzahl von 700 Parkplätzen auf jeden Fall um 18 Plätze auf 682 nach unten zu korrigieren.
- 40 Wie nachfolgend gezeigt wird, ist die aktuelle Parkplatzbewirtschaftung nicht im Sinne des Umweltverbunds (ÖV, Langsamverkehr) lenkungswirksam.⁴⁹ Eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung ist jedoch bei verkehrsintensiven UVP-pflichtigen Anlagen zwingend, wie nachfolgend ebenfalls gezeigt wird. Der Parkplatznachweis muss deshalb unter Zugrundelegung einer *lenkungswirksamen* Parkplatzbewirtschaftung revidiert und die Höchstzahl der zulässigen Parkplätze entsprechend reduziert werden.
- 41 Dabei wird zugleich zu berücksichtigen sein, dass der Parkplatznachweis insbesondere bezüglich der Umsteigeelastizität von der falschen Annahme ausgeht, infolge der angebotenen Güter werde sich der Modalsplit auch bei noch besserer Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr kaum beeinflussen lassen. Diese Betrachtungsweise verkennt das notwendige Zusammenspiel zwischen dem ÖV-Angebot einerseits und der lenkungswirksamen Parkplatzbewirtschaftung sowie

⁴⁷ Parkplatznachweis S. 8 f.

⁴⁸ Parkplatznachweis S. 12.

⁴⁹ Hinten Abschnitt 2.2.4.

weiteren flankierenden Massnahmen wie einem für die Kunden attraktiven, kostengünstigen Hauslieferdienst⁵⁰ andererseits. Zudem basiert sie auf Vorurteilen, welche längst widerlegt sind:

- ◆ So heisst es u.a. in der neuesten diesbezüglichen Untersuchung des ARE:⁵¹

»Erstaunlicherweise scheint die Mitnahme von Gepäck oder sperrigen Sachen kein Grund für die Verkehrsmittelwahl zu sein, da z.B. nur bei 37% der Abgänge von einer isolierten Anlage eine Ware transportiert werden musste.«

- ◆ Schon eine frühere Studie der RZU hatte aufgezeigt, dass 15% aller Kunden *nichts* einkaufen und dass bei weiteren 43% der Einkauf *in einer Einkaufstragtasche* Platz hat, weshalb total 58% ohne Weiteres auf den ÖV umsteigen könnten.⁵² Dabei untersuchte die RZU-Studie auch Gebiete, in denen Fachmärkte stark dominieren. Die Studie hält ausdrücklich fest, es gebe wenig Unterschiede bezüglich Verkehrsmittelwahl zwischen Einkaufszentren und Fachmärkten.⁵³ Diese Zahlen wurden in einer anderen massgebenden Studie explizit bestätigt.⁵⁴
- ◆ Zu beachten ist auch, dass für grosse Einkäufe sperriger Güter das Auto oft auch wieder ungeeignet, weil zu klein ist. Deshalb wäre das Angebot eines für die Kunden attraktiven, kostengünstigen Hauslieferdienstes eine wichtige flankierende Massnahme zur Reduktion des MIV.⁵⁵
- ◆ Insbesondere so genannte »Besichtigungsfahrten« kommen bei allen Arten von Einkaufszentren und Fachmärkten vor und bedeuten ein keineswegs vernachlässigbares Umsteigepotenzial. Die lufthygienisch begründeten verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Massnahmen sollen vor allem dazu beitragen, solche *unnötige* Fahrten zu vermeiden.

42 Nachdem bekanntlich auch in Fachmärkten wie dem OBI durchaus auch handliche Kleinartikel verkauft werden und es auch in diesen den üblichen Prozentsatz Kunden gibt, die nichts einkaufen, gibt keinen sachlichen Grund, den OBI-

⁵⁰ Dazu hinten Abschnitt 2.2.5.

⁵¹ ARE (Hrsg.), Auswirkungen von verkehrsintensiven Einrichtungen auf das Verkehrsverhalten / Vertiefungsanalyse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, April 2009, S. 2.

⁵² REGIONALPLANUNG ZÜRICH UND UMGEBUNG, Mobilitätsverhalten Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal, 2001, S. 17.

⁵³ A.a.O. S. 11.

⁵⁴ UVEK/ASTRA (Hrsg.), Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten, Forschungsauftrag SVI 2001/545 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) Schlussbericht vom 21. September 2006, S. 87 f.

⁵⁵ BGE GRANCIA vom 17. Mai 1995 in URP 1995 S. 498 ff. E. 4.d; BGE IKEA SPREITENBACH E. 11.4.

Fachmarkt anders zu behandeln als andere Einkaufszentren. Die Argumentation im Parkplatznachweis ist sachlich nicht haltbar.

- 43 Zurzeit ist das HGO-Areal in der ÖV-Güteklasse B erschlossen.⁵⁶ Mit der Realisierung der Limmattalbahn wird eine Verbesserung der ÖV-Güteklasse in die beste Güteklasse A möglich. Die Annahme im Parkplatznachweis, die Limmattalbahn würde bestehende Busangebote ersetzen⁵⁷, ist nicht gerechtfertigt. Für einen Einkaufszentrumskomplex, wie er hier mit Shoppi-Tivoli/Limmatpark/Umweltarena/OBI in einer gesamtschweizerisch wohl einmaligen Grössenordnung vorliegt, ist nur die beste ÖV-Erschliessung gut genug. Das Busangebot wird deshalb auch nach der Inbetriebnahme der Limmattalbahn diese sinnvoll so ergänzen müssen, dass die ÖV-Erschliessung insgesamt der besten Güteklasse A entspricht.⁵⁸
- 44 Das Bundesgericht hat bereits im Entscheid IKEA Spreitenbach gefordert, dass bei der Realisierung der Haltestelle der Stadtbahn im Bereich des Einrichtungshauses zu prüfen sei, ob und in welchem Umfang die in der BNO festgesetzte Parkplatzzahl herabgesetzt werden kann. Es begründete dies damit, dass der geplanten ÖV-Erschliessung durch die Stadtbahn mit Haltestellen beim Einkaufszentrum Rechnung zu tragen sei, indem eine weitere Reduktion der Parkplatzzahl zu prüfen sei, um ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Damit werde ein weiterer Beitrag zur verschärften Emissionsbegrenzung geleistet werden.⁵⁹
- 45 Dementsprechend muss in den SNV schon heute eine solche weitere Reduktion der höchstzulässigen Parkplatzzahl für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Limmattalbahn ausdrücklich vorgeschrieben werden. Gemäss VSS-Norm schlägt sich die Verbesserung der ÖV Erschliessung von der Güteklasse B in die Güteklasse A in einer zusätzlichen Reduktion der Parkplatzzahl um 10% nieder. Auch die Abteilung Raumentwicklung geht davon aus, dass der ÖV-Anteil am Gesamt-

⁵⁶ Parkplatznachweis S. 3.

⁵⁷ Parkplatznachweis S. 10.

⁵⁸ § 32 Abs. 2 BauG.

⁵⁹ BGE IKEA SPREITENBACH 1A.125/2005 vom 21. September 2005 E. 10.3 a.E. und Dispositivziffer 1.1

verkehrsaufkommen der HG-Zonen mit der Limmattalbahn zunehmen wird, so dass der Parkfelderpool Shoppi-Tivoli über Reserven verfügt.⁶⁰

- 46 Die eingangs gestellten Eventualbegehren Nr. 2.1 und 2.2 zur Parkplatzzahl sind somit ebenfalls begründet.

2.2.3. Trennung der Kunden- und Wohnungsparkplätze

- 47 Gemäss Parkplatznachweis sind die 400 Parkfelder für die Wohnnutzungen abgetrennt von den bewirtschafteten Parkfeldern des Einkaufszentrums zur Verfügung zu stellen.⁶¹

- 48 Diese geforderte Abtrennung ist jedoch in den SNV nirgends vorgeschrieben. Sie ergibt sich bestenfalls indirekt aus den Bestimmungen über die Parkplatzbewirtschaftung und über das Monitoring. Da es sich um erhebliche Parkplatzzahlen handelt, ist jedoch zwecks Vorbeugung gegen Missbräuche eine *ausdrückliche* Bestimmung in den SNV notwendig.

- 49 Das Eventualbegehren Nr. 2.3 ist deshalb begründet.

2.2.4. Parkplatzbewirtschaftung

- 50 Die SNV schreiben eine Parkplatzbewirtschaftung vor, bei der die ersten 3/4 h gratis sind und im Übrigen die erste Stunde nur CHF 0.50 kosten soll mit anschliessend progressiven Tarif von CHF 1.00 für die zweite Stunde und CHF 2.00 für jede weitere Stunde. (Im Shoppi-Tivoli wird dabei zurzeit die zweite Stunde noch in zwei halbe Stunden à je CHF 0.50 aufgeteilt.)

- 51 Dieses Parkplatzbewirtschaftungssystem widerspricht allen bisherigen Erkenntnissen über eine im Interesse der umweltrechtlich motivierten Verkehrslenkung und Verkehrsbeschränkung lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung. Mit der progressiven Ausgestaltung des Tarifs wird vielmehr erreicht, dass die Verweildauer der Autokunden verkürzt wird und so pro Parkplatz mehr Autokunden angezogen werden können. Im Ergebnis wird das spezifische Verkehrserzeugungspotenzial

⁶⁰ Vorprüfungsbericht S. 7 f.

⁶¹ Parkplatznachweis S. 12.

pro Parkplatz damit erhöht statt reduziert. Das hält auch die Abteilung Raumentwicklung in ihrem Vorprüfungsbericht ausdrücklich fest.⁶²

- 52 Diesen Effekt bestätigte der Verwaltungsratspräsident der Shoppi-Tivoli Management AG gegenüber der Sonntagszeitung selber. Absurderweise wird nun aber den Kunden, die einen Kaffee im Zentrum trinken, auch noch eine halbe Stunde Parkzeit geschenkt. Solche (und offenbar auch andere) indirekte Rückerstattungen der Parkierungsgebühren unterlaufen deren umweltrechtlichen Zweck vollends.

Beweisofferte:

Beilage 3 »Planungswut trotz Krebsgang«, Sonntagszeitung vom 26. Juni 2011

Beilage 4 Foto Hinweisschild auf Parkticket mit Tarifiereduktion

- 53 Wenn der Aufenthalt in den ersten 45 Minuten völlig kostenlos ist und der Gesamtaufenthalt bei einer Dauer von einer bis zwei Stunden nur gerade CHF 0.50 bis CHF 1.50 kostet, kann von einer lenkungswirksamen Parkplatzbewirtschaftung und damit einer sachgerechten Handhabung des behördlichen Ermessens nicht mehr die Rede sein. Kommen dann noch indirekte Rückerstattungen dazu, wird eine solche Parkplatzbewirtschaftung als behaupteter »Beitrag zum Schutz der Schweizer Umwelt« vollends zur Farce.

Beweisofferte:

Beilage 5 Foto Hinweistafel Shoppi-Tivoli

- 54 Die bundesgerichtliche Rechtsprechung und die ihr zugrunde liegende Fachliteratur gehen klar davon aus, dass eine Mindestgebühr von CHF 2.00 pro Stunde ab der ersten Minute für die erste Stunde Voraussetzung der Lenkungswirksamkeit jeder Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen ist.⁶³
- 55 Das Bundesgericht hat zudem im Fall BAUARENA VOLKETSCHWIL nochmals ausdrücklich festgehalten, der Gestaltungsbereich der Vollzugsorgane sei insofern *eingelassen*.

⁶² Vorprüfungsbericht S. 7.

⁶³ BGE IKEA SPREITENBACH E. 11.3.

schränkt, als unter den Begriff der Emissionsbegrenzungen nach Art. 12 USG nur Massnahmen fallen können, die auch tatsächlich geeignet sind, die Emissionen einer bestimmten Anlage zu begrenzen; aus diesem Grund müssten die Parkplatzgebühren so ausgestaltet sein, dass sie zur Emissionsreduktion beitragen, d.h. »lenkungswirksam« sind. In sachlicher Hinsicht hat das Bundesgericht dazu bestätigt, »*diese Studie kommt zum Schluss, dass eine Parkplatzgebühr von mindestens Fr. 2.-- pro Stunde eine Lenkungswirkung hat (...)*«. ⁶⁴ Zudem verwies das Bundesgericht auf das BAFU, welches festhielt, dass die meisten Kunden von Einkaufszentren und Fachmärkten bei einer Aufenthaltsdauer von selten mehr als zwei Stunden (insgesamt) CHF 2.00 bis CHF 4.00 für die Parkplatzbenützung bezahlen; der zu entrichtende Gesamtbetrag sei also in der Regel nicht besonders hoch, erziele aber trotzdem die gewünschte Wirkung. ⁶⁵ Dieser Entscheid bestätigt also die grosse Bedeutung der Höhe der Gebühr für die ersten beiden Stunden für die Lenkungswirksamkeit.

- 56 Im kantonalen Vorprüfungsbericht zur Teiländerung HGO bzw. zu § 11 BNO vom 22. Juli 2010 hiess es wörtlich: ⁶⁶

»Im Rahmen der nachfolgenden Verfahren (Gestaltungsplanung/Baubewilligungsverfahren) sind jedoch wie in der BNO im Grundsatz vorgeschrieben, griffige Massnahmen für Verminderung des Verkehrsaufkommens zutreffen. Dazu gehören eine Parkplatzbewirtschaftung ab der ersten Minute, Plafonierung der Anzahl der Parkplätze unter Berücksichtigung der Mehrfachnutzung, griffige Massnahmen im Bereich eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel, einen möglichst hohen Anteil an Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs zu erreichen.« ⁶⁷

- 57 Die Pflicht zu einer lenkungswirksamen Parkplatzbewirtschaftung ab der ersten Minute ergibt sich somit bereits aus der BNO. Es gibt deshalb keinen umweltrechtlich zulässigen Grund, in § 17 Abs. 2 SNV eine konkrete Gebührenregelung vorzusehen, welche diesen Anforderungen offensichtlich widerspricht und dann andererseits in § 18 Abs. 1 SNV nur in ganz allgemeiner Form eine monetäre Parkraumbewirtschaftung »mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe« zu fordern. Ein sol-

⁶⁴ BGE VOLKETSUIL E. 3.3; Unterstreichung nicht im Original.

⁶⁵ BGE VOLKETSUIL E. 3.3.

⁶⁶ Vorprüfungsbericht BNO S. 4.

⁶⁷ Unterstreichungen nicht im Original.

cher Widerspruch muss bereits in den SNV selber durch entsprechend klare, widerspruchsfreie Regelungen aufgelöst werden.

- 58 Umso unverständlicher ist es, dass die Abteilung Raumentwicklung in ihrem Vorprüfungsbericht trotz klarer Kritik an der Regelung von § 17 Abs. 2 SNV nur eine mittelfristige Überprüfung der Zweckmässigkeit dieser Parkierungsregelung verlangt.⁶⁸ Damit steht fest, dass eine solche Überprüfung gar nie erfolgen wird, weil entsprechende Verschärfungen nur jetzt, im Rahmen der Gestaltungsplanung, durchgesetzt werden können. Ebenso untauglich ist der Antrag der Abteilung für Umwelt in deren Stellungnahme, die vorgesehene (monetäre) Parkplatzbewirtschaftung sei in einem Konzept zu konkretisieren.⁶⁹
- 59 Auch das Eventualbegehren Nr. 2.4 ist damit begründet.

2.2.5. Hauslieferdienst

- 60 Das Bundesgericht hat bereits früher für ein Einkaufszentrum einen Hauslieferdienst als Massnahme zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ausdrücklich gefordert.⁷⁰ im Fall IKEA SPREITENBACH hat das Bundesgericht zudem den Gemeinderat auf seiner Absicht behaftet, einen solchen Hauslieferdienst im Baubewilligungsverfahren einzuführen.
- 61 Der Hauslieferdienst ist, wie bereits dargelegt⁷¹, eine sehr wichtige flankierende Massnahme. Sie gehört deshalb zwingend zu den bereits im Vorprüfungsbericht zur BNO-Änderung geforderten »griffigen Massnahmen«.⁷²
- 62 Trotzdem wird ein für die Kunden attraktiver, kostengünstiger Hauslieferdienst in § 18 SNV unter den zwingenden Massnahmen nicht (und auch sonst nirgends) erwähnt. Zumindest als Grundsatz ist dies jedoch notwendig, damit eine entsprechende Anordnung im Baubewilligungsverfahren nicht seitens der Bauherrschaft

⁶⁸ Vorprüfungsbericht HGO S. 7.

⁶⁹ Abteilung für Umwelt, Stellungnahme HGO, S. 7.

⁷⁰ BGE GRANCIA vom 17. Mai 1995 in URP 1995 S. 498 ff. E. 4.d.

⁷¹ Vgl. vorn Ziffer 41, zweitletztes Alinea.

⁷² Vgl. vorn Ziffer 56.

unter Berufung auf das Fehlen dieser Massnahme in den SNV angefochten werden kann.

- 63 Die mit dem Eventualrechtsbegehren Nr. 2.5 geforderte Ergänzung ist deshalb ebenfalls begründet.

* * *

Abschliessend ersucht der Einwender um Berücksichtigung der Einwendungen gemäss den eingangs gestellten Rechtsbegehren und um entsprechende Entscheidung.

Mit freundlichen Grüssen

M. Pestalozzi

Im Doppel

5 Beilagen gemäss separatem Verzeichnis

BEILAGENVERZEICHNIS

Beilage 1	Anwaltsvollmacht	4
Beilage 2	Bestätigung VCS Schweiz	4
Beilage 3	»Planungswut trotz Krebsgang«, Sonntagszeitung vom 26. Juni 2011	19
Beilage 4	Foto Hinweisschild auf Parkticket mit Tarifrereduktion	19
Beilage 5	Foto Hinweistafel Shoppi-Tivoli	19