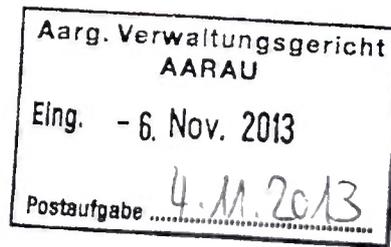


Einschreiben (R)
Verwaltungsgericht des Kantons Aargau
Obere Vorstadt 40
5000 Aarau



Baden, 4. November 2013
Verantwortliche Assistentin: Raffaella Fanciullo

Verwaltungsgerichtsbeschwerde

für

Genossenschaft Migros Aare,
Industriestrasse 20, 3321 Schönbühl

vertreten durch Alexander Rey, Rechtsanwalt, Langhaus, 5401 Baden

Beschwerdeführerin

gegen

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU)
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

Beschwerdegegner

Dr. Markus Binder
LL.M.
Rechtsanwalt und Notar

Alexander Rey
Rechtsanwalt
Fachanwalt SAV Bau-
und Immobilienrecht

Prof. Dr. Andreas Binder
lic. oec. HSG
Rechtsanwalt

Markus Läufer
LL.M., Rechtsanwalt
Fachanwalt SAV Familien-
recht, Mediator SAV

Dr. Christine Hehli Hidber
Rechtsanwältin

Roman Gutzwiller
Rechtsanwalt

Adrian Weber
Rechtsanwalt

Lorenz Gmünder
Rechtsanwalt

Konsulent
Dr. Julius Binder
Rechtsanwalt

Unternehmensberatung
Binder & Partner AG

Binder Rechtsanwälte
Rechtsberatung und Notariats-

Langhaus am Bahnhof
CH-5401 Baden
T +41 56 204 02 00
F +41 56 204 02 01

Aaraustrasse 10
CH-5600 Lenzburg 1
T +41 62 888 40 80
F +41 62 888 40 81

mail@binderlegal.ch
www.binderlegal.ch

UID/MWST-Nr.:
CHE-110.507.809 MWST

Alle Anwältinnen und
Anwälte sind im Anwalts-
register eingetragen

betreffend

1. Entscheid (Nichtgenehmigung) des Departements Bau, Verkehr und Umwelt vom 27. September 2013 über den "Gestaltungsplan P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)" der Gemeinde Spreitenbach
2. Beschwerdeentscheid des Departements Bau, Verkehr und Umwelt vom 27. September 2013 betreffend "Gestaltungsplan P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)" der Gemeinde Spreitenbach (BVURA.12.719)

Rechtsbegehren

1. *In Gutheissung der Beschwerde sei der Nichtgenehmigungsentscheid des BVU vom 27. September 2013 aufzuheben und dem Gestaltungsplan "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)" der Gemeinde Spreitenbach sei die kantonale Genehmigung zu erteilen.*
2. *In Gutheissung der Beschwerde sei der Beschwerdeentscheid des BVU vom 27. September 2013 betreffend den Gestaltungsplan "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)" der Gemeinde Spreitenbach aufzuheben.*
3. *Eventualiter sei dem Gestaltungsplans "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)" unter Gutheissung der Beschwerde die Genehmigung unter folgender Ergänzung der Sondernutzungsvorschriften zu erteilen:*

§ 15 SNV

"²Es ist durch bauliche Massnahmen zu gewährleisten, dass hinter der gemeinsamen Einfahrt und vor der gemeinsamen Ausfahrt der Erschliessung HGO und der Teilerschliessung HGW eine Trennung der beiden Parkhäuser HGO und HGW besteht."

4. *Subeventualiter sei die Sache zur Genehmigung des Gestaltungsplans "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)" an das BVU zurückzuweisen.*
5. *Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.*

Begründung:

I. FORMELLES

1. Vollmacht

- 1 Der Unterzeichnende ist von der Beschwerdeführerin bevollmächtigt.

Beweis:

- Vollmacht bei den Akten der Vorinstanz, beizuziehen
- Handelsregisterauszug der Migros vom 18. April 2012 bei den Akten der Vorinstanz, beizuziehen

2. Frist

- 2 Der Nichtgenehmigungsentscheid wurde im Amtsblatt des Kantons Aargau vom 4. Oktober 2013 publiziert. Die Frist zur Anfechtung (auch des Beschwerdeentscheides) läuft in Anwendung von § 28 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG) vom 19. Januar 1993 bis zum 4. November 2013. Mit vorliegender Eingabe ist diese Frist gewährt.

Beweis:

- Poststempel
- Auszug Amtsblatt des Kantons Aargau vom 4. Oktober 2013

Beilage 1

- Beschwerdeentscheid vom 27. September 2013 Beilage 2
- Nichtgenehmigungsentscheid vom 27. September 2013 Beilage 3

3. Legitimation

- 3 Die Beschwerdeführerin hat mit der Eigentümerin der Parzelle 1235 in Spreitenbach einen Baurechtsvertrag über die im Perimeter des Gestaltungsplans "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost (HGO)" (im Folgenden: Gestaltungsplan HGO) der Gemeinde Spreitenbach liegenden Flächen abgeschlossen und plant die gestaltungsplangemässe Überbauung des Areals. Sie ist gemäss § 28 BauG i.V.m. § 42 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG) vom 4. Dezember 2007 legitimiert.

4. Anfechtungsobjekt und Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts

- 4 Die Genehmigungsentscheide im Nutzungsplanungsverfahren können von den in schutzwürdigen eigenen Interessen Betroffenen und von den Gemeinden innert 30 Tagen seit der amtlichen Publikation mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht angefochten werden, das sie auf ihre Rechtmässigkeit prüft. Die Beschwerde hat nur aufschiebende Wirkung, wenn und soweit das Gericht sie gewährt (§ 28 BauG).
- 5 Mit der Beschwerde beim Verwaltungsgericht kann zugleich der Beschwerdeentscheid der Verwaltung gemäss § 26 BauG angefochten werden, soweit er nicht durch den Genehmigungsentscheid abgelöst worden ist (§ 14 Abs. 1 der Bauverordnung [BauV] vom 25. Mai 2011). Im gleichen Zeitpunkt kann der Beschwerdeentscheid der Verwaltung auch gesondert in denjenigen Punkten, die nicht Gegenstand des Genehmigungsentscheids waren, beim Verwaltungsgericht angefochten werden (§ 14 Abs. 2 BauV).
- 6 Die Zuständigkeit des angerufenen Gerichts liegt daher vor.

Beweis:

- Beschwerdeentscheid vom 27. September 2013 Beilage 2
- Nichtgenehmigungsentscheid vom 27. September 2013 Beilage 3

II. Vorbemerkungen

A. Generelle Vorbemerkungen zum Standort HGO

1. Konzept der Positiv- und Negativplanung für Einkaufsnutzungen im Richtplan und anderen übergeordneten strategischen Planungen des Kantons

- 7 Der Gestaltungsplan HGO sieht den Bau von 423 Wohnungen, einen Kindergarten, einen Fachmarkt mit 10'000 m² Ladenfläche, den in die Überbauung integrierten Limmattalbahnhof sowie den Bau von 700 unterirdischen Parkfeldern vor, wovon 400 ausschliesslich den Wohnungen vorbehalten sind.

- 8 Der Kanton Aargau ist aufgrund seiner guten Erreichbarkeit für die Ansiedlung von publikums- und verkehrsintensiven Einrichtungen sehr interessant. Entsprechend wichtig ist eine zweckmässige räumliche Zuweisung zukünftiger Vorhaben. Deshalb wurde ein Konzept erarbeitet, das einer Gesamtsicht über die möglichen zukünftigen Nutzungen in einem grösseren, zusammenhängenden Gebiet entspricht. Dieses Konzept floss im Rahmen des Richtplanpakets "Umsetzung der Agglomerationsprogramme" in den Richtplan ein und wurde am 22. Juni 2010 vom Grosse Rat beschlossen. Es enthält Elemente einer Positiv- und einer Negativplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen.

- 9 Im Richtplan des Kantons Aargau vom 20. September 2011 werden u.a. Anlagen mit mehr als 300 Parkfeldern oder mehr als 3'000 m² Nettoladenfläche als *Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen* definiert (Richtplanbeschluss S 3.1 Planungsgrundsatz A). Für neue Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen gelten folgende Kriterien (Richtplanbeschluss S 3.1 Planungsgrundsatz B):
 - (1) angemessene Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ohne Wohngebiete übermässig zu belasten,
 - (2) Nachweis genügender Strassen- beziehungsweise Knotenkapazität,
 - (3) gute, dem Zweck entsprechende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr,
 - (4) Bezug zu gewachsenen Zentren oder Bahnhofsgebieten und städtebauliche Einbindung.

- 10 Planungsanweisend hält der Richtplan sodann fest (Richtplanbeschluss S 3.1, Planungsanweisung 1), dass neue Standorte für Nutzungen mit hohem Perso-

nenverkehr oder Erweiterungen bestehender Standorte einzig in Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren und in wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) mit der entsprechenden Vorrangnutzung und genügender regionaler und kommunaler Verkehrserschliessung zugelassen sind.

- 11 Die Gemeinde Spreitenbach ist Teil des urbanen Entwicklungsraums Limmattal (vgl. etwa BVU, Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen, Empfehlungen zur Umsetzung des Richtplankapitels S 3.1, Aarau Januar 2013, S. 13) und ein ESP von kantonaler Bedeutung sowie ein Standort für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen.
- 12 Der Kanton Aargau verfügt seit dem 19. September 2006 (Beschluss des Grossen Rates) über eine *Gesamtverkehrsstrategie (mobilitätAargau)*. Im Statusbericht 2013 zu mobilitätAargau, Strategien und Umsetzung, wird als erster Leitsatz festgehalten, dass die Entwicklungen im Verkehr mit der Entwicklung der Siedlungen, der Umwelt und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit koordiniert werden sollen (S. 7 f.). Die Konzentration der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung auf die aus verkehrlicher Sicht geeigneten Gebiete soll die *motorisierte Verkehrsnachfrage bündeln*. Die verkehrsrelevante Siedlungsentwicklung soll hauptsächlich dort stattfinden, wo der öffentliche Verkehr eine wichtige Erschliessungsfunktion übernehmen kann.

2. Empfehlungen des Bundes

- 13 Diese Strategien im Umgang mit verkehrsintensiven Einrichtungen entsprechen grundsätzlich auch dem, was das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) empfehlen (vgl. Verkehrsintensive Einrichtungen [VE] im kantonalen Richtplan, Umwelt-Vollzug Nr. 0605. BAFU / ARE, Bern 2006).
- 14 Die Abstimmung der Anforderungen von Raumplanung und Umweltschutz an die Standorte für verkehrsintensive Nutzungen soll *frühzeitig* und nicht erst auf der Stufe der Projektentwicklung oder der Baubewilligungsverfahren erfolgen. Aus der Sicht der nachhaltigen Raumentwicklung ist der Umweltschutz (insbes. Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung) eines von mehreren Kriterien für gute Standorte von verkehrsintensiven Einrichtungen. *Mit Blick auf die Reduktion der gesamten Emissionen des motorisierten Individualverkehrs korreliere allerdings ein raumplanerisch geeigneter Standort häufig mit den Zielen der Luftreinhaltung*. Der Richtplan sei das geeignete Instrument, um diese Koordination

- sicherzustellen (BAFU/ARE, Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan, S. 12).
- 15 Für verkehrsintensive Einrichtungen in der Regel gut geeignet seien Standorte, die (BAFU/ARE, Verkehrsintensive Einrichtungen [VE] im kantonalen Richtplan, S. 17):
- (1) Kurz zusammengefasst sollen den Standortanforderungen der potenziellen Nutzer/Investoren entsprechen (gute Erreichbarkeit für Kunden und Logistik; grosses Kunden- und Kaufkraftpotenzial);
 - (2) auch nach der Errichtung einer VE noch über ein längerfristiges Entwicklungs- und Veränderungspotenzial verfügen;
 - (3) sehr gut ins bestehende Strassennetz eingebunden sind bzw. eingebunden werden können, so dass keine nicht zeitgerecht behebbaren Netzüberlastungen zu erwarten sind;
 - (4) sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar oder in absehbarer Zeit erschliessbar sind;
 - (5) sehr gut für den Langsamverkehr zugänglich oder erschliessbar sind;
 - (6) möglichst nahe bei den potenziellen Kunden liegen (kurze Fahrten zu den Bevölkerungsschwerpunkten);
 - (7) über Verkehrsanlagen erschlossen sind, die nicht in wesentlichen Teilen durch Wohngebiete führen;
 - (8) sich nahe bei Arbeitsplatzschwerpunkten, öffentlichen Bauten und Anlagen oder Freizeitanlagen befinden, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind (integrierte Standorte).
- 16 Kurz zusammengefasst sollen verkehrsintensive Einrichtungen nicht peripher, sondern in den Zentren der Siedlungs- und Erschliessungsentwicklung konzentriert werden, weil so möglichst viele Nutzer kurze Wege haben und die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr, aber auch mit motorisiertem Individualverkehr üblicherweise gewährleistet werden kann und deshalb auch ein "besserer" Modalsplit (grösserer Anteil des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs) resultiert. Aus diesem Grund decken in die Siedlungsentwicklung integrierte verkehrsintensive Einrichtungen den Bedarf der Bevölkerung nach einer solchen Anlage insgesamt umweltschonender ab als eine gleiche Einrichtung auf der grünen Wiese.
- 17 Im Rundschreiben des BAFU / ARE vom 9. April 2013 (Rundschreiben zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen", 9. April 2013) wird festgehalten, dass die

Ergebnisse des Projekts "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei VE" die eben dargelegten Empfehlungen der Vollzugshilfe "Verkehrsintensive Einrichtungen [VE] im kantonalen Richtplan" bezüglich der Wahl eines auf die verschiedenen Interessen abgestimmten und räumlich integrierten Standortes und der stufengerechten Festlegung des Nutzungsmasses und der Nutzungsart im kantonalen Richtplan bestätigen. Zudem wird festgehalten, dass die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs abnehmen und sich daher auch die Bedeutung der verkehrsintensiven Einrichtungen als Ursache für übermässige Immissionsbelastungen verringere.

3. Ballungsgebiete sind lufthygienisch belastet

a.

- 18 Nun decken sich allerdings zentral gelegene, gut erschlossene Gebiete, die im Sinne obiger Ausführungen als urbane Entwicklungsräume bezeichnet werden können, weitgehend auch mit jenen Gebieten, die mit Blick auf die Luftreinhaltung vorbelastet sind (vgl. dazu etwa BVU, Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau, Februar 2009, S. 9). Auch Spreitenbach gilt als lufthygienisch vorbelastet (Anhang 3 der Verordnung zum Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässer [V EG UWR] vom 14. Mai 2008). Gestützt auf die Resultate der Stickstoffdioxidmessungen Passivsammler am Standort Spreitenbach Wilenacker, die nun seit 2008 unterhalb des Jahresmittelgrenzwertes von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen, stellt sich jedoch die Frage, ob diese Einstufung noch aktuell ist (vgl. Kanton Aargau, Abteilung für Umwelt, Umwelt Aargau, Jahresbericht Luft 2011, Sondernummer 37, Juni 2012, Anhang 2; vgl. auch www.luft-bs-so.ch/pdf/no2_passivsammler_ag.pdf [abgefragt am 3. November 2013]). Geht man von einer Überschreitung aus, bedeutet dies mit Blick auf die bisherige Rechtsprechung zu Art. 11 Abs. 3 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983 im Grundsatz, dass bei der Erstellung von Anlagen vorsorgliche Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 2 USG nicht genügen, sondern infolge der vorbestehenden Belastung verschärfte Emissionsbegrenzungen anzuordnen sind (Art. 11 Abs. 3 USG).

Beweis:

- Resultate Stickstoffdioxidmessungen Passivsammler
(www.luft-bs-so.ch/pdf/no2_passivsammler_ag.pdf)

Beilage 4

- 19 Unter diesem Gesichtspunkt ist daher zunächst zur Kenntnis zu nehmen, dass die unter raumplanerischen Gesichtspunkten optimierte Standortfestsetzung von verkehrsintensiven Betrieben grundsätzlich anstrebt, diese in Räumen anzusiedeln, die aufgrund der bestehenden Siedlungs- und Verkehrsaktivität lufthygienisch vorbelastet sind. Dort erbringen sie ihre Versorgungsleistung zwar gesamthaft betrachtet unter "Verursachung" geringstmöglicher Emissionen, was mit den Zielen der Luftreinhaltung korreliert; formal führt diese – auch emissionsmässige – Optimierung für die einzelne Anlage jedoch zu rechtlich verschärften Anforderungen im Bereich der Lufthygiene.
- 20 In dieser Situation kommt grundsätzlich das Instrument des Massnahmenplans bei Luftverunreinigung zum Tragen. Der in Art. 44a USG geregelte Massnahmenplan bei Luftverunreinigungen stellt das Instrument für den Vollzug der verschärften Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 3 USG dar. Er kommt zum Zug, wenn fest steht oder zu erwarten ist, dass schädliche oder lästige Einwirkungen auftreten (Loretan, in Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Auflage, Zürich 2004, Art. 44a N 8). Als Sanierungsinstrument für übermässig belastete Luft erfasst er sowohl alte als auch neue Anlagen (Loretan, a.a.O., Art. 44a N 33 ff.). Charakteristisch für den Massnahmenplan ist, dass er grundsätzlich (vgl. aber Art. 31 der Luftreinhaltung-Verordnung [LRV] vom 16. Dezember 1985) dann zur Anwendung gelangt, wenn mehrere Quellen übermässige Immissionen verursachen.
- 21 Der Massnahmenplan Luft 2009 enthält *keine* spezifischen Massnahmen für verkehrsintensive Einrichtungen, zählt jedoch sogenannte "vernetzte Massnahmen, Typ 2" (S. 19) auf, die aufgrund der starken Vernetzung mit anderen Politikbereichen nicht Bestandteil der Massnahmenplanung im engeren Sinn seien. Erwähnt werden dabei die planerischen Anforderungen an publikums- und verkehrsintensive Einrichtungen und er verweist auch auf die erwähnte Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAargau. Auch der Massnahmenplan Luft 2009 qualifiziert die raumplanerische Optimierung von verkehrsintensiven Einrichtungen im oben dargelegten Sinn als (einzige) wesentliche Emissionsreduktionsmassnahme und zieht keine anderen Möglichkeiten für anlagenbezogene Massnahmen derart optimierter verkehrsintensiver Einrichtungen in Betracht.
- 22 Insbesondere verzichtet der Massnahmenplan Luft spezifisch auf verhaltensbezogene Massnahmen am Zielort, namentlich auf Massnahmen wie die Reduktion von Parkfeldern und die Beschränkung von Fahrten oder Fahrleistungen. Er setzt primär auf raumplanerische und technische Massnahmen, die bei den Distanzen und der Verkehrsmittelwahl ansetzen, indem die Wege mit einer entsprechenden Siedlungsentwicklung möglichst kurz gehalten werden und eine gute Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die öffentlichen Verkehrsmittel

angestrebt wird. So soll eine umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung, eine ausreichende Strassenkapazität und eine dem Zweck der verkehrsintensiven Einrichtungen entsprechende, hohe Erschliessungsqualität durch bestehende öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden.

b.

- 23 Es steht ohne Zweifel fest, dass der Bereich des Gestaltungsplans HGO die raumplanerischen Erfordernisse an einen integrierten Standort erfüllt. Er erfüllt alle richtplanerischen Anforderungen, alle Anforderungen der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAargau und entspricht auch den Empfehlungen des Bundes, die auf eine Koordination der raumplanerischen und umweltrechtlichen Anforderungen abzielen. Der Gestaltungsplan HGO setzt die Qualität dieses Standorts um. Der geplante Fachmarkt ist bloss ein Teil des Gesamtprojekts, dessen Grundlage der Gestaltungsplan HGO ist. Wesentliche Bestandteile sind zudem – wie erwähnt – der Bau von rund 400 Wohnungen und der Bau einer in die Überbauung integrierten Haltestelle der Limmattalbahn, der die ÖV-Erschliessungsqualität des gesamten Gebietes verbessern wird. Das Projekt ist bezüglich raumplanerischer und umweltrechtlicher Integration sowie bezüglich Erschliessung mit öffentlichem Verkehr in jeder Hinsicht vorbildlich.
- 24 Von Bedeutung ist zudem, dass die Angebotskonzentration und die Fussgänerdurchlässigkeit im Einkaufsgebiet Spreitenbach geeignet sind, Fahrtenlasten zu senken, die entstehen, wenn Vergleichsangebote nicht in unmittelbarem Zusammenhang erstellt werden, sondern in Distanzen, die zu Zwischenfahrten veranlassen.
- 25 In den letzten Jahren ist die Erkenntnis gewachsen, dass – neben technischen Massnahmen an den Motorfahrzeugen selber – die raumplanerisch integrierte Standortplanung die effizienteste Massnahme ist, um die Emissionslasten von verkehrsintensiven Einrichtungen zu senken. Auch aus diesem Grund wird die Realisierung neuer Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen ausserhalb der urbanen Entwicklungsräume durch die Vorgaben des Richtplans wie dargelegt *weitgehend verunmöglicht*, was eine erhebliche Einschränkung der freien Standortwahl darstellt. Diese weitgehende Einschränkung der freien Standortwahl hat den Charakter einer verschärften Massnahme zur Begrenzung der Emissionen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG.
- 26 Die zur Aufnahme verkehrsintensiver Einrichtungen vorgesehenen urbanen Entwicklungsräume sind in der Regel lufthygienisch vorbelastete Ballungsge-

- biete, weshalb sich die Frage nach der Bedeutung von Art. 11 Abs. 3 USG stellt. Nachdem jedoch – wie dargelegt – bereits die Konzentration verkehrsintensiver Einrichtungen in diesen Gebieten eine Massnahme im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG darstellt, kann die Tatsache, dass verkehrsintensive Einrichtungen aufgrund dieser verschärften Emissionsbegrenzungsmaßnahme (behördliche Standortplanung) in lufthygienisch belasteten Gebieten liegen müssen, nicht weitere Massnahmen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG auslösen. Wenn gerade auch aus Gründen der Reduktion der Emissionslasten die Betreiber verkehrsintensiver Einrichtungen gezwungen werden, sich in lufthygienisch vorbelasteten Gebieten anzusiedeln, kann dieser Zwang nicht zur Folge haben, dass sie infolge der bestehenden Vorbelastung weiteren (wie sich zeigen wird, ohnehin nicht wirksamen) Einschränkungen unterworfen werden, denen sie nicht unterworfen wären, wenn sie sich frei auch in lufthygienisch nicht belasteten Gebieten ansiedeln dürften. Eine entsprechende Doppelbelastung des Detailhandels lässt sich angesichts der Vielzahl von Verursachern der lufthygienischen Belastungssituation nicht rechtfertigen.
- 27 Der Massnahmenplan Luft 2009, weist wie dargelegt, seinerseits wiederum einzig auf die vernetzte Massnahme der raumplanerischen Standortoptimierung hin, so dass sich der Schluss aufdrängt, dass diese raumplanerische Standortplanung als einzige, nachhaltig wirksame Massnahme (auch im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG) betrachtet wird, was ja einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise auch entspricht. Dabei fällt immerhin auf, dass der Massnahmenplan Luft vom Juli 2002 für publikumsintensive Einrichtungen neben der raumplanerischen Standortoptimierung auch noch vorsah, durch eine Optimierung der Strassen-, Parkier- und ÖV-Infrastruktur eine Reduktion der Fahrten und Fahrleistungen (Parkraumbewirtschaftung) zu erzielen. Diese Massnahme entfiel im Massnahmenplan Luft 2009. Das lässt bloss den Schluss zu, dass derartigen Massnahmen grundsätzlich oder als Folge der als wirksam erkannten Standortplanung keine Bedeutung mehr zugemessen wurde.
- 28 Diese Ausgangslage – insbesondere die Tatsachen, dass die Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen in lufthygienisch vorbelasteten Gebieten mittels behördlicher Standortplanung ausdrücklich angestrebt und an anderen Standorten verunmöglicht wird und diese Standortvorgabe eine emissionsreduzierte "Leistungserbringung" aufweist – ist bei der Anwendung von Art. 11 Abs. 3 USG und insbesondere bei der Frage, ob sogenannte "verkehrslenkende" Massnahmen anzuordnen sind bzw. angeordnet werden dürfen, zu berücksichtigen.

4. Fehlende Wirksamkeit anlagenbezogener "verkehrslenkender" Massnahmen

a.

- 29 In der Sommersession 2009 haben die Eidgenössischen Räte die Motion "Forderung nach Wirkungseffizienz" (RK-N 08.3003) an den Bundesrat überwiesen. Dieser wurde damit beauftragt, die Wirksamkeit und Effizienz von Umweltmassnahmen zu prüfen. Zur Umsetzung der Motion haben BAFU und ARE unter anderem das Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen" durchgeführt (BAFU / ARE, Rundschreiben zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen", 9. April 2013).
- 30 Gestützt auf das Ergebnis des Projekts gehen BAFU und ARE davon aus, dass verkehrslenkende Massnahmen auf der Basis des Umweltrechts in Zukunft nicht mehr generell angeordnet werden können. Aufgrund der seit Jahren rückläufigen Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs kommen sie zum Schluss, dass die Bedeutung der verkehrsintensiven Einrichtungen als Ursache für übermässige Immissionsbelastungen generell abnimmt. Die Kantone wurden im erwähnten Rundschreiben über diese Ergebnisse informiert.

Beweis:

- BAFU / ARE, Rundschreiben zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen", 9. April 2013

Beilage 5

- 31 Gemäss Rundschreiben muss vor der Anordnung verkehrslenkender Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen, die sich auf die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes stützen, jeweils im Einzelfall je nach Standort und Immissionssituation sorgfältig geprüft werden, ob die konkret in Betracht gezogenen Massnahmen auch vor dem Hintergrund der sich verändernden technischen Situation wie auch der zu erwartenden Effizienz noch verhältnismässig sind. Die Wirksamkeit von verkehrslenkenden Massnahmen lässt sich auch gemäss Einschätzung von BAFU und ARE nicht allgemein auf die bisweilen von den Gerichten beigezogene SVI-Studie aus dem Jahre 2002 (Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG/Neosys AG/Hochschule Rapperswil, Parkplatzbewirtschaftung bei "Publikumsintensiven Einrichtungen" – Auswirkungsanalyse, Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

(UVEK)/Bundesamt für Strassen (Hrsg.), Januar 2002, Forschungsauftrag SVI 49/00) stützen. Die neuen Erkenntnisse, wie sie insbesondere auch in der Nettoverkehrsstudie des SVI (Berz Hafner + Partner AG/Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien/Künzler Bossert + Partner GmbH/Roduner BSB + Partner AG, Nettoverkehr von verkehrsintensiven Einrichtungen [VE], UVEK/BAV [Hrsg.], Forschungsauftrag SVI 2003/001, September 2009) verbrieft sind, sind zu berücksichtigen (vgl. auch Baurekursgericht des Kantons Zürich, Entscheid vom 3. September 2013 [BRGE II Nr. 0133/2013], E. 3.6.3 ff.).

- 32 Die Wirksamkeit von verkehrslenkenden Massnahmen beim Einkaufsverkehr wird insbesondere durch die dem Rundschreiben zugrundeliegende, verhaltensökonomische Studie von FehrAdvice (FehrAdvice & Partners AG, Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse, Zürich 2012) grundlegend in Frage gestellt. Die Studie gelangt basierend auf empirischer Evidenz aus der Verhaltensökonomie zum Ergebnis, dass beim Einkaufsverkehr die Parkplatzbewirtschaftungspflicht, die Beschränkung der Parkplatzzahl, Fahrtenmodelle, Fahrleistungsmodelle und Modal-Split-Vorgaben – auch bei restriktiver Anwendung – in der Regel keine oder nicht die gewünschte Wirkung auf das menschliche Verhalten haben (S. 47 ff.).

Beweis:

- FehrAdvice & Partners AG, Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse, Zürich 2012

Beilage 6

- 33 Das gesetzliche Ziel einer Massnahme nach Art. 12 USG ist jedoch ausdrücklich die Emissionsreduktion. Nur soweit eine solche tatsächlich erreicht wird, kann der mit der Massnahme einhergehende Grundrechtseingriff als gerechtfertigt qualifiziert werden. Dass eine bestimmte Massnahme zu einer tatsächlichen Emissionsreduktion führt, bedarf deshalb eines entsprechenden Beweises, was das erwähnte Rundschreiben des BAFU/ARE als verfassungsrechtliche Selbständigkeit nochmals hervorhebt. Die emissionsbegrenzende Wirkung lässt sich angesichts der Komplexität und der schwierigen Steuerbarkeit menschlichen Verhaltens nicht einfach vermuten; vielmehr können blossе Verhaltensvermutungen kontraproduktive Wirkungen überdecken, so dass als Reduktionsmassnahmen angeordnete, einschneidende Grundrechtsbeschränkungen letztlich die Umweltlasten mehren, statt sie zu senken.

- 34 Die im Gestaltungsplan HGO statuierten Parkierungerschwernisse entsprachen der bei seiner Erarbeitung gängigen Praxis. Diese Massnahmen (Reduktion der Anzahl Abstellplätze, Gebührenregime) haben keine unmittelbar emissionsreduzierende Wirkung. Sie sollen vielmehr den Nutzer der entsprechenden Anlagen dazu anhalten, sich emissionsreduzierend zu verhalten. In Verletzung des Störerprinzips soll der Verhaltensstörer über Massnahmen, die den Zweckveranlasser treffen, zu einer Verhaltensänderung bewegt werden. Dies gar noch in einem Umfeld, welches diverse Handlungsalternativen bietet, die die Verkehrslast mehren können. Die Wirkungsweise dieser Massnahmen ist also indirekt, man könnte auch von einer *"doppelten Kausalität"* sprechen: Erstens muss die ergriffene Massnahme die Verkehrsteilnehmer in ihrem Verhalten beeinflussen (erster Kausalitätsschritt). Zweitens muss als Konsequenz des veränderten Verkehrsverhaltens auch tatsächlich eine Emissionsbegrenzung gemäss Art. 12 USG erfolgen (zweiter Kausalitätsschritt).
- 35 Eine Emissionsbegrenzung, wie sie von Art. 12 USG an sich verlangt wird und beispielsweise einer verbesserten Motorenleistung oder auch einem integrierten Standort unmittelbar inhärent ist, lässt sich nicht einfach aus dem Vorliegen von "Reaktionsverhalten" des Kundenverkehrs als Folge einer Gebührenerhebung ableiten. Selbst wenn die Nutzer durch die Parkierungerschwernisse zu einer Verhaltensänderung verleitet würden, liesse sich der zweite Kausalitätsschritt nicht zwingend aus dem ersten ableiten.
- 36 Dass verkehrslenkende Massnahmen allenfalls Stau-, Such- und Ausweichverkehr als Nebeneffekt verursachen, bestätigte das Bundesgericht verschiedentlich (vgl. BGE 1C_463/2011 vom 30. August 2012 E. 3.4.3.). Durch Parkraumbeschränkung bzw. -bewirtschaftung verursachter Stau-, Such- und Ausweichverkehr muss als Sekundäremissionen der betroffenen Quelle qualifiziert und einer betreffenden Anlage zugerechnet werden. Massnahmen, die zwar das Verhalten von Adressaten ändern, aber dadurch nicht die beabsichtigte Wirkung haben, erfüllen die Anforderungen von Art. 12 USG nicht.

b.

- 37 Auch in diesem Zusammenhang ist auf den Massnahmenplan Luft 2009 hinzuweisen. Wie dargelegt (Rz. 21, 27 hievore) verzichtet dieser (anders noch als der Massnahmenplan Luft 2002) auf verhaltensbezogene Massnahmen am Zielort, namentlich auf Massnahmen wie die Reduktion von Parkfeldern und die Beschränkung von Fahrten oder Fahrleistungen. Er setzt primär auf raumplanerische und technische Massnahmen, die bei den Distanzen und der Verkehrsmittelwahl ansetzen, indem die Wege mit einer entsprechenden Siedlungsentwick-

lung möglichst kurz gehalten werden und eine gute Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die öffentlichen Verkehrsmittel angestrebt wird. So soll eine umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung, eine ausreichende Strassenkapazität und eine dem Zweck der verkehrintensiven Einrichtungen entsprechende hohe Erschliessungsqualität durch bestehende öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Auch der Massnahmenplan Luft geht daher von der Unwirksamkeit sog. verkehrslenkender Massnahmen wie etwa einer Reduktion der Anzahl Parkfelder oder eines Gebührenregimes aus.

c.

- 38 Die Einkaufsnutzungen in der Gemeinde Spreitenbach und insbesondere der Standort des im Perimeter des Gestaltungsplans HGO geplanten Fachmarktes sind – wie eingehend dargelegt – raumplanerisch integriert und namentlich mit Bezug auf die Erschliessung mit ÖV optimiert. Der Gestaltungsplan HGO sieht namentlich den Bau eines voll in die geplanten Gebäude integrierten Limmattalbahn-Bahnhofs vor und verlangt eine optimale räumliche und gestalterische Anbindung mit dem Ziel, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs massgeblich zu erhöhen.
- 39 Schon diese Ausgangslage legt den Schluss nahe, dass die entscheidenden, im Rahmen des Bauprojekts nachhaltig wirksamen emissionsreduzierenden Massnahmen damit getroffen sind (kurze Wege für viele Nutzer, hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und Reduktion des Bruttoverkehrs dank Förderung des Phänomens "Hüpfen" gemäss Nettoverkehrsstudie SVI 2009).
- 40 Die Einkaufsnutzungen in der Gemeinde Spreitenbach stehen im Wettbewerb zu den in unmittelbarer Nähe liegenden ähnlichen Angeboten in Dietikon aber auch zu weiteren vergleichbaren, in wenigen Autominuten erreichbaren Standorten. Verschlechtern sich die Bedingungen des Nutzers einer Anlage führt dies einerseits zu Ausweichverkehr, indem der Kunde einen weiteren Weg in ein anderes Zentrum in Kauf nimmt, weil dort die Nutzung vorteilhafter ist (genügend Abstellplätze ohne Parkgebühren). Andererseits führt eine Verknappung des Parkfeldangebots in Spitzenzeiten zu vermehrtem Suchverkehr.
- 41 Insgesamt führen Parkplatzreduktionen und Parkgebühren letztlich zu keiner Verhaltensanpassung der Nutzer, die *gesamtheitlich* betrachtet zu einer Emissionsreduktion führen könnte. Eine ins Gewicht fallende Steigerung der absoluten Anzahl ÖV-/LIV-Kunden ist unter den vorliegenden Gegebenheiten nicht zu erwarten. Demgegenüber besteht das erhebliche Risiko, dass weniger Parkplätze

oder erheblich höhere Parkierungsgebühren – insbesondere an Spitzentagen – zu unerwünschten Effekten führen (Rückstau, Suchverkehr, Ausweichfahrten) und das Ziel, die Emissionen zu beschränken, verfehlt wird. Dies stünde letztlich im Widerspruch zu den Zielen des Massnahmenplans, der Raumplanung auf kantonaler und schlussendlich der kommunalen Nutzungsplanung in Bezug auf verkehrsintensive Einrichtungen (so ausdrücklich Baurekursgericht des Kantons Zürich, Entscheid vom 3. September 2013 [BRGE II Nr. 0133/2013], E. 3.6.7).

Beweis:

- Baurekursgericht des Kantons Zürich, Entscheid vom 3. September 2013 (BRGE II Nr. 0133/2013)

Beilage 7

- 42 Aus dem Gesagten folgt, dass über die raumplanerisch und umweltrechtlich koordinierte Standortfestsetzung hinaus gerade auch am Standort Spreitenbach keine zusätzlichen Massnahmen mit nachweisbar emissionsreduzierender Wirkung zu Verfügung stehen. Unter diesen Voraussetzungen lassen sich verschärfte emissionsreduzierende Auflagen gestützt auf Art. 11 Abs. 3 USG – neben der grundsätzlichen Standortplanung nicht rechtfertigen.

d.

- 43 Die Nichtgenehmigung des Gestaltungsplans HGO durch die Vorinstanz wird einzig damit begründet, der UVB habe fälschlicherweise das durch die gemeinsame Erschliessung Teil des Gestaltungsplanes HGO werdende Tivoli nicht mitumfasst. Zwischen dem Parkhaus Tivoli und dem geplanten Parkhaus HGO bestünde ein funktionaler und betrieblicher Zusammenhang.
- 44 Die Rechtsprechung zum sog. funktionalen und betrieblichen Zusammenhang hat mit Blick auf Art. 8 USG (gesamtheitliche Betrachtung von Einwirkungen) ihren Ursprung in der Befürchtung, dass die Schwellenwerte, welche die UVP-Pflicht einer Anlage auslösen, durch eine bloss scheinbare Trennung zweier oder mehrerer Anlagen, die in irgendeiner Form zusammengehören, umgangen werden könnten. Die Figur des "funktionalen und betrieblichen Zusammenhangs" steht in gewissem Widerspruch zur Definition der UVP-Pflicht über klare Schwellenwerte. In diesem Sinne darf ein solcher Zusammenhang nicht leichthin angenommen werden und *nur dann, wenn er sich gestützt auf die Notwendigkeit einer gesamtheitlichen Betrachtung der Einwirkungen im Sinne von Art. 8 USG rechtfertigen lässt.*

- 45 Zur Diskussion können im Rahmen der vorliegend verfügbaren Ausweitung der UVP-Pflicht einzig Einwirkungen (Art. 8 USG) des motorisierten Individualverkehrs der behaupteten Gesamtanlage (Parkhäuser HGO und Tivoli) auf die Lufthygiene stehen. Daher macht die Ausweitung der UVP nur dann und nur insoweit Sinn, als für diese Anlagen tatsächlich Massnahmen zur Verfügung stehen, die nachweislich eine emissionsreduzierende Wirkung aufweisen.
- 46 Nach dem Gesagten ist genau dies jedoch nicht der Fall. Der gewählte Standort ist raumplanerisch so koordiniert, dass auch die Umweltaspekte optimal berücksichtigt werden und insbesondere die Immissionen aus dem Verkehr so weit wie möglich reduziert werden. Die Standortplanung für verkehrsintensive Einrichtungen zwingt die Betreiber solcher Anlagen, diese in lufthygienisch belasteten Gebieten zu erstellen, weil ihre Emissionslast gesamtheitlich betrachtet dort am Geringsten ist. Damit ist Art. 11 Abs. 3 USG abschliessend konkretisiert. Der Massnahmenplan Luft 2009 verweist auf diese Koordination als massgebende emissionsreduzierende Massnahme und nennt keine weiteren. Sogenannten "verkehrslenkenden" Parkierungserschwernissen (wie Reduktion der Anzahl Parkfelder und Gebührenregime) konnte ohnehin keine emissionsreduzierende Wirkung nachgewiesen werden. Die Anordnung der räumlichen Ausdehnung der UVP ist daher unzulässig und unverhältnismässig, weil dadurch eine Emissionsreduktion nicht erreicht werden kann.

5. Verkehrsplanerische Anordnungen bezüglich Erschliessung

- 47 Der Beschwerdeentscheid der Vorinstanz (E. 5.3) führt zum Schluss, dass dem Projekt die von der Gemeinde initiierte verkehrsmässige gemeinsame Erschliessung der Parkierungsanlagen HGW und HGO "zum Verhängnis" werden soll. Die Parkhäuser des Tivoli und des geplanten Obi seien miteinander verbunden und es sei auch das Ziel der Betreiber der beiden Anlagen, die Parkfelder gemeinsam anzubieten.
- 48 Das verkehrsplanerische Anliegen der Gemeinde, das hinter der gemeinsamen Erschliessung steht, ist jedoch das folgende: Indem für das Parkhaus Tivoli eine verbesserte Ein- und Ausfahrt über den neu geplanten Kreisell geschaffen wird (Teilerschliessung HGW), soll auch längerfristig eine Überlastung der Landstrasse und des Kreisells Pfadackerstrasse vermieden werden. Die Leistungsrechnungen auf der Basis von Erhebungen und den kantonalen Verkehrsprognosen zeigen, dass die Industriestrasse den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann (Verkehrsbericht vom 21. Juli 2011, S. 10). Ziel der Zusatzerschliessung HGW ist, die bestehenden Verkehrsträger funktionsfähig zu erhalten, den ruhenden Verkehr der verkehrsintensiven Nutzungen so rasch und so früh als möglich ab

den beiden Richtungen Baden bzw. Zürich in die zur Verfügung stehenden Parkierungsanlagen zu leiten, so dass Rückstaus auf den öffentlichen Strassen und in den Parkierungsanlagen vermieden werden und dadurch verhindert wird, dass Umwege gefahren werden. Die flüssige Abgabe des Verkehrs in die Parkierungsanlagen und die flüssige Aufnahme des Verkehrs ab den Parkierungsanlagen haben einen positiven Einfluss auf die in diesem Zusammenhang entstehenden Emissionen wie auch auf das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer. Umweg- und Ausweichfahrten werden reduziert.

- 49 Jede andere Erschliessungsvariante hätte demgegenüber Nachteile, namentlich weil sie entweder den Verkehr später abnimmt (wodurch längere Anfahrtswege resultieren), oder Umwege notwendig macht (durch den Ersatz der T-Mündung bei der Tivoli-Zufahrt durch den geplanten neuen Kreisel kann das Wenden beim Kreisel Pfadackerstrasse für die Zufahrten von Dietikon her entfallen [Verkehrsbericht vom 21. Juli 2011, S. 4]). Zudem ist festzuhalten, dass die 300 Parkfelder des Parkhauses OBI dessen Bedarf nur knapp abdecken (insbesondere wenn man auch noch die Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen betrachtet, deren Bedarf ebenfalls mit diesen 300 Parkfeldern gedeckt werden muss) und der OBI die gleichen Öffnungszeiten hat wie das Tivoli. Eine Doppelnutzung ist damit ausgeschlossen und daher steht dem Tivoli nach dem Bau des Parkhauses HGO auch nicht ein Mehr an Abstellplätzen zur Verfügung. Hingegen können insbesondere die Immissionslasten durch den Ersatz der T-Mündung bei der Tivolizufahrt durch den neuen Kreisel infolge einer Verkürzung der Wege und durch die Verhinderung von Stau und Ausweichfahrten reduziert werden.
- 50 Gesamthaft ist die Schlussfolgerung offenkundig: Die zusätzliche Erschliessung des Schildes HGW über den Kreisel im Bereich der Industriestrasse ist verkehrsplanerisch sinnvoll und sie garantiert eine möglichst emissionsarme Abwicklung des Verkehrs (keine Umwege, keine Staus). Aus diesem Grund schreibt die Gemeinde diese Erschliessung – auch als emissionsreduzierende Massnahme – im Gestaltungsplan HGO vor.
- 51 Der Schluss, den der Planungsträger demgegenüber aus dem Beschwerdeentscheid naheliegenderweise ziehen muss, ist aber genau ein anderer: Die Beschwerdebehörde stellt – zwischen den Zeilen - dann eine Genehmigung in Aussicht, wenn die beiden Parkhäuser getrennt oder wenn ganz einfach auf eine zusätzliche Erschliessung des Schildes HGW über die Industriestrasse verzichtet wird. Damit wäre der angebliche funktionale und betriebliche Zusammenhang gelöst und dem Projekt stünde nichts im Weg.
- 52 Eine solche Lösung führt aber nach dem Gesagten unter verschiedenen Aspekten zu einer Verschlechterung des Projekts bzw. verhindert eine Verbesserung der Verkehrssituation. Zum einen kann die verkehrsplanerisch in § 11

BNO statuierte Pflicht, nötigenfalls eine Ausfahrtdosierung für die Erschliessung des Parkhauses HGO zu implementieren, nicht auf der Teilerschliessung HGW über die Industriestrasse realisiert werden. Lediglich für das Parkhaus HGO könnte eine solche Ausfahrtdosierung angeordnet werden. Zum anderen führt die Trennung der Parkhäuser auch zu vermehrtem Such- und Warteverkehr, gerade wenn in Spitzenzeiten das knapp dimensionierte Parkhaus HGO ausgelastet sein sollte und weil der Verkehr nicht dort abgenommen werden kann, wo er in den Perimeter eintritt. Dass durch den generellen Verzicht der Zusatzererschliessung des Schildes HGW über die Industriestrasse verkehrsplane- rische und emissionswirksame Vorteile verloren gehen, wurde dargelegt.

- 53 Dazu kommt – ebenfalls wie bereits dargelegt (Rz. 41 hievor) – dass eine Reduktion von bestehenden Parkfeldern oder andere Parkierungserschwerisse keine emissionsreduzierende Wirkung aufweist.

B. Vorbemerkung zum Ablauf der Projektplanung

1. Revisionen von § 11 BNO – Zulassung von Wohnnutzungen

- 54 Im Jahr 2005 wurde § 11 Abs. 7 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Gemeinde Spreitenbach vom 18. November 2003 dahingehend geändert, dass in der Handels- und Gewerbezone Ost maximal 10'000 m² Nettoladenfläche erlaubt, aber auch eine kostenpflichtige Parkplatzbewirtschaftung verlangt werden. Ergänzend erliess die Gemeinde verschärfte Vorschriften betreffend die zulässige Anzahl Abstellplätze (§ 56 Abs. 2 BNO). Im Jahr 2011 wurden namentlich § 11 Abs. 7 bis 9 BNO geändert bzw. erlassen. Neu wurden ein minimaler Wohnanteil von 30% und ein minimaler Gewerbeanteil von 25% verankert und für das Baubewilligungsverfahren vorgeschrieben, dass ein Mobilitätskonzept einzureichen sei. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) erhob zwar gegen die Änderungen von § 11 BNO im Jahr 2005 Einsprache und verlangte die Durchführung einer UVP, verzichtete in der Folge aber auf eine Beschwerde gegen die beschlossenen Änderungen der BNO und den Verzicht auf Durchführung einer UVP.
- 55 Der Gestaltungsplan HGO sieht den Bau von 423 Wohnungen, einen Kindergarten, einen Fachmarkt mit 10'000 m² Ladenfläche, Dienstleistungs- und Gewerbeflächen, den in die Überbauung integrierten Limmattalbahnhof sowie den Bau von 700 unterirdischen Abstellplätzen vor, wovon 400 ausschliesslich den Wohnungen vorbehalten sind.

- 56 Die Bauherrschaft hat im Rahmen der Sondernutzungsplanung für die geplante Ladenfläche und die unterirdischen Abstellplätze innerhalb des Planperimeters einen Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet und die kantonale Fachbehörde hat eine positive Beurteilung abgegeben (Stellungnahme der Abteilung für Umwelt vom 23. Juni 2010).
- 57 Die Vorinstanz verlangt demgegenüber im angefochtenen Entscheid, dass der Perimeter der Umweltverträglichkeitsprüfung auf das "Einkaufszentrum Tivoli" erweitert werden müsse.

2. Problematik Limmattalbahn

- 58 Der Gestaltungsplan HGO regelt auch die Erstellung und Anbindung des Umsteigebahnhofs der Limmattalbahn. Auch diese Anordnungen und Grundlagen fallen ohne den Gestaltungsplan HGO weg. Die Beschwerdeführerin erarbeitet mit den weiteren Akteuren einen Überblick über die Konsequenzen des angefochtenen Entscheides auch auf die Limmattalbahn. Eine volle Integration des Limmattal-Bahnhofs ist nur bei einer gemeinsamen Erstellung von Bahnhof und anschliessenden Gebäuden möglich.
- 59 Das Projekt Limmattalbahn liegt ab dem 11. November 2013 öffentlich auf. Das Projekt ist abgestimmt auf den Gestaltungsplan HGO. Die Betroffenen werden prüfen müssen, ob sie Einsprache im Plangenehmigungsverfahren erheben müssen, um ihre Rechte für den Fall eines Scheiterns des Gestaltungsplans HGO zu wahren. Es könnte auch hier zu unabsehbaren Verzögerungen kommen.

III. Materielles im Einzelnen

A. Unzulässiger Schluss auf eine Gesamtanlage HGO/HGW (Tivoli)

1. Ausgangslage

- 60 Von den im Gestaltungsplan HGO vorgesehenen 700 Abstellplätzen dienen 400 der geplanten Wohnnutzung. 300 Abstellplätze dienen dem geplanten Fachmarkt OBI (10'000 m² Nettoladenfläche) sowie der weiteren Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung (3'700 m² BGF). Es ist unbestritten, dass der Schwel-

lenwert der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung bezüglich der Verkaufsfläche überschritten ist. Bezüglich der Parkierung ist an dieser Stelle vorab zu beachten, dass von den 700 Abstellplätzen 400 Abstellplätze der neuen Wohnnutzung dienen und baulich-funktional und betrieblich von den weiteren 300 Abstellplätzen für den Fachmarkt OBI und für andere Nutzungen (Dienstleistung) getrennt sind (vgl. nun explizit § 17 Abs. 1^{bis} SNV).

- 61 Der Gestaltungsplan HGO enthält verschiedene Vorschriften hinsichtlich der Erschliessung. Grundsätzlich werden eine rationale und aufeinander abgestimmte Erschliessung der verschiedenen Verkehrsträger (MIV, ÖV und LIV) und die Minimierung der Verkehrserzeugung im motorisierten Individualverkehr angestrebt (§ 5 Abs. 1 SNV). Es wird auf der Ebene +1 (Baubereich Passarelle) eine mit dem Bereich HGW zusammenhängende Fussgängererschliessung vorgeschrieben (§ 20 SNV). Es wird eine Anbindung des Umsteigeknotens Limmattalbahnhof an die Ebene +1 festgesetzt (§ 11 SNV). In § 15 SNV wird die Zusammenfassung der Erschliessungen der Bereiche HGO und HGW (Teilererschliessung) ab dem Kreisel Industriestrasse vorgeschrieben. Gemäss § 17 Abs. 3 SNV sind alle baulichen, technischen und organisatorischen Massnahmen für eine Ausfahrtdosierung sowie die Integration der Parkebenen in ein übergeordnetes Parkleitsystem zu treffen.

2. Rechtliches

- a. Kein funktionaler Zusammenhang im Sinne des von der Rechtsprechung entwickelten Instituts zwischen HGO und Tivoli
- i.*
- 62 Art. 2 Abs. 4 LRV bestimmt als Ausführungsvorschrift zu Art. 18 Abs. 1 USG (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 23. September 2009, VB.2009.00091, E. 3.1; BGE 131 II 103, E. 2.1.2), dass als neue Anlagen auch bestehende Anlagen gelten, die umgebaut, erweitert oder instand gestellt werden, wenn dadurch höhere Emissionen zu erwarten sind (lit. a) oder mehr als die Hälfte der Kosten aufgewendet wird, die eine neue Anlage verursachen würde (lit. b).
- 63 Die infrage stehende Änderung im Sinn von Art. 18 Abs. 1 USG bzw. Art. 2 Abs. 4 LRV muss in einem engen räumlichen oder funktionalen Zusammenhang mit einer sanierungsbedürftigen Anlage stehen, damit eine gleichzeitige Sanierung der bestehenden Anlage verlangt werden kann. Nur wenn die Änderung nicht Teil einer Altanlage, sondern eine selbständige Neuanlage ist, hat sie

die Vorschriften für Neuanlagen einzuhalten, ohne dass die Altanlage gleichzeitig saniert werden muss (vgl. zum Ganzen: André Schrade/Heidi Wiestner, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2001, Art. 18 N. 12; Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 23. September 2009, VB.2009.00091, E. 3.3).

- 64 Anlagen sind gemäss der Legaldefinition von Art. 7 Abs. 7 USG Bauten, Verkehrswege und andere ortsfeste Einrichtungen sowie Terrainveränderungen. In der Luftreinhalteverordnung wird zwischen stationären Anlagen, Fahrzeugen und Verkehrsanlagen unterschieden (Art. 2 Abs. 1–3 LRV). Zur Abgrenzung zwischen Anlageteilen, die einer Anlage zuzurechnen, und Einzelanlagen, die selbständig zu behandeln sind, ist ebenfalls das Kriterium des engen räumlichen oder funktionalen Zusammenhangs der einzelnen Anlageteile massgebend (Schrade/Wiestner, a.a.O., Art. 16 N. 15; Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 23. September 2009, VB.2009.00091, E. 3.3).
- 65 Wie bei der Anwendung von Art. 2 Abs. 4 LRV ist auch bei der Bestimmung der Gesamtanlage im Sinne von Art. 8 USG, für die eine UVP durchzuführen ist, auf den engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zwischen einzelnen Teilen abzustellen (Bundesgerichtsurteil 1.A.110/2006 vom 19. April 2007, E. 2.7.1, in: Umweltrecht in der Praxis [URP] 2007, S. 485 ff. [Urteil Pratteln]). In diesem Urteil betreffend ein Einkaufszentrum in Pratteln hat das Bundesgericht die Anforderungen an den funktionalen Zusammenhang präzisiert, und gegenüber ausufernden Ansprüchen klargestellt, dass gesetzliche Vorgaben z.B. betreffend Erschliessung oder Implementierung eines Parkleitsystems nicht dazu führen, dass Anlagen als funktional zusammenhängend zu qualifizieren sind.
- 66 Wegleitend war dabei die Überlegung, dass das USG keine planerische, sondern allein eine projektbezogene UVP kennt, weshalb ein funktionaler Zusammenhang zwischen verschiedenen Vorhaben auch bei räumlicher Nähe nicht leicht hin angenommen werden dürfe. Die Präzisierungen lassen sich wie folgt resümieren (Alain Griffel / Heribert Rausch, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband, Zürich 2011, Art. 10a N 21):
- Die einzelnen Projekte müssen sich derart ergänzen oder ergänzen können, dass sie als betriebliche Einheit zu betrachten sind.
 - Es muss sich um die gleiche Bauherrschaft handeln, *oder* es muss jedenfalls eine gemeinsame Organisation oder Zwecksetzung der verschiedenen Bauherrschaften existieren.
 - Umwelt- oder planungsrechtliche Vorgaben der Gemeinde - etwa hinsichtlich der Beteiligung an einem Parkleitsystem oder der Anbindung an

den öffentlichen Verkehr - genügen allein nicht, um einen funktionalen Zusammenhang zwischen zwei oder mehreren Einzelvorhaben herzustellen.

- 67 Ausdrücklich hat das Bundesgericht zudem festgehalten, dass dem Umstand Rechnung zu tragen ist, dass eine UVP jeweils projektbezogen erfolgt, weshalb der Einheitscharakter von verschiedenen Vorhaben, die von unterschiedlichen Bauherrschaften errichtet werden, *nicht leichthin* angenommen werden darf (Bundesgericht vom 19. April 2007, 1A.110/2006, E. 2.7.1, in: URP 2007, S. 492).

ii.

- 68 Auf der Basis der bundesgerichtlichen Rechtsprechung besteht vorliegend zwischen dem geplanten Fachmarkt OBI und dem Einkaufszentrum Tivoli *kein funktionaler Zusammenhang*. § 15 SNV schreibt eine gemeinsame Erschliessung der Zonen HGO und HGW (Teilerschliessung) mit einer Zufahrt ab einem neu zu erstellenden Kreisell der Industriestrasse vor. § 17 Abs. 3 SNV verlangt, dass alle baulichen, technischen und organisatorischen Massnahmen für eine Ausfahrtsdosierung sowie die Integration der Parkebenen in ein übergeordnetes Parkleitsystem zu treffen sind. Diese hoheitlichen Anordnungen bezwecken die Einbindung einer bestehenden Anlage in eine verbesserte Erschliessung, die sämtlichen betroffenen öffentlichen Interessen dient. Insbesondere durch den Ersatz der T-Einmündung bei der Tivoli-Zufahrt durch den geplanten Kreisell kann das Wenden beim Kreisell Pfadackerstrasse für die Zufahrten von Dietikon her entfallen. Der übergeordnete Verkehr wird verflüssigt, Umwegfahrten und Staus werden verhindert (vgl. Rz. 48 ff. hievor).
- 69 Eine vorgeschriebene gemeinsame Ein- und Ausfahrt in Kombination mit einem Parkleitsystem und einer Ausfahrtsdosierung führt dazu, dass der Kunde bei der gemeinsamen Einfahrt darüber informiert werden muss, in welchem der beiden Parkhäuser er noch (wieviel) Platz findet; er kann das Parkhaus HGO (OBI) auch dann nutzen, wenn er im EKZ Tivoli (HGW) einkaufen will und umgekehrt, ansonsten ein Parkleitsystem keinerlei Sinn machen würde. Insofern führt die behördlich vorgeschriebene Konstellation dazu, dass für den Kunden ein gemeinsames Parkhaus entsteht, er muss bei der Einfahrt lediglich wählen, ob er nach rechts oder nach links hineinfährt. Damit werden beide Parkhäuser dem gleichen Benutzerkreis geöffnet; mit einem Parkleitsystem wird implizit auch festgehalten, dass ein Parkhaus nicht exklusiv den Nutzern der Einkaufsflächen des jeweiligen Parkhausbetreibers zur Verfügung stehen darf. Mithin führt ein Parkleitsystem schon für sich alleine betrachtet immer und zwingend dazu, dass

die so verbundenen Anlagen einen gemeinsamen Benutzerkreis haben. Die vorgeschriebene Ausfahrtdosierung (oder die notwendigen, namentlich baulichen Vorbereitungsarbeiten dazu) führt ebenfalls dazu, dass die beiden Ausfahrten der beiden Parkhäuser an geeigneter Stelle (mit irgendwelchen baulichen Anlagen, etwa Schranken oder Signalen) koordiniert und zusammengeführt werden müssen, um dosiert in die gemeinsame Ausfahrt in den Kreisel einzumünden. Dies bedingt ebenfalls eine Zusammenarbeit; es wird nicht so sein können, dass eine Ausfahrt gegenüber der anderen generell vortrittsberechtigt ist; die Ausfahrt hat Rücksicht zu nehmen auf den jeweiligen Ausfahrtsverkehr.

- 70 Die behördlichen Vorschriften gehen folglich über die Anordnung eines Parkleitsystems hinaus und bedingen einerseits eine weitergehende Zusammenarbeit der beiden Parkhausbetreiber und führen andererseits dazu, dass sich die Parkierungsanlagen für den Nutzer faktisch als Einheit präsentieren. Und dies unabhängig davon, ob er hinter der gemeinsamen Einfahrt nochmals eine andere Verbindung der beiden Parkhäuser vorfindet oder nicht. Insbesondere setzt – wie dargelegt – bereits ein Parkleitsystem zwingend voraus, dass die darin eingebundenen Parkhäuser nicht exklusiv den Nutzern der Ladenflächen des jeweiligen Parkhausbetreibers offen stehen und insofern führt ein Parkleitsystem zwingend immer dazu, dass ein gemeinsamer Benutzerkreis der in ein gemeinsames Parkleitsystem einbezogenen Parkhäuser entsteht.

iii.

- 71 Die Beschwerdeinstanz vertritt eine andere Ansicht (angefochtener Beschwerdeentscheid, E. 5.3). Mit Blick auf das erwähnte Urteil Pratteln legt sie dar, der Bau einer Verbindung der Parkhäuser und der gemeinsame Betrieb der Kundenparkplätze bedürfe einer organisatorischen und vertraglichen Zusammenarbeit und lege auch den gemeinsam verfolgten Zweck dar, Parkplätze für den OBI-Fachmarkt und das EKZ Tivoli zusammen anzubieten. Insofern bestehe ein Unterschied zur behördlich verlangten Beteiligung an einem Parkleitsystem; dieses bedinge gerade keine betriebliche Zusammenarbeit. In einem solchen Fall sei nicht erforderlich, dass die Betreiber gemeinsam Parkplätze anbieten und etwa die Einnahmen aufteilen müssen. Der Entscheid, die Parkplätze beider Komplexe zu verbinden und gemeinsam zu betreiben, *sei ein freiwilliger* und führe zu einem rechtlich relevanten funktionalen Zusammenhang.
- 72 Es ist unbestritten, dass die beiden Parkhäuser Tivoli und OBI weitergehende Zusammenhänge aufweisen als diejenigen Parkierungsanlagen, die im Entscheid Pratteln zu beurteilen waren, wobei schon dargelegt wurde, dass im Kern bereits die Anordnung eines Parkleitsystems zwingend zu einem gemeinsamen

Benützerkreis führt. Es ist ferner unbestreitbar, dass der Gestaltungsplan eben abweichend von der dem Entscheid Pratteln zugrunde liegenden Planung, auch nicht bloss ein gemeinsames Parkleitsystem behördlich vorschreibt.

- 73 Zum einen wird eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt der Erschliessung HGO und der Teilerschliessung HGW vorgeschrieben (§ 15 SNV). Zusätzlich schreibt § 17 Abs. 3 SNV vor, dass alle baulichen, technischen und organisatorischen Massnahmen für eine Ausfahrtsdosierung sowie die Integration der Parkebenen in ein übergeordnetes Parkleitsystem zu treffen sind. Die Gemeinde verlangt die nun umgesetzte gemeinsame Erschliessung, weil sie unter allen Belangen (Verkehrssicherheit, Kosten, Kapazität der Erschliessung an sich und der involvierten übergeordneten Verkehrsträger) vorteilhaft ist (vgl. Rz. 48 ff. hievor). Es steht ausserhalb des Einflusses der Privaten Anstösser, wieviele Anschlüsse ab einer öffentlichen Strasse gewährt werden; es gibt keinen Anspruch auf eine direkte oder gar eine separate Zu- und Wegfahrt von einer öffentlichen Strasse (§ 113 Abs. 1 BauG). Die Beschwerdeführerin hat nicht die Wahl, eine andere, getrennte Erschliessung zu realisieren.
- 74 Die vorgeschriebene gemeinsame Ein- und Ausfahrt in Kombination mit einem Parkleitsystem und einer Ausfahrtsdosierung führt – wie bereits dargelegt – dazu, dass für den Kunden ein zusammenhängendes System gemeinsamer Parkhäuser entsteht, er muss lediglich wählen, in welches er einfährt. Mithin führt ein Parkleitsystem immer und zwingend dazu, dass die so verbundenen Anlagen einen gemeinsamen Benützerkreis haben, was die von der Beschwerdeinstanz unkritisch hervorgehobene Unterscheidung zum "Fall Pratteln" massgeblich relativiert, wenn nicht aus den Angeln hebt.
- 75 Die Ausführungen der Beschwerdeinstanz verharren in diesem Punkt an der Oberfläche und sind logisch nicht zu Ende gedacht. Nicht der Vergleich zwischen einem Parkleitsystem (so wie im Entscheid Pratteln) und der geplanten Parkierung, sondern die Beurteilung der effektiv im Gestaltungsplan HGO behördlich vorgeschriebenen Zusammenhänge und den direkten Konsequenzen daraus sind für die Frage relevant, ob ein funktionaler Zusammenhang besteht. Eine Betrachtung dieser vorgeschriebenen Zusammenhänge führt dazu, dass bereits die behördlichen Sondernutzungsvorschriften einen gemeinsamen Benützerkreis der beiden Parkierungsanlagen bezwecken und bewirken.
- 76 Die Beschwerdeinstanz argumentiert auch in sich widersprüchlich. Zum einen führt sie aus, der "*frei gewählte* Entscheid der Mitbeteiligten und des Einkaufszentrums Tivoli, die Parkplätze beider Komplexe zu verbinden und gemeinsam zu betreiben, führt damit zu einem funktionellen Zusammenhang..." (Beschwerdeentscheid, E. 5.3, S. 7, letzter Absatz; Hervorhebung durch den Unterzeichnenden). Im nächsten Satz lässt sie jedoch offen, ob dieser Zusammenhang auf

behördlichen Anordnungen beruht. Wenn die Freiwilligkeit des Zusammenhangs jedoch ein entscheidendes Kriterium ist, kann die Frage, ob diesem Zusammenhang behördliche Anordnungen vorausgehen, nicht offen gelassen werden.

- 77 Wenn folglich bereits die zwingenden Sondernutzungsvorschriften dazu führen, dass die beiden Parkhäuser über den gleichen Benutzerkreis verfügen, kann es an sich keine Rolle mehr spielen, ob hinter der gemeinsamen Einfahrt die Anlagen (bis zur gemeinsamen Ausfahrt!) sofort baulich getrennt werden oder nicht. Es gibt keinen mehr oder weniger gleichen Benutzerkreis und daher gibt es keinen mehr oder weniger bestehenden funktionalen Zusammenhang; entweder haben Anlagen den gleichen Benutzerkreis oder sie haben ihn nicht und entweder ist dieser behördlich vorgeschrieben oder eben nicht.
- 78 In diesem Sinne schreiben die Sondernutzungsvorschriften den Zusammenhang des bestehenden Parkhauses Tivoli mit dem geplanten Parkhaus HGO eben behördlich vor, weil sie gesamthaft für die Erschliessung und die Emissionssituation vorteilhaft ist. Eine behördlich vorgeschriebene Anlagenerweiterung kann aber nicht dazu führen, dass die Anlage als neu qualifiziert wird.

iv.

- 79 Gänzlich ohne Überzeugungskraft ist die Schlussfolgerung der Beschwerdeinstanz, die Tatsache, dass die Beschwerdeführerin über einen Anteil von 28% an der Stockwerkeigentümergeinschaft Tivoli verfüge, könne ohne weiteres als Zeichen der Verfolgung eines gemeinsamen Ziels gewertet werden (angefochtener Beschwerdeentscheid, E. 5.3, S. 7). Die Genossenschaft Migros Aare hat in der Stockwerkeigentümergeinschaft Tivoli bloss eine Minderheitsstellung und in dieser Gemeinschaft müssen die wesentlichen Entscheide einstimmig oder zumindest mehrheitlich gefällt werden. Von einer betrieblichen Einheit im Sinne der Rechtsprechung kann daher keine Rede sein, zumal der Einheitscharakter nicht leichthin angenommen werden darf. Es ist im Gegenteil gerade so, dass sich die vorliegende Problematik massgebend daraus ergibt, dass die Beschwerdeführerin keinen bestimmenden Einfluss auf die Stockwerkeigentümergeinschaft Tivoli hat und die Interessen der Stockwerkeigentümergeinschaft als Ganzes und der Beschwerdeführerin als zukünftige Betreiberin des OBI-Fachmarktes eben gerade nicht gleichlaufend sind. Die Annahme einer gemeinsamen freiwilligen Organisation und somit einer betrieblichen Einheit ist willkürlich und ergibt sich nicht aus den alleine massgebenden Sondernutzungsvorschriften.

v.

- 80 Die Rechtsprechung zum sog. funktionalen und betrieblichen Zusammenhang hat mit Blick auf Art. 8 USG (gesamtheitliche Betrachtung von Einwirkungen) ihren Ursprung in der Befürchtung, dass die Schwellenwerte, welche die UVP-Pflicht einer Anlage auslösen, durch eine bloss scheinbare Trennung zweier oder mehrerer Anlagen, die in irgendeiner Form zusammengehören, umgangen werden könnten. Die Figur des "funktionalen und betrieblichen Zusammenhangs" steht in gewissem Widerspruch zur Definition der UVP-Pflicht über klare Schwellenwerte. In diesem Sinne darf ein solcher Zusammenhang nicht leichthin angenommen werden und *nur dann, wenn er sich gestützt auf die Notwendigkeit einer gesamtheitlichen Betrachtung der Einwirkungen im Sinne von Art. 8 USG rechtfertigen lässt.*
- 81 Zur Diskussion können im Rahmen der vorliegend verfügten Ausweitung der UVP-Pflicht einzig Einwirkungen (Art. 8 USG) des motorisierten Individualverkehrs der behaupteten Gesamtanlage (Parkhäuser HGO und Tivoli) auf die Lufthygiene stehen. Daher macht die Ausweitung der UVP nur dann und nur insoweit Sinn, als mit gutem Grund angenommen werden kann, es stünden letztlich für diese Anlagen tatsächlich Massnahmen zur Verfügung, die eine emissionsreduzierende Wirkung aufweisen.
- 82 Es wurde bereits eingehend dargelegt (Rz. 18 ff.; 29 ff.), dass neben der Standortplanung keine weiteren emissionsreduzierenden Massnahmen gestützt auf Art. 11 Abs. 3 USG angeordnet werden dürfen und können. Die Annahme eines funktionalen Zusammenhangs erweist daher auch gestützt auf Art. 8 USG als unzutreffend.

vi.

- 83 Massgebend für die Frage, ob ein funktionaler und betrieblicher Zusammenhang der beiden Parkhäuser Tivoli und besteht, sind – zusammenfassend – alleine die verbindlichen Bestandteile des Gestaltungsplans. Die Sondernutzungsvorschriften enthalten in § 15 und § 17 Abs. 3 behördliche Vorschriften (im wesentlichen gemeinsame Zu- und Wegfahrt, Ausfahrtdosierung, Parkleitsystem), die einen Zusammenhang der beiden Parkierungsanlagen vorschreiben. Dieser behördlich angeordnete Zusammenhang begründet keine rechtliche Gesamtanlage und auch keine rechtlich relevante Erweiterung einer bestehenden Anlage. Im Übrigen führt bereits die Anordnung eines Parkleitsystems (wie im Fall Pratteln) zu einem gemeinsamen Benutzerkreis der darin integrierten Anlagen, weil damit

implizit auch festgehalten ist, dass die Parkhäuser nicht exklusiv den Nutzern der zu den Parkhäusern gehörenden Verkaufsflächen, sondern wechselseitig allen Besuchern zur Verfügung stehen. Nachdem jedoch ein solcher Zusammenhang gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung für die Annahme eines funktionalen Zusammenhangs nicht genügt, kann die Tatsache des behördlich vorgeschriebenen gemeinsamen Benutzerkreises von zwei Parkhäusern nicht ausschlaggebend sein für die Beurteilung, ob ein rechtlich relevanter funktionaler Zusammenhang zwischen diesen besteht oder nicht.

b. Keine Anwendung von Art. 2 Abs. 4 LRV

i. Vorbemerkung

- 84 Die Vorinstanz beruft sich – wie dargelegt – auf Art. 2 Abs. 4 LRV (angefochtener Entscheid, E. 5.2) und führt aus, es stelle sich die Frage, ob aufgrund einer projektierten, wesentlichen Erweiterung ein bereits bestehender Komplex als neue Anlage zu qualifizieren sei. Eine Qualifikation als neue Anlage führe dazu, dass allfällig notwendige Emissionsbegrenzungen für die Gesamtanlage festzulegen seien (mit Hinweis auf BGE 131 II 103, E. 2.1.2).
- 85 Nach dem bereits Ausgeführten besteht zwischen dem Gestaltungsplan HGO und den bestehenden Anlagen des Tivoli kein rechtlich relevanter funktionaler und betrieblicher Zusammenhang, weshalb Art. 2 Abs. 4 LRV ohnehin nicht zur Anwendung gelangt.
- 86 Die Änderung des Erschliessungsregimes führt zudem gerade für die Parkierungsanlage Tivoli emissionsseitig zu wesentlichen Verbesserungen. Namentlich mit dem Ersatz der T-Mündung bei der Tivoli-Zufahrt durch den geplanten neuen Kreisel kann das Wenden beim Kreisel Pfadackerstrasse für die Zufahrten von Dietikon her entfallen (Verkehrsbericht vom 21. Juli 2011, S. 4). Die von Art. 2 Abs. 4 LRV vorausgesetzte Erhöhung der Emissionen liegt nicht vor.

ii.

- 87 Art. 2 Abs. 4 LRV ist als Ausführungsvorschrift zu Art. 18 Abs. 1 USG (Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 23. September 2009, VB.2009.00091, E. 3.1; BGE 131 II 103, E. 2.1.2) zu verstehen. Eine Anwendung entfällt daher auch dann, wenn für eine Anlage gar keine Sanierungsmassnahmen ersichtlich sind.

- 88 Für den Standort Tivoli gilt die gleiche grundsätzliche Ausgangslage wie für den angrenzenden Perimeter des Gestaltungsplans HGO (Rz. 23 ff. hievov). Der Standort Tivoli erfüllt ohne Zweifel die raumplanerischen Erfordernisse an einen integrierten Standort. Er erfüllt alle richtplanerischen Anforderungen, alle Anforderungen der Gesamtverkehrsstrategie und entspricht auch den Empfehlungen des Bundes, die auf eine Koordination der raumplanerischen und umweltrechtlichen Anforderungen abzielen.
- 89 Raumplanerisch integrierte, mit den Anforderungen des Umweltrechts koordinierte Standortplanung ist die effizienteste Massnahme, um die Emissionslasten von verkehrsintensiven Einrichtungen zu senken. Auch aus diesem Grund wird die Planung neuer Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen ausserhalb der urbanen Entwicklungsräume durch die Vorgaben des Richtplans wie dargelegt weitgehend verunmöglicht. Damit wird die freie Standortwahl erheblich eingeschränkt. Diese weitgehende Einschränkung hat den Charakter einer verschärften Massnahme zur Begrenzung der Emissionen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG und kann daher nicht gleichzeitig wieder die Begründung dafür abgeben, dass weitere verschärfte Emissionsbegrenzungsmassnahmen anzuordnen seien.
- 90 Auch der Massnahmenplan Luft 2009 weist in diesem Zusammenhang einzig auf die vernetzte Massnahme der raumplanerischen Standortoptimierung hin. Das lässt bloss den Schluss zu, dass andere Massnahmen – zumal deren Wirksamkeit nicht erwiesen ist – grundsätzlich oder als Folge der als wirksam erkannten Standortplanung keine Bedeutung mehr zugemessen werden darf.
- 91 Diese Ausgangslage führt zum Schluss, dass auch für das Tivoli gestützt auf Art. 11 Abs. 3 USG keine weiteren emissionsreduzierenden Massnahmen angeordnet werden können und dürfen. Wo jedoch feststeht, dass keine wirksamen Sanierungsmassnahmen zur Verfügung stehen, entfällt für die betreffende Anlage eine Sanierungspflicht. Genau dies ist vorliegend der Fall. Ohne Vorliegen einer Sanierungspflicht der betreffenden Anlagen findet Art. 2 Abs. 4 LRV (als Ausführungsvorschrift zu Art. 18 USG) keine Anwendung.

c. Keine Anwendung von Art. 2 Abs. 1 UVPV

- 92 Nichts anderes als für Art. 2 Abs. 4 LRV gilt auch für Art. 2 Abs. 1 Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988, auf den sich die Beschwerdeinstanz ebenfalls beruft (E. 5.2). Es wurde bereits dargelegt, dass weder zwischen den Verkaufsflächen des OBI und des Tivoli noch zwischen den entsprechenden Parkieranlagen ein freiwilliger funktionaler

und betrieblicher Zusammenhang im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung besteht.

- 93 Bezüglich der Parkieranlage ist zudem festzuhalten, dass 400 der 700 geplanten Abstellplätze ausschliesslich der Wohnnutzung dienen sollen. Die Abstellplätze für die Wohnnutzung sind baulich und nutzungsmässig getrennt (so nun ausdrücklich § 17 Abs. 1^{bis} SNV), das heisst ausschliesslich der Wohnnutzung vorbehalten. An sich könnten auch die für Dienstleistungsflächen (3'700 m²) vorgesehenen Abstellplätze (rund 80 Abstellplätze; vgl. Parkplatznachweis, S. 11) separat ausgewiesen werden, womit bloss ca. 220 Abstellplätze für den OBI errichtet werden.
- 94 Zudem ist auf Art. 2 Abs. 1 lit. b UVPV hinzuweisen. Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang aufgeführt sind, unterliegen der Prüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft (lit. a) und über die Änderung im Verfahren entschieden wird, das bei neuen Anlagen für die Prüfung massgeblich ist (lit. b). Für den Bau einer neuen Anlage Tivoli mit insgesamt 47'730 m² Verkaufsfläche wäre das Gestaltungsplanungsverfahren rechtlich ungenügend. Gemäss Beschluss S 3.1 des Richtplans des Kantons Aargau vom 20. September 2011 bedürfen Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen einer ausdrücklichen Verankerung im Rahmennutzungsplan. Während die vorliegende geplante Nettoladenfläche OBI im Umfang von 10'000 m² in § 11 Abs. 7 BNO ausdrücklich festgehalten ist, fehlt es an einer solchen Festsetzung für die Verkaufsfläche Tivoli im Perimeter HG West. Die Verkaufsnutzung Tivoli liesse sich neu nur noch im Rahmen einer ausdrücklichen Verankerung im Rahmennutzungsplan realisieren. Dass in einem solchen Fall die Rahmennutzungsplanung das massgebliche Verfahren im Sinne von Art. 5 Abs. 3 UVPV (vgl. auch § 64 V EG UWR) wäre, bedarf keinen langen Erörterungen.
- 95 Demnach wird über die vorliegende Änderung im Gestaltungsplanungsverfahren entschieden; über eine gesamthafte Anlage unter Einschluss des Tivoli müsste jedoch im Rahmennutzungsplan entschieden werden. Diese beiden Verfahren unterscheiden sich offenkundig wesentlich (unterschiedliche Erlass-, Genehmigungs- und Rechtsmittelverfahren etc.).
- 96 Folglich unterläge die vorliegend geplante Anlage auch dann keiner UVP, wenn sie als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. a UVPV einzustufen wäre (was aber bestritten wird), weil die Voraussetzung von Art. 2 Abs. 1 lit. b UVPV (gleiches Verfahren) nicht erfüllt ist.
- 97 Im Übrigen gilt auch hier: Die Einbezug des Parkhauses HGW in die UVP ist nur dann verhältnismässig, wenn überhaupt in Aussicht stehen würde, ver-

schärfte Emissionsbegrenzungsmaßnahmen im Bereich der Lufthygiene anordnen zu können. Wie aufgezeigt (Rz. 18 ff.), gibt es am vorliegend raumplanerisch und mit Blick auf die Umweltauswirkungen koordinierten Standort keine mit Bezug auf die Lufthygiene wirksamen "verkehrslenkenden" Massnahmen. Auch aus diesem Grund erweist sich die räumliche Ausdehnung der UVP als unverhältnismässig.

3. Konsequenzen

- 98 Nach dem Gesagten findet weder Art. 2 Abs. 4 LRV noch Art. 2 Abs. 1 UVPV vorliegend in dem Sinne Anwendung, dass eine UVP über Anlagen durchzuführen wäre, die sich nicht im Perimeter HGO befinden. Entsprechend sind auch keine sog. verkehrslenkenden Massnahmen anzuordnen, die andere Nutzungen als jene im Gestaltungsplan HGO betreffen.

B. Das Fehlen nachweisbar wirksamer Emissionsreduktionsmassnahmen im Bereich Lufthygiene - Konsequenz

- 99 Die Rechtsprechung zum funktionalen und betrieblichen Zusammenhang von Parkieranlagen im Rahmen von Art. 2 Abs. 4 LRV und Art. 2 Abs. 1 lit. a UVPV basiert auf Art. 8 USG, der verlangt, dass Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken zu beurteilen sind (vgl. etwa Griffel/Rausch, a.a.O., Art. 8 N 3).
- 100 Aus dem UVB vom 21. Juli 2011 für den Gestaltungsplan HGO (S. 42 ff.) ist ersichtlich, dass der Zusammenhang zwischen den Parkieranlagen des Tivoli und des Planperimeters HGO lediglich unter dem Aspekt der Luftreinhaltung einen Einfluss auf Einwirkungen (im Sinne von Art. 8 USG) auf die Umwelt haben könnte.
- 101 Eine Reduktion der Parkplatzzahl oder anderweitige sog. "verkehrslenkende" Massnahmen im Zusammenhang mit einem Parkhaus zur Beschränkung der Emissionen kann nur soweit verlangt werden, als diese Massnahmen auch tatsächlich wirksam sind und in einem angemessenen Verhältnis zu den damit verbundenen Nachteilen stehen (vgl. dazu und zum Folgenden: Entscheid des Baurekursgerichts des Kantons Zürich vom 3. September 2013 [BRGE II Nr. 0133/2013], E. 3.6.3). Durch die Beschränkung (oder benutzungsunfreundliche Ausgestaltung) des Parkplatzangebots für eine verkehrsintensive Einrichtung

soll eine Begrenzung der Fahrtenzahl des motorisierten Individualverkehrs von und zu der Einrichtung bewirkt werden. Die angestrebte Wirkung ist indirekt: Durch die Verknappung des Parkplatzangebots wird versucht, Einfluss z.B. auf die Verkehrsmittelwahl zu nehmen

- 102 Die Ergebnisse der bereits erwähnten Studie von FehrAdvice, die massgeblich auf empirischer Evidenz der Forschung aus den Bereichen Ökonomie, Psychologie und Neuroökonomie basieren, zeigen auf, dass die folgenden verkehrslenkenden Massnahmen beim Einkaufsverkehr – auch bei restriktiver Anwendung – in der Regel keine oder nicht die primär beabsichtigten Effekte haben:

- Parkplatzbewirtschaftungspflicht,
- Beschränkung der Parkplatzzahl,
- Fahrtenmodell,
- Fahrleistungsmodell,
- Modal-Split-Vorgaben.

- 103 Die oben aufgeführten Massnahmen führen in der Regel aufgrund der begrenzt rationalen menschlichen Verhaltensmuster höchstens zu Fahrtenverlagerungen. Bei allen Massnahmen sind höchstens minimale Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV/LV zu erwarten, die keine einschränkenden Massnahmen rechtfertigen.

Beweis:

- FehrAdvice & Partners AG, Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse, Zürich 2012

Beilage 6

- 104 Auch eine gesamtheitliche Betrachtungsweise der Einwirkungen des Verkehrs einer wie auch immer bestimmten "Gesamtparkierungsanlage" auf die Lufthygiene kann nicht zur Anordnung von verschärften Emissionsbegrenzungsmassnahmen führen, weil solchen Massnahmen am raumplanerisch optimal festgesetzten Standort der Nachweis der tatsächlichen Wirksamkeit fehlt. Art. 8 USG kann nicht dazu dienen, Zusammenhänge mit Blick auf Einwirkungen zu schaffen, zu deren Reduktion keine weiteren wirksamen Massnahmen zur Verfügung stehen. In diesem Sinne erweist sich die Rechtsprechung zum funktionalen und betrieblichen Zusammenhang von Parkierungsanlagen jedenfalls dann als überholt und gegen das Verhältnismässigkeitsprinzip verstossend, wenn bloss die Anordnung von verkehrslenkenden Massnahmen für den motorisierten Indivi-

dualverkehr im Sinne von Reduktionen von Parkfeldern und Parkierungsgebühren in Anwendung von Art. 11 Abs. 3 USG zur Diskussion stehen können, deren emissionsreduzierende Wirkung in keiner Weise erwiesen ist.

C. Eventualiter: Unverhältnismässigkeit der Nichtgenehmigung des Gestaltungsplans – Ergänzung der Sondernutzungsvorschriften

1. Grundsatz

105 Auch ein Gestaltungsplan darf von der Beschwerde- und selbst von der Genehmigungsbehörde ergänzt bzw. geändert werden (§§ 26 Abs. 2 bzw. 27 Abs. 3 BauG). Änderungen eines Gestaltungsplans im Beschwerdeverfahren (§ 26 Abs. 2 BauG) sind soweit zulässig und notwendig, als sich damit die Rechtmässigkeit des gesamten Planwerks herbeiführen lässt, ohne dass dieses als solches damit aus den Fugen gerät und die Beschwerdebehörde faktisch als Planungsbehörde in Erscheinung tritt. Die Beschwerdebehörde hat im Sinne des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes zu prüfen, ob eine erkannte Rechtswidrigkeit eines Gestaltungsplans bzw. ein Planmangel durch eine Änderung oder Ergänzung des Plans oder der Sondernutzungsvorschriften behoben werden kann. Sie hat sich dabei an die Grundsätze zu halten, die auch bei der Ergänzung eines Baugesuchs gelten; dort dienen Nebenbestimmungen der Sicherstellung, Kontrolle oder Verbesserung der Rechtmässigkeit des Gesuchs. Wo der Projektmangel mit einer Nebenbestimmung behebbar ist, ist eine solche anzuordnen und eine Abweisung des Gesuchs ist unverhältnismässig (Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 2002, S. 242 f.).

2. Ergänzung von § 15 SNV als verhältnismässige Massnahme

106 Die Beschwerdeinstanz schliesst *aus dem Richtprojekt* auf den Sachverhalt, wonach die beiden Parkhäuser HGO und HGW zusammengehängt werden und den Nutzern insgesamt zur Verfügung stehen sollen sowie das Entstehen gemeinsamer baulicher Anlagen.

107 Es ist zwar richtig, dass das Richtprojekt wegleitenden Charakter hat (für das Bauprojekt) (angefochtener Beschwerdeentscheid, E. 5.3; § 3 Abs. 2 SNV), verbindlicher Planbestandteil ist es jedoch *explizit* nicht. Verbindlich sind nur

der Situationsplan 1:500 und die zugehörigen Sondernutzungsvorschriften (§ 3 Abs. 1 SNV). Insofern ist die Aussage der Beschwerdeinstanz, das Richtprojekt sei zu berücksichtigen (E. 5.3), zu relativieren. Für die Frage, ob der Gestaltungsplan rechtmässig ist, sind ausschliesslich die verbindlichen Bestandteile relevant. Das Richtprojekt kann lediglich Auslegungshilfe sein und allenfalls die Notwendigkeit einer Ergänzung der Sondernutzungsvorschriften begründen.

- 108 Die – unzutreffende – Annahme der Beschwerdeinstanz, der aus dem unverbindlichen Richtprojekt ersichtliche Zusammenhang der Parkhäuser gehe über die behördlichen Anordnungen hinaus und führe daher zu einem freiwilligen funktionalen Zusammenhang der Anlagen (Verbindung der Parkhäuser über die gemeinsame Ein- und Ausfahrt hinaus, gemeinsame Schrankenanlage), hätte folglich nicht direkt mit der Schlussfolgerung, die Anlage stelle eine Gesamtanlage dar, beantwortet werden dürfen. Vielmehr hätte die Beschwerdebehörde im Sinne des Verhältnismässigkeitsprinzips prüfen müssen, ob der Gestaltungsplan, soweit er rechtlich verbindlich ist, im Rahmen der Ausführung durch ein Bauprojekt auch eine Trennung der beiden Parkierungsanlagen HGW und HGO erlaubt und – sofern gerechtfertigt – diese Trennung mit einer "Auflage" vorgeschrieben bzw. sichergestellt werden kann und muss.
- 109 Da die Beschwerdeinstanz offensichtlich die Verbindung der Parkhäuser gemäss Richtprojekt als über die Vorgaben der Sondernutzungsvorschriften hinausgehend und damit als freiwillig erachtete (vgl. E. 5.3, letzter Absatz, S. 7 "Der frei gewählte Entscheid der Mitbeteiligten und des Einkaufszentrums Tivoli..."), hätte sie prüfen müssen, ob die Sondernutzungsvorschriften mit einer Auflage zu ergänzen sind, damit die beiden Parkierungsanlagen über die gemeinsame Ein- und Ausfahrt bzw. das Parkleitsystem hinaus nicht weiter verbunden werden können. In der Konsequenz gäbe es auch keine gemeinsamen Anlagen (ausser jenen, die der Parkleitung, der Ausfahrtdosierung und der Trennung der Anlagen dienen) und eben namentlich keine gemeinsam angebotenen Parkfelder mit aufzuteilenden Gebührenerträgen. Eine gemeinsame "Organisation" im Sinne der Ausführungen der Beschwerdeinstanz, würde dies offenkundig ebenfalls nicht bedingen.
- 110 Eine entsprechende Auflage beinhaltet keine Veränderung des grundsätzlichen Konzepts des Gestaltungsplans und liesse sich ohne weiteres wie folgt als zusätzlicher § 15 Abs. 2 SNV in den Gestaltungsplan aufnehmen:

"²Es ist durch bauliche Massnahmen zu gewährleisten, dass hinter der gemeinsamen Einfahrt und vor der gemeinsamen Ausfahrt der Erschliessung HGO und der Teiler-schliessung HGW eine Trennung der beiden Parkhäuser HGO und HGW besteht."

- 111 Mit einer solchen (nach Ansicht der Beschwerdeführerin aber mangels öffentlichem Interesse bzw. Eignung ungerechtfertigten) Auflage wäre der nach Ansicht der Beschwerdeinstanz mögliche weitergehende (eben "frei gewählte") funktionale Zusammenhang der Parkieranlagen unterbunden worden mit der Konsequenz, dass der funktionale und der betriebliche Zusammenhang entfallen. Der Gestaltungsplan hätte mit einer entsprechenden Ergänzung genehmigungsfähig gemacht werden können und nur dieses Vorgehen wird dem Verhältnismässigkeitsprinzip gerecht.
- 112 Kam die Beschwerdebehörde auf der Basis der Sondernutzungsvorschriften zum Schluss, dass das unverbindliche Richtprojekt über die behördlich vorgeschriebenen Zusammenhänge (gemeinsame Ein- und Ausfahrt, Parkleitsystem, Ausfahrtdosierung) hinausgeht, so war sie folglich verpflichtet, die Rechtmässigkeit des Gestaltungsplans mit der Auflage zu schützen, weitergehende Verbindungen der beiden Parkhäuser seien unzulässig. Eine solche Auflage, welche die Sondernutzungsbestimmungen lediglich konkretisiert und den Spielraum für das nachfolgende Baubewilligungsverfahren einschränkt, ist ohne weiteres zulässig. Gerade im vorliegenden Fall, in dem nach Einschätzung der Beschwerdeinstanz das unverbindliche Richtprojekt einer rechtmässigen Interpretation der Sondernutzungsvorschriften widerspricht, erweist sich eine ergänzende Vorschrift als das verhältnismässige Mittel.
- 113 Die Beschwerdebehörde hat diesen Grundsatz nicht beachtet; sie hat die Möglichkeit einer ergänzenden Anordnung nicht einmal geprüft. Stattdessen hat die Beschwerdebehörde in Verletzung des Verhältnismässigkeitsprinzips gleich den ganzen Gestaltungsplan aufgehoben. Auch aus diesem Grund erweisen sich sowohl der Nichtgenehmigungsentscheid als auch der Beschwerdeentscheid als rechtswidrig.

D. Fazit

- 114 Gesamthaft erweist sich die Beschwerde als rechtlich begründet.
- 115 Es steht ohne Zweifel fest, dass der Gestaltungsplan HGO die massgeblichen raumplanerischen Erfordernisse an einen integrierten Standort erfüllt. Er erfüllt alle richtplanerischen Anforderungen, alle Anforderungen der Gesamtverkehrsstrategie und entspricht auch den Empfehlungen des Bundes, die auf eine Koordination der raumplanerischen und umweltrechtlichen Anforderungen abzielen.

Der geplante Fachmarkt ist bloss ein Teil des Gesamtprojekts, dessen Grundlage der Gestaltungsplan HGO ist. Wesentliche Bestandteile sind zudem der Bau von rund 400 Wohnungen und der Bau einer in die Überbauung integrierten Haltestelle der Limmattalbahn, der die ÖV-Erschliessungsqualität des gesamten Gebietes verbessern wird. Das Projekt ist bezüglich raumplanerischer und umweltrechtlicher Integration sowie bezüglich Erschliessung mit öffentlichem Verkehr in jeder Hinsicht vorbildlich. Eine gestützt auf die behördliche Standortplanung (als Massnahme im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG) festgesetzte Anlage für verkehrsintensive Einrichtungen kann nicht durch weitere, auf Art. 11 Abs. 3 USG abgestützte Massnahmen eingeschränkt werden, zumal für deren Wirksamkeit jeder Nachweis fehlt.

- 116 Ein betrieblicher oder funktionaler Zusammenhang im rechtlichen Sinne (Art. 2 Abs. 4 LRV bzw. Art. 2 Abs. 1 UVPV) besteht zwischen den geplanten und den bestehenden Parkhäusern nicht.
- 117 Am geplanten, raumplanerisch mit den Aspekten des Umweltschutzes koordinierten Standort (sowohl HGO als auch Tivoli), sind nachweisbar wirksame luftthygienische Sanierungsmassnahmen nicht ersichtlich.
- 118 Die Beschwerdebehörde hätte vor einer vollumfänglichen Aufhebung des Gestaltungsplans prüfen müssen, ob der von ihr erkannte Projektmangel mittels einer Ergänzung der Sondernutzungsvorschriften behoben werden kann. Nachdem offensichtlich ist, dass eine solche Ergänzung möglich ist, verstossen der Beschwerdeentscheid und der Nichtgenehmigungsentscheid gegen das Verhältnismässigkeitsprinzip.

Zusammenfassend ersuchen wir Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Verwaltungsrichterinnen und Verwaltungsrichter, die Beschwerde gutzuheissen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
BINDER RECHTSANWÄLTE



Alexander Rey

dreifach / Beilagen gemäss separatem Beilagenverzeichnis

Kopie an:

- Klientin

Beilagenverzeichnis

1. Auszug Amtsblatt vom 4. Oktober 2013
2. Beschwerdeentscheid vom 27. September 2013
3. Nichtgenehmigungsentscheid vom 27. September 2013
4. Resultate Stickstoffoxidmessungen Passivsammler (www.luft-bs-so.ch/pdf/no2_passivsammler_ag.pdf)
5. BAFU / ARE, Rundschreiben zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen", 9. April 2013
6. FehrAdvice & Partners AG, Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse, Zürich 2012
7. Baurekursgericht des Kantons Zürich, Entscheid vom 3. September 2013 (BRGE II Nr. 0133/2013)

