

die Erschliessungsplanung technisch nicht hinreichend und der Beanspruchung durch die Benutzer nicht gewachsen ist. So äussern auch das Fachgutachten des BVU, Abteilung Verkehr, sowie der anlässlich der Augenscheinsverhandlung vom 24. März 2005 anwesende Verkehrsexperte keinerlei Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit oder der Verkehrsabwicklung. Das Verwaltungsgericht hat keine Veranlassung, diese Beurteilung als unzutreffend einzustufen.

Den Gemeinden steht im Erschliessungsrecht und bei der Anwendung der VSS-Normen ein erhebliches Ermessen zu, das allerdings pflichtgemäss auszuüben ist (AGVE 1997, S. 303 f. mit Hinweis; vgl. VGE III/131 vom 27. Oktober 2000 [BE.1999.00134], S. 26). Indem die Gemeinde A unter Berufung auf die Verkehrssicherheit und im Interesse einer kostengünstigen und Land sparenden Lösung von den Richtlinien und Normmassen der VSS-Norm im dargestellten Umfang abgewichen ist, hat sie nicht gegen den Sinn und Zweck der gesetzlichen Ordnung, gegen allgemeine Rechtsgrundsätze oder massgebende Interessen verstossen (vgl. oben Erw. 3.5.2). Insbesondere durfte sie berücksichtigen, dass der Stickweg keine eigentliche Durchgangsstrasse sowie in den kritischen Abschnitten übersichtlich ist und mit möglichst geringen Eingriffen in den bestehenden Strassenraum realisiert werden soll. Unter den gegebenen Umständen können die Abweichungen von der VSS-Norm insgesamt noch in Kauf genommen werden, da es sich um eine Erschliessung von untergeordneter Bedeutung handelt, die durch den Ausbau einer bestehenden und zur Hauptsache von ortskundigen Verkehrsteilnehmern benutzten Strasse in einem bereits weitgehend überbauten Gebiet erfolgt. Es besteht daher keine Gefahr einer negativen Präjudizierung von Erschliessungsplanung und Erschliessungspolitik (vgl. oben Erw. 3.5.2).

**43    Sondernutzungsplanung für publikumswirksame Einrichtungen.**

- **Verschärfte Emissionsbegrenzungen zur Luftreinhaltung (Erw. 6a).**
- **Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel (Erw. 6b).**
- **Iteratives Vorgehen zur Bestimmung der Anzahl Parkplätze (Erw. 6c).**

Urteil des Verwaltungsgerichts, 4. Kammer, vom 23. März 2005 in Sachen V. gegen den Regierungsrat und den Grossen Rat.

### *Aus den Erwägungen*

6. Strittig ist des Weiteren, ob die Teiländerung "Wille" mit den bundesrechtlichen Vorschriften zum Schutz der Umwelt, insbesondere zur Luftreinhaltung, übereinstimmt. Der Beschwerdeführer rügt in diesem Zusammenhang eine ungenügende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, eine zu hohe Parkplatzzahl, eine unzulängliche Parkplatzbewirtschaftung sowie das Fehlen eines attraktiven Hauslieferdienstes.

a) aa) Wie dem Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau entnommen werden kann, befindet sich die Gemeinde Spreitenbach in einem lufthygienisch übermässig belasteten Gebiet. Die Immissionen für  $\text{NO}_2$  liegen teilweise deutlich über dem Grenzwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau vom Juli 2002, S. 23), weshalb Spreitenbach im Anhang zur Verordnung über verschärfte Emissionsbegrenzungen gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung vom 17. Februar 1992 (Massnahmenplan-Verordnung, MPLV; SAR 781.311) auch als Gebiet mit übermässigen Stickstoffdioxid-Immissionen bezeichnet wurde. Überschritten wird an verkehrsreichen Strassen und in kleineren und grösseren Agglomerationen auch der Grenzwert für Schwebstaub-Immissionen ( $\text{PM}_{10}$ ) von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , ansonsten ist er im Bereich des Grenzwertes oder darunter. Die Grenzwerte für Ozon-Immissionen werden in der ganzen Schweiz grossflächig überschritten (siehe zur Luftqualität: Jahresbericht der Zentralschweizer Umweltschutzdirektionen (ZUDK) in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau [[www.in-luft.ch](http://www.in-luft.ch)]). Von denselben Schlüssen ging im Übrigen auch der UVB aus.

Angesichts dieser Ausgangslage ist ein geplantes Nutzungsvorhaben nicht nur vorsorglichen, sondern verschärften Emissionsbegrenzungen zu unterstellen (Art. 11 Abs. 3 USG; Entscheid des Bundesgerichts vom 4. Januar 2005 [1A.144/2003] in Sachen des Beschwerdeführers, Erw. 2.2; BGE 127 II 260). Dabei ist zunächst

zu prüfen, ob das geplante Bauvorhaben für sich allein übermässige Immissionen verursacht. Ist dies zu bejahen, hat die Vollzugsbehörde für das Vorhaben verschärfte Emissionsbegrenzungen festzulegen, die so weit gehen, dass die Anlage keine übermässigen Immissionen verursachen kann (Art. 5 LRV). Verursacht das Planvorhaben die übermässigen Immissionen nicht allein, sondern nur zusammen mit anderen Emissionsquellen, so sind die verschärften Emissionsbegrenzungen nach Massgabe des Massnahmenplans gemäss Art. 44a USG bzw. Art. 31 ff. LRV und (bei Bedarf) im Rahmen der Nutzungsplanung festzulegen, welche die Grundsätze der Koordination und Rechtsgleichheit bzw. Lastengleichheit wahrt. Verschärfte Emissionsbegrenzungen und allenfalls eine Anpassung des Nutzungsplanes sind auch anzuordnen, wenn eine stationäre Anlage in der Zone, in der sie vorgesehen ist, einen überdurchschnittlichen Emittenten darstellt (BGE 127 II 260 f. Erw. 8b; 124 II 272 Erw. 4a und 5c).

bb) Bei dem im Gebiet "Wille" geplanten Einrichtungshaus handelt es sich unbestrittenermassen um eine neue stationäre Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 1 und 3 LRV, welche Einwirkungen u.a. in der Form von Luftverunreinigungen erzeugen wird. Diese sind gesamthaft zu beurteilen, d.h. es sind alle Emissionen zu berücksichtigen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden, einschliesslich der von den Beschäftigten, Besuchern und Kunden verursachten Verkehrsemissionen in der Umgebung der Anlage (erwähnter BGE vom 4. Januar 2005 in Sachen des Beschwerdeführers, Erw. 2.1.2 mit Hinweisen).

Gemäss der Teiländerung "Wille" darf in der Arbeitsplatzzone A4 eine Nettoladenfläche von 25'000 m<sup>2</sup> (Fachmarkt) bzw. 2'000 m<sup>2</sup> (Einkaufszentrum) realisiert werden. Die Parkplatzzahl wurde auf 700 bzw. 890 festgelegt. Folglich ist von einem hohen Verkehrserzeugungspotential der geplanten Anlage auszugehen; es manifestiert sich in mehr als 3000 Zufahrten pro Tag. Diese verursachen auf dem Strassennetz (erweitertes Untersuchungsgebiet) folgende Emissionen: 879 kg NO<sub>x</sub> und 151 kg NMHC pro Jahr. Im Nahbereich des Gebiets "Wille" (Untersuchungsperimeter) fallen aus den Parkier-

vorgängen, den Zufahrtsstrassen und der Heizungsanlage folgende Emissionen an: 715 kg NO<sub>x</sub>, 1'311 kg NMHC und 6.9 kg Partikel. Gemessen an den im Emissionskataster der Gemeinde Spreitenbach ausgewiesenen Gesamtemissionen (138.24 t NO<sub>x</sub>, 182.6 t VOC [flüchtige organische Kohlenwasserstoffe] und 32.53 t Schwebstaub [PM10]) resultiert während der Betriebsphase für NO<sub>x</sub> eine Zunahme von 0.5%, für NMHC eine Zunahme von 0.7% und für Schwebstaub (PM10) eine solche von 0.02%. Die beschriebenen Emissionen führen im Untersuchungsperimeter zu höheren Immissionswerten. Die Zunahme beim Luftschadstoff NO<sub>2</sub> liegt jedoch in fast allen Punkten des Untersuchungsgebietes weit unter 1 µg/m<sup>3</sup>. Selbst unter Berücksichtigung der höheren Summenwerte in der Ausbreitungsberechnung für NO<sub>2</sub> (die Tabelle auf S. 32 "Jährliche Luftschadstoffemissionen Betriebsphase durch das neue Einrichtungshaus" enthält falsche Summenwerte [591 statt 715 NO<sub>2</sub> kg; 1'007 statt 1'311 NMHC kg; 5.9 statt 6.9 Partikel kg]) ist davon auszugehen, dass die Immissionszunahme im Mittel und auch an fast allen Punkten des Untersuchungsgebietes weit unter 1 µg/m<sup>3</sup> beträgt. Über die zusätzliche Belastung mit Ozon und Schwebstaub (PM10) liegen keine genaueren Angaben vor. Es ist jedoch gerichtsnotorisch und ergibt sich auch aus dem Massnahmenplan Luft, dass die entsprechenden Langzeitwerte in den Gebieten mit übermässigen NO<sub>2</sub>-Immissionen grossflächig überschritten sind (siehe dazu Jahresbericht 2003 ZUDK). Gemessen an den Gesamtemissionen in der Gemeinde Spreitenbach erscheint die Emissionszunahme durch die geplante Anlage relativ gering, was insbesondere auf die hohe Grundbelastung durch die Nationalstrasse zurückzuführen sein dürfte. Es kann folglich nicht gesagt werden, das geplante Bauvorhaben führe für sich allein genommen zu übermässigen Immissionen. Massnahmen nach Art. 5 LRV fallen somit ausser Betracht.

Der Regierungsrat ist im Beschwerdeverfahren davon ausgegangen, dass es sich beim geplanten Einrichtungshaus der Beschwerdegegnerin 1 um einen überdurchschnittlichen Emittenten handelt, was allseits unbestritten ist.

cc) Wird wie im vorliegenden Fall die übermässige Luftbelastung von einer Vielzahl von Anlagen verursacht (siehe vorne

Erw. aa und bb), sind die erforderlichen Emissionsbegrenzungen durch einen Massnahmenplan nach Art. 44a USG und Art. 31 ff. LRV zu koordinieren (Art. 9 Abs. 4 LRV; siehe auch erwähnter BGE vom 4. Januar 2005 in Sachen des Beschwerdeführers, Erw. 2.5.1; BGE 127 II 261). Der Kanton Aargau hat erstmals im Jahre 1991 einen Massnahmenplan Luft erlassen, welcher zwischenzeitlich durch den Massnahmenplan Luft 2002 ersetzt wurde. Dieser Massnahmenplan enthält die Massnahme M7 ("Rahmenbedingungen bei publikumsintensiven Einrichtungen"); sie sieht als Zielsetzung vor, Entwicklungsschwerpunkte an überdurchschnittlich gut erschlossenen Standorten in der Nähe der Zentren zu fördern, die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr zu gewährleisten und durch Optimierung der Strassen-, Parkier- und ÖV-Infrastruktur Anreize zu schaffen, um eine Reduktion der Fahrtenzahl und der Fahrleistung des Individualverkehrs zu erzielen (Parkplatzbewirtschaftung). Darüber hinaus verweist die Massnahme M7 auf den Richtplan Abschnitt S 3.4, wonach die Gemeinden gehalten sind, in einem Gesamtkonzept für die Parkierung aufzuzeigen, wie die Parkierung geordnet bzw. die Parkplätze bewirtschaftet werden müssen, und auf die Empfehlungen für die kommunale Parkraumplanung der Abteilung Verkehr vom August 1999. Nach dem Gesagten verlangt der Massnahmenplan Luft, dass die erforderliche Emissionsbegrenzung (siehe vorne Erw. aa) in erster Linie durch eine Optimierung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, eine angemessen reduzierte Parkplatzzahl und ein Parkplatzbewirtschaftungssystem erreicht wird. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Massnahmen zur Luftverbesserung wurden vorliegend bereits auf der Richtplanebene konkretisiert (Botschaft vom 26. März 2003, S. 4 f.).

Soweit die Zielsetzungen der Luftreinhalteverordnung durch das kantonale oder kommunale Recht nur unzureichend umgesetzt werden, können diese Massnahmen bei überdurchschnittlichen Emittenten (siehe vorne Erw. bb) unmittelbar gestützt auf den Massnahmenplan selbst und das USG angeordnet werden (BGE 124 II 283).

b) Die Teiländerung "Wille" sieht in § 14ter Abs. 8 BNO vor, dass im Zeitpunkt der Eröffnung des Fachmarkt- und Einkaufszentrums eine ÖV-Gütekategorie "C" in Hauptverkehrszeiten (inkl. Samstag) unter überwiegender finanzieller Beteiligung der Grundeigentümer realisiert sein muss. ÖV-Gütekategorie "C" bedeutet vorliegendenfalls, dass die Buslinie (Linie 8 der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen [RVBW]) im 10-19 Minuten-Takt betrieben wird und sich die Haltestellen in der Nähe des Einrichtungshauses befinden (siehe dazu die VSS-Norm SN 640'290 "Parkieren; Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot", Tabellen 6 und 7).

aa) Der Beschwerdeführer hält diese Erschliessung für ungenügend und verlangt zumindest die Gütekategorie "B". Zur Begründung verweist er auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts, welches für publikumsintensive Anlage eine ÖV-Gütekategorie "der oberen Kategorie" verlange; dies könne auch im Kanton Aargau nur die Gütekategorie "A" oder "B" sein. Das Erfordernis einer guten ÖV-Erschliessung ergebe sich auch aus dem Richtplan und dem Massnahmenplan. Die Erschliessung mit bloss einer Regionalbuslinie in der ÖV-Gütekategorie "C" genüge diesen Anforderungen in keiner Weise. Das Vorhaben sei überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, und es fehle dazu eine attraktive Alternative selbst in die Hauptlastrichtung, erst recht aber in die anderen massgeblichen Richtungen. Die Auffassung der Vorinstanz, der Massnahmenplan sei selbst keine gesetzliche Grundlage für die Anordnung von Massnahmen, sei falsch. Bei überdurchschnittlichen Emittenten könnten die im Massnahmenplan vorgesehenen Massnahmen auch einzelfallweise angeordnet werden. Versäumnisse im kantonalen Umsetzungsprozess dürften das Bundesumweltschutzrecht nämlich nicht ausser Kraft setzen. Die Vorgaben des Massnahmenplans seien deshalb bei der Nutzungsplanung vollumfänglich zu berücksichtigen.

bb) Die Erschliessung des Gebiets "Wille" mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt mittels einer Verlängerung der bestehenden Linie 8 der RVBW. Diese Linie verläuft von Spreitenbach in Richtung Killwangen, Neuenhof und Wettingen mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten. Solche bestehen zu den Linien Linien 2 und 4 der RVBW, welche via Baden die Gemeinden Gebenstorf, Ober- und

Untersiggenthal bedienen, und zur S-Bahn bei den SBB-Bahnhöfen Killwangen, Neuenhof und Wettingen (siehe [www.rvbw.ch](http://www.rvbw.ch)).

Des Weiteren ist die heute bereits bestehende Linie 303 des Zürcherischen Verkehrsverbundes (ZVV) zu erwähnen, welche im 15-Minuten-Takt (in den Hauptverkehrszeiten sogar im 10-Minuten-Takt) vom benachbarten Tivoli Einkaufszentrum - die Entfernung zum Gebiet "Wille" beträgt rund 400 m - via Haltestelle Shopping Center (mit Umsteigemöglichkeit Richtung Baden [Linien 2 und 4 der RVBW]) in Richtung Schlieren verkehrt (siehe [www.vbz.ch](http://www.vbz.ch)). Der Anschluss an die S-Bahn-Linien der SBB wird durch Haltestellen bei den Bahnhöfen Dietikon und Schlieren gewährleistet.

Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Buslinie des ZVV Richtung Schlieren sowie der vorgeschriebenen ÖV-Gütekategorie "C", welche durch eine Verlängerung der nach Wettingen verkehrenden Linie 8 der RVBW realisiert werden soll, ist die Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Richtung Baden und Zürich sichergestellt. Angesichts der zahlreichen Umsteigemöglichkeiten auf das S-Bahn-Netz sowie auf weitere Buslinien, beispielsweise Richtung Würenlos, Richtung Oetwil an der Limmat oder Richtung Engstringen (siehe dazu [www.rvbw.ch](http://www.rvbw.ch) sowie [www.vbz.ch](http://www.vbz.ch)) ist die Erreichbarkeit als gut zu bezeichnen. Zudem verhindert der bereits realisierte bzw. vorgesehene Takt von 10 bis 19 Minuten längere Wartezeiten bei der An- und Abreise. Gesamthaft betrachtet erscheint die zukünftige Erschliessung des Gebiets "Wille" mit den öffentlichen Verkehrsmitteln für Besucher des geplanten Einrichtungshauses durchaus attraktiv. Ferner ist mit der geplanten Stadtbahn zwischen Dietikon und Spreitenbach, welche auch das geplante Einrichtungshaus bedienen soll (Botschaft des Regierungsrats vom 26. März 2003, S. 11; Planungs- und Mitwirkungsbericht der Gemeinde Spreitenbach vom 20. Januar 2004, S. 7, 12) und möglicherweise die bestehende Linie 303 der VZZ ersetzt, eine weitere Verbesserung in Aussicht gestellt. Ob eine solche Verbesserung bezüglich der Kunden des Einrichtungshauses eine nennenswerte Umsteigewirkung zur Folge haben würde, muss aufgrund der von Fachstellen anerkannten und auch dem Verwaltungsgericht schlüssig erscheinenden geringen Umsteigeelastizität bei Möbelmitnahmемärkten (Bericht der Re-

gionalplanung Zürich und Umgebung [RZU], "Mobilitätsverhalten Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal", S. 12 ff. [www.rzu.ch]) ernsthaft bezweifelt werden. Mithin erachtet das Verwaltungsgericht die vorgeschriebene Erschliessung des Gebiets "Wille" mit der Güteklasse "C" unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten als gut. Der Zielsetzung des Massnahmenplans Luft wird damit in ausreichendem Masse entsprochen, und es bedarf bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr keiner weiteren Anordnungen. Pauschale Forderungen nach einer Güteklasse "A" oder "B", wie sie der Beschwerdeführer stellt, erscheinen nicht gerechtfertigt. Weder das Bundesrecht noch der Massnahmenplan Luft schreiben eine besondere Güteklasse vor; vielmehr ist den konkreten Anforderungen und Gegebenheiten angemessen Rechnung zu tragen, weshalb insbesondere nicht die zürcherischen Modelle oder Fallbeispiele massgebend sind. Kann eine bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht zu einer nennenswerten zusätzlichen Verbesserung des Modal Splits beitragen, wovon im vorliegenden Fall auszugehen ist, fehlt solchen theoretischen Verbesserungen die Eignung und sachliche Notwendigkeit. Derart pauschale Massnahmen können unter Umständen gar dem Massnahmenplan Luft widersprechen, wenn die Busse trotz maximaler Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr weitgehend leer verkehren.

Im Sinne des Massnahmenplans und des Richtplanbeschlusses sind flankierend zur Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln Massnahmen bezüglich der Parkplatzzahl und Parkplatzbewirtschaftung anzuordnen (siehe vorne Erw. a/cc).

c) aa) Gestützt auf § 14<sup>ter</sup> Abs. 5 BNO Teiländerung "Wille" sind in der Zone A4 zum Zweck der grösstmöglichen Verlagerung von Fahrten auf den öffentlichen Verkehr sowie zum Schutze vor den Auswirkungen des Verkehrs maximal 700 Parkplätze für Angestellte, Besucher und Kunden zugelassen; die Parkplätze der Angestellten sind zu reservieren und für Kunden nicht zugänglich zu machen; weitere maximal 190 Parkplätze müssen an Samstagen und weiteren verkaufsstarken Tagen, welche vom Gemeinderat in der Baubewilligung zu bezeichnen sind, zur Verfügung gestellt werden. Diese können entweder temporär auf dem Areal selbst oder mittels ver-



traglicher Regelung mit anderen Betrieben bereitgestellt werden. Eine Benutzung dieser zusätzlichen Plätze an anderen Tagen ist durch geeignete Massnahmen auszuschliessen. Details sind im Baubewilligungsverfahren zu regeln.

Der Beschwerdeführer verlangt, die Parkplatzzahl auf höchstens 234 Parkplätze zu beschränken und davon 60 Parkplätze für Beschäftigte auszuscheiden. Nur die übrigen Parkplätze dürften für Kunden und Besucher zur Verfügung stehen. Zur Begründung führt der Beschwerdeführer im Wesentlichen aus, dass der Regierungsrat bei der Festlegung der Parkplatzzahl von einem unter umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten falschen Ansatz einer nachfrageorientierten Betrachtungsweise ausgegangen sei. Eine der VSS-Norm SN 640 290 entsprechende Berechnung des Grenzbedarfs genüge den umweltschutzrechtlichen Anforderungen bei publikumsintensiven Einrichtungen mit einem überdurchschnittlichen Emittenten nicht. Lege man der Berechnung der Parkplatzzahl jene Werte zugrunde, von denen der Regierungsrat beim M-Parc Oftringen ausging, dürfte die Parkplatzzahl höchsten 338 (ÖV-Güteklasse "B") bzw. 440 (ÖV-Güteklasse "C") betragen; der Regierungsrat verstosse damit auch bei Anwendung ausschliesslich aargauischer Vollzugsgrundlagen klar gegen das Prinzip der Rechts- und Lastengleichheit. Ausgehend von der Zürcher Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen vom Oktober 1997 seien sogar nur 234 Parkplätze zulässig. Die Beschränkung der Parkplatzzahl sei eine notwendige Massnahme zur verschärften Emissionsbegrenzung.

bb) Die Bestimmung des Parkplatzangebots erfolgt zunächst über die Abschätzung des nutzungsspezifischen Grenzbedarfs, wobei gemäss § 25 Abs. 1 ABauV auf die VSS-Norm SN 640 290 abzustellen ist; der nach dieser Norm berechnete Grenzbedarf wird unter Berücksichtigung der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs (Ziffer 12; Ersetzbarkeit des Personenwagens durch öffentliche Verkehrsmittel), der Attraktivität für Zweiräder und Fussgänger (Ziffer 13) sowie der Möglichkeiten der Mehrfachnutzung der Parkfelder reduziert (Ziffer 14); ferner ist bei der Festlegung des Angebots auch die Belastbarkeit der Umwelt zu berücksichtigen (Ziffer 16; siehe auch Empfehlungen des Baudepartements, Kommu-

nale Raumplanung [PRP], Stand 1999). In Ziffer 11 der zitierten VSS-Norm werden bezüglich Einkaufszentren Proberichtwerte festgelegt mit dem Hinweis, dass der Parkfeldbedarf durch Spezialisten zu bestimmen ist. Ein entsprechendes Verkehrsgutachten wurde erstellt. Darin wurde gestützt auf Erhebungen am Standort "Breite" an Samstagen ein Bedarf von 1'100 Parkplätzen für Kunden und Mitarbeiter ausgewiesen, wobei die Bedarfsspitze um 14 bis 15 Uhr bei 1'211 Parkplätzen lag. Der vom Verkehrsgutachter ausgewiesene Bedarf von 1'100 Parkplätzen wurde in § 14<sup>ter</sup> Abs. 5 BNO der Teiländerung "Wille" übernommen und von der Gemeindeversammlung am 18. November 2003 genehmigt.

In diesem Zusammenhang ist besonders zu betonen, dass mit der Reduktion von 1'211 (Spitzenbedarf) auf 1'100 Parkplätze bereits eine namhafte Reduktion der Parkplatzzahl vollzogen wurde. Aus umweltrechtlicher Sicht ist von Bedeutung, dass die Zahl von 1'100 Parkplätzen die angestrebte Verbesserung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs von 5 auf 10% bereits berücksichtigt. Bei den in dieser Parkplatzzahl ebenfalls enthaltenen 115 Mitarbeiterparkplätzen wurde ein *reduzierter und abgeminderter* Bedarf an Mitarbeiterparkplätzen berechnet. So wurde für den reduzierten Bedarf ein Faktor von 0.75 und für das "Angebot" ein solcher von 0.80 eingesetzt. Bei dem vom Verkehrsgutachter ausgewiesenen Bedarf von 1'100 Parkplätzen handelt es sich somit nicht um den Grenzbedarf als Ausgangspunkt der Bedarfsberechnung (siehe PRP, S. 12), sondern um einen bereits umweltrechtlich relevant reduzierten Bedarf. Zumindest teilweise hat die Gemeinde bereits verschärfte Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG angeordnet.

cc) Ziffer 11 der VSS-Norm SN 640 290 wurde inzwischen durch die regierungsrätliche Richtlinie zur Ermittlung des Angebots an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrsintensiven Nutzungen vom 7. Juli 2004 (Richtlinie Parkfelder) ersetzt. Die Abteilung Verkehr des Baudepartements hat sich als kantonale Fachstelle in mehreren Stellungnahmen mit dem Problem der Anzahl Parkfelder befasst; sie hat in ihrer Stellungnahme vom 8. Juni 2004 geprüft, welches Parkfeldangebot sich gestützt auf die noch nicht verabschiedete (sich

erst im Vernehmlassungsstadium befindliche, aber über die erwähnte regierungsrätliche Richtlinie anwendbare) neue VSS-Norm SN 640 281 ("Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen") ergeben würde und das Verkehrsgutachten insofern ergänzt. Ausgehend von einem Bedarf von 1'050 Parkfeldern (wegen einer Korrektur betreffend die Ganglinie resultierte gegenüber dem Verkehrsgutachten eine Reduktion von 1'100 auf 1'050 Parkfelder) und gestützt auf korrigierte Werte für die Aufenthaltsdauer (Ø Aufenthaltsdauer von 120 bis 150 Minuten) und unterschiedliche MIV-Nachfragewerte (90 bis 100%) bezifferte die Abteilung Verkehr den reduzierten Bedarf auf 910 (plus/minus 50) Parkfelder, wobei in diesem Wert die in den Prüfpunkten mitberücksichtigten Effekte (Standorteinfluss, Parkfeldanordnung, Änderung Modal Split zu Gunsten des Langsamverkehrs, Mobilitätsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung sowie Verbund-, Konkurrenz- und Mitnahmeeffekte) bereits enthalten sind. Dieser Wert entspricht nach Auffassung der Abteilung Verkehr dem reduzierten Bedarf gemäss VSS-Norm SN 640 290 (Richtlinie Parkfelder, S. 6). Insofern unterscheiden sich die VSS-Norm SN 640 290 und die Schritte 1 und 2 der Richtlinie Parkfelder bis auf geringfügige Abweichungen, welche im vorliegenden Fall allerdings nicht ins Gewicht fallen (beispielsweise die Berücksichtigung von Verlagerungseffekten), nicht (siehe Erläuterung in der Richtlinie Parkfelder, S. 6). Beide sehen eine Reduktion des Grenzbedarfs anhand verschiedener, den Parkplatzbedarf beeinflussender Kriterien vor (siehe bezüglich der VSS-Norm SN 640 290 die Ziffern 12 ff.)

Im Beschwerdeverfahren wurde der reduzierte Bedarf im Sinne von § 56 rev. BNO in Nachachtung von Schritt 3 der Richtlinie Parkfelder und letztlich im Sinne einer weiteren verschärften Emissionsbegrenzung gemäss Art. 11 Abs. 3 USG zusätzlich abgemindert, wobei die Abteilung Verkehr einen Reduktionsfaktor von 5 bis 15% einsetzte. Für normale Samstage resultierte schliesslich eine Parkplatzzahl von 775 bis 865. In ihrer abschliessenden Empfehlung schlug die Abteilung Verkehr ein flexibles Angebot an Werktagen von 700 Parkfeldern (585 für Kunden und 115 für Angestellte) und an Samstagen (inkl. verkaufsstarken Tagen) ein solches von 890

Parkplätzen vor (775 für Kunden und 115 für Angestellte). Damit wird zwar der Höchstwert von 865 Parkplätzen an Samstagen um 25 Parkplätze überschritten. Diese geringfügige Abweichung fällt nach Auffassung des Verwaltungsgerichts jedoch nicht ins Gewicht, da das Parkplatzangebot an den übrigen fünf Werktagen auf 700 Parkplätze begrenzt ist und ein abgeminderter Bedarf von 1100 Parkplätzen besteht. Auf jeden Fall ist diese Differenz nach den Vorgaben im Richtplan und dem Massnahmenplan nicht zu beanstanden. Der Regierungsrat ist der Empfehlung der Abteilung Verkehr des Baudepartements vollumfänglich gefolgt und hat die Abminderung von 5 bis 15% als zusätzliche verschärfte Emissionsbegrenzung angeordnet.

dd) Das Verwaltungsgericht hat keinen Anlass, die Angaben im Verkehrsgutachten und die zusätzlichen Ergänzungen und Berechnungen der Abteilung Verkehr des Baudepartements in Zweifel zu ziehen. Letztlich erachtet im Grunde auch der Beschwerdeführer selbst die Berechnung des reduzierten und abgeminderten Grenzbedarfs an sich als zutreffend; er macht aber geltend, die Vorinstanzen stellten fälschlicherweise eine rein nachfrageorientierte Betrachtungsweise an und berücksichtigten die umweltrechtlichen Aspekte zu wenig. Es stellt sich mithin die Frage, ob die Reduktion auf 700 (Werktage) bzw. 890 Parkplätze (Samstage), welcher bereits verschärfte Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 3 USG zugrunde liegen, aus umweltrechtlicher Sicht ausreichend oder ob eine weitere Verschärfung erforderlich ist.

ee) Von Bedeutung für die Frage, ob eine weitere Reduktion der Parkplätze angezeigt ist, sind insbesondere die von der Anlage ausgehenden Umweltbelastungen sowie die mutmassliche Entwicklung der Immissionssituation im näheren und weiteren Untersuchungsperimeter. Schliesslich ist auch zu berücksichtigen, welche Folgen eine weitere Parkplatzreduktion auf das Verhalten der motorisierten Kunden hätte, denn auch hier gilt, dass eine Massnahme nur anzuordnen ist, wenn sie auch tatsächlich zu einer Verbesserung der Umweltsituation führt.

Die Luftsituation in der Gemeinde Spreitenbach liegt im Bereich der Immissionsgrenzwerte. Da spezifische Messungen am

Standort fehlen (für Spreitenbach liegt nur ein Wert aus der Passivsammler-Messkampagne aus dem Jahr 1988/89 vor und dieser beträgt betreffend Stickoxide  $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), stützt sich der Umweltverträglichkeitsbericht bezüglich des fraglichen Planungsgebietes auf eine flächenhafte Immissionsmodellierung (Rasterdaten) und weist  $\text{NO}_2$ -Konzentrationen für das Jahr 2000 von zwischen 31 und  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im südlichen und zwischen 26 und  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im nördlichen Planungsbereich aus. Im Jahresbericht 2003 der ZUDK wird ein Messwert für den Standort Baden mit  $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ausgewiesen. Betrachtet man die Prognose für das Jahr 2010, ist überall in Spreitenbach mit einer Reduktion der  $\text{NO}_2$ -Konzentration zu rechnen; der Grenzwert dürfte im Bereich "Wille" an fast allen Stellen deutlich unterschritten sein. Angesichts der bloss geringfügigen projektbedingten Immissionszunahme im Bereich der Anlage (im Bereich des Strassennetzes dürfte sie angesichts der Grundbelastung sowie des grossen Untersuchungsperimeters gar nicht feststellbar sein), welche bezüglich  $\text{NO}_2$  grösstenteils deutlich unter  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegt, sowie der erwähnten Modellrechnung, welche bereits für das Jahr 2010 grossflächig einen Rückgang der Immissionswerte prognostiziert, besteht jedenfalls beim derzeitigen Kenntnisstand keine Notwendigkeit für eine weitere Reduktion der Parkplätze.

Eine weitere Beschränkung wäre im Übrigen aus umweltrechtlicher Sicht auch nicht sinnvoll. Möbelmitnahmemärkte werden von den Kunden in der Regel mit dem Fahrzeug aufgesucht. Wie bereits dargelegt, ist die Umsteigeelastizität bei Möbelmitnahmemärkten sehr gering (siehe vorne Erw. b/bb). Dies ist vor allem auf Spontankäufe und den Umstand zurückzuführen, dass der Transport von sperrigen und schweren Paketen (die Einzelteile müssen zu Hause montiert werden) oder beispielsweise von grossen Zimmerpflanzen mittels öffentlicher Verkehrsmittel oft nicht möglich bzw. selbst bei bester Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr derart unattraktiv ist, dass diese Möglichkeit von den Kunden nicht in Betracht gezogen wird. Hinzu kommt, dass sich in unmittelbarer Umgebung des Gebietes "Wille" weitere Möbelmärkte und Einkaufszentren befinden, die bei Gelegenheit auch aufgesucht werden, was die Zahl der zu transportierenden Güter erhöht. Fehlt es demnach an der Um-

steigeelastizität, führt eine erhebliche Beschränkung der Parkplatzzahl zu keiner Lenkungswirkung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs bzw. des Langsamverkehrs. Vielmehr haben die fehlenden Parkplätze einen unerwünschten und umweltschädlichen Such- und Stauverkehr zur Folge; bereits heute ist die Situation an verkaufsstarken Samstagen angespannt.

ff) Der Beschwerdeführer verweist des Weiteren auf die Zürcher Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs sowie auf die nach seiner Auffassung rechtsungleiche Handhabung der nach aargauischem Recht anwendbaren Normen. Wie auch der Beschwerdeführer einräumt, sind die zürcherischen Vollzugsgrundlagen im Kanton Aargau nicht anwendbar; soweit behauptet wird, die aargauischen Vollzugsgrundlagen seien bundesrechtswidrig, ist dem Beschwerdeführer entgegenzuhalten, dass im Einzelfall und aufgrund der konkreten Gegebenheiten ohnehin immer abschliessend geprüft werden muss, ob die gestützt die kantonalen Vollzugshilfen (schematisch) berechnete Parkplatzzahl den Anforderungen von Art. 11 Abs. 2 und 3 USG genügt; dies ist auch im vorliegenden Fall geschehen. Schliesslich erweist sich auch die pauschal erhobene Rüge einer rechtsungleichen Handhabung der kantonalen Vollzugshilfen als unbegründet. Die Objekte (Einrichtungshaus [Möbelmitnahmemarkt] und OBI [Do-it yourself, Garten- und Baubedarf in Oftringen]) unterscheiden sich hinsichtlich verschiedener, die Parkplatzzahl beeinflussender Kriterien (insbesondere bezüglich der Verweildauer) und sind daher nicht miteinander vergleichbar. Selbstredend kann auch aus dem Projekt der Beschwerdegegnerin 1 für ein Einrichtungshaus, diverse Fachmärkte und für Freizeitbetriebe in Dietikon mit einer Verkaufsfläche von rund 75'000 m<sup>2</sup>, wovon 4'500 m<sup>2</sup> für Lebensmittel, keine zusätzliche Parkplatzbeschränkung zur Emissionsbegrenzung abgeleitet werden. Abgesehen vom unterschiedlichen Branchen- und Nutzungsmix (Güter des täglichen und des aperiodischen Bedarfs; siehe Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 30. September 2004, S. 2 und 23) hat auch der erhebliche Unterschied der Verkaufsflächen Auswirkungen auf den Bedarf an Parkplätzen (siehe VSS-Norm SN 640 290 Ziff. 11 und Abbildung 2). Zu erwähnen ist schliesslich, dass die Berechnungs-

methode der Parkplatz-Wegleitung des Kantons Zürich von den Planungsbehörden kritisiert wird (siehe Schlussbericht Modellvorhaben "Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen" der RZU vom 14. Dezember 2004, S. 7).

gg) Die von der Vorinstanz gestützt auf den Massnahmenplan und Art. 11 Abs. 3 USG vorgenommene Festlegung der Parkplatzzahl ist damit zu bestätigen.

Redaktionelle Anmerkung

*Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 21. September 2005 (1A.125/2005) eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen das Urteil vom 23. März 2005 bestätigt, soweit der vorliegende Urteilsauszug betroffen ist.*

## V. Submissionen

### 44 Preisbewertung.

- **Zulässigkeit eines Preisbewertungssystems, bei dem das tiefste Angebot mit 100 und das höchste Angebot mit 0 Punkten bewertet wird.**

Entscheid des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 15. Februar 2005 in Sachen S. gegen Bodenverbesserungsgenossenschaft S.

### *Aus den Erwägungen*

4. Der Beschwerdeführer vertritt den Standpunkt, das von der Vergabebehörde gewählte System zur Bewertung des Preiskriteriums sei untauglich, unverhältnismässig und sachfremd.

a) Das Tiefstangebot wurde gemäss der von der Vergabestelle verwendeten Methode mit 100 Punkten benotet und das Höchstangebot erhielt 0 Punkte. Die sich dazwischen befindenden Angebote wurden entsprechend der Preisdifferenz linear bewertet. Es wurden die nachfolgenden bereinigten Netto-Eingabesummen eingereicht und bewertet:

Anbieter	Netto-Eingabesumme	%	Punkte
Beschwerdeführer	378'894.50	100	100
(...)	434'366.90	115	80
(...)	464'410.50	123	69
(...)	515'445.50	136	51
(...)	526'732.70	139	47
(...)	527'054.45	139	46
(...)	596'668.50	157	21
(...)	628'309.00	166	10
(...)	655'364.95	173	0