

**Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Rechtsabteilung, Vermerk BauG  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau**

20. Dezember 2006

## **Vernehmlassung Teilrevision Baugesetz Kanton Aargau Stellungnahme des Verbandes espace.mobilité**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie geben uns im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens die Möglichkeit, zur Teilrevision des Baugesetzes Kanton Aargau Stellung zu beziehen, was wir hiermit fristgerecht tun.

**espace.mobilité weist die vorgelegte Teilrevision des Baugesetzes des Kantons Aargau als Ganzes zurück und fordert eine grundsätzliche Überarbeitung / Neuausrichtung.**

### **1 Grundsatzkritik in 6 Punkten**

#### **1) Baugesetzrevision steht im Widerspruch zur Wachstumsinitiative**

Der Kanton Aargau will wachsen. Er will ein attraktiver Wohnstandort sein und zusätzliche Unternehmen ansiedeln. Die Steuergesetzrevision beispielsweise zielt klar in diese Richtung.

Gleichzeitig werden dem Detailhandel und den Immobilien-Investoren - als wichtigen wirtschaftlichen Faktoren im Kanton Aargau - einschneidende Auflagen und Einschränkungen auferlegt. Im Hinblick auf die fortschreitende Liberalisierung der Märkte sind die Schweizer Detailhändler auf wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen angewiesen.

Eine umfassende Wirtschaftspolitik im Sinn der Aargauer Wachstumsinitiative muss auch die nachhaltige Pflege der bestehenden Unternehmen einschliessen und darf sich nicht einseitig an Neuansiedlungen orientieren.

#### **2) Detailhandel als wichtiger wirtschaftlicher Faktor im Kanton Aargau ist von den negativen Auswirkungen der Baugesetzrevision substanziell betroffen**

Einkaufen = Warentransport! Viele Kundinnen und Kunden können oder wollen deshalb beim Einkaufen nicht auf das Auto verzichten. Parkplatzrestriktionen der verschiedensten Art haben einen direkten, negativen Einfluss auf Umsatz und Rentabilität. Bestehende Anlagen können – je nach Ausgangslage – in die Verlustzone absinken, wenn die motorisierte Kundschaft ausbleibt

### **3) Fokus Verkehrsintensive Einrichtungen zielt an den Problemen vorbei**

Die Hauptursachen der Verkehrsprobleme im Kanton Aargau liegen in der anhaltenden Zersiedelung, welche zunehmend ein Auseinanderdriften von Wohnstandort und Arbeitsplatz sowie einen hohen Motorisierungsgrad der Haushalte und das daraus resultierende Verkehrswachstum nach sich zieht. Dazu kommt, dass in den letzten Jahren zahlreiche Unternehmen und Anlagen im Bereich der Logistik und Güterbewirtschaftung bewilligt wurden, die ein entsprechendes Wachstum an Güterverkehr verursachen. Dennoch haben der Freizeit- und Pendlerverkehr mit Abstand den grössten Anteil an der Verkehrsleistung. Die täglichen Staus in den Zentren der Aargauer Agglomerationen zur Morgen- und Abendspitze bringen dies deutlich zum Ausdruck. Diese negativen Entwicklungen sind das Resultat einer ungenügenden politischen Planung und einer Vielzahl dezentral gefällter politischer Entscheide. Im Baugesetz wird nun völlig einseitig auf die Verkehrsintensiven Einrichtungen fokussiert. Dies widerspricht in krasser Weise dem Verursacherprinzip.

### **4) Das neue Baugesetz ist diskriminierend und wettbewerbsverzerrend**

Diskriminierend und entgegen dem Verursacherprinzip, weil der geringe VE-Einkaufsverkehr (3%) gegenüber anderen Verkehrsarten (Freizeit 37%, Pendler 34%) benachteiligt wird. Wettbewerbsverzerrend, weil es im Detailhandel nur die grossen Einkaufszentren und Fachmärkte trifft, während alle anderen Formate unbehelligt bleiben.

### **5) Einschränkungen bei bereits erstellten und bewilligten Parkieranlagen kommen einer Teilenteignung gleich und beschneiden die Wirtschaftsfreiheit**

Die vorgeschlagenen Einschränkungen sind weder verhältnismässig noch zweckmässig. Die öffentlichen Interessen am Erlass solcher Massnahmen überwiegen die privaten nicht. Die heute bestehenden Verkaufseinrichtungen wurden rechtmässig bewilligt. Es gilt die Bestandesgarantie.

### **6) Ausfahrtdosierung als absolut inakzeptable Massnahme**

Eine Ausfahrtdosierung bei VE des Detailhandels verärgert und vertreibt die Kunden. Dies hat in dreierlei Hinsicht negative Konsequenzen:

- Erstens gehen Umsatz und Rentabilität zurück.
- Zweitens entsteht zusätzlicher Stau bei der Einfahrt in die Parkanlagen infolge Rückkoppelung.
- Drittens weichen die Kunden aus, zum Teil auch ins nahe liegende Ausland.

Dies hat einerseits einen Kaufkraftabfluss für den Kanton zur Folge. Andererseits können durch Auswechselfahrten negative Wirkungen auf die Umwelt entstehen.

**espace.mobilité lehnt aus diesen gravierenden Gründen die vorliegende Teilrevision des Baugesetzes mit Entschiedenheit ab und fordert eine grundsätzliche Überarbeitung / Neuausrichtung. Dabei sind die Probleme ursachenorientiert anzugehen und verursachergerechte, faire Lösungen zu suchen.**

Unsere Haltung im Detail finden Sie nachstehend.

## 2 Problemanalyse

Als Hauptgründe für die Teilrevision des Baugesetzes werden vom Kanton einerseits die nötige Vereinfachung der Baubewilligungsverfahren, andererseits das ungebremsste Siedlungs- und Verkehrswachstum und der damit einhergehenden Problemen genannt. Vor diesem Hintergrund ist eine Revision des Baugesetzes auch aus unserer Sicht angezeigt.

Andererseits können Ziele, die vorgegeben werden, nur über die Raumplanung erreicht werden. Man kann sich deshalb fragen, ob nicht vorerst Änderungen beim übergeordneten Raumplanungsrecht anzuvorschieben wären.

Einzig mit der Teilrevision des Baugesetzes entsteht ein Flickwerk. Die Probleme müssen grundsätzlicher angegangen werden. Das Instrument hierzu ist die Raumplanung. Deshalb obliegt ihr das Primat.

### Siedlungs- und Verkehrswachstum im Kanton Aargau

Im Kanton Aargau wächst die Siedlungsfläche alle 20 Sekunden um einen Quadratmeter. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE schätzt das Wachstum der Personenverkehrsleistung für die ganze Schweiz zwischen 2000 und 2030 auf knapp 24% oder 0.7% p.a.<sup>1</sup> Die Wachstumszahlen für den Kanton Aargau als «Verkehrskanton» zwischen den Grossregionen Zürich, Basel und Bern dürften noch höher liegen.

Die Folgen dieser Entwicklung sind bekannt: Staus auf den Zufahrtsachsen und in den Zentren der Agglomerationen, Beeinträchtigung der Siedlungsqualität, Lärm- und Luftbelastung etc..

### Anteil der VE an den Siedlungs- und Verkehrsproblemen im Kanton Aargau

Ursächlicher Treiber der Zersiedelung ist der Wohnungsbau. Durch das Auseinanderdriften von Wohn- und Arbeitsort, gekoppelt mit einem hohen Motorisierungsgrad der Haushalte und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, werden die Wege immer länger und sie werden vor allem und vermehrt mit dem privaten PW zurückgelegt. Die nötige Erschliessung der zersiedelten Gebiete mit dem öffentlichen Verkehr scheitert an der Finanzierbarkeit.

Der Verkehrszweck «Einkaufen» ist nur für 11% aller Fahrten verantwortlich, egal ob die Tagesdistanz pro Person oder die Fahrleistung der Personenwagen in der Schweiz herangezogen wird. Die grössten Anteile weisen der Freizeit- und der Arbeits-/Pendlerverkehr auf (37% bzw. 34% der MIV-Fahrleistung). Der Anteil der Einkaufs-Fahrten zu den Verkehrsintensiven Einrichtungen mit Verkaufsflächen von mehr als 5'000m<sup>2</sup> (Definition Umweltschutzgesetz für UVP-Pflicht) beträgt sogar lediglich ca. 3% (Quelle: Institut für Umwelttechnik und Ökologie, «Einkaufen und Mobilität», vgl. [www.espacemobilite.ch](http://www.espacemobilite.ch), Rubrik Studien, Studie Steffen).

Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE geht in seinen Perspektiven für den schweizerischen Personenverkehr im Basis-Szenario von einem unterdurchschnittlichen Wachstum des Einkaufsverkehrs aus. Demnach sinkt der Anteil des Einkaufsverkehrs (Fahrleistung MIV) von 11.2% im Jahr 2000 auf 11.0% im Jahr 2015 und stabilisiert sich auf diesem Niveau bis 2030.

Unbestritten ist, dass es im Umfeld von VE des Detailhandels zu Spitzenzeiten (vor allem am Samstag) punktuell zu Verkehrsüberlastungen kommen kann. Im Vergleich zu den täglichen Staus in den Zentren der Agglomerationen und auf den Autobahnen zu den Stosszeiten des Pendelverkehrs sind diese Probleme aber relativ klein. Ausserdem ist bei Staus vor EKZ und Fachmärkten (FM) der Kreis der Betroffenen und der Verursacher weitgehend identisch, was beim Pendler- und Arbeitsstau nicht zutrifft.

### Fazit

Die Probleme der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kanton Aargau haben vielfältige Ursachen. Der Anteil des Zwecks «Einkaufen» und der VE an der Verkehrsleistung ist gering. Die verschiedenen Verursachergruppen sollen gemäss ihrem Anteil zur Lösung der Probleme beitragen. Eine Fokussierung auf VE des Detailhandels ist weder sachgerecht noch verhältnismässig und steht im Widerspruch zum Verursacherprinzip.

<sup>1</sup> Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030

### 3 Wirtschaftspolitische und rechtliche Überlegungen

Jede Legiferierung hat direkte und indirekte Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Subjekte, die von der Materie betroffen sind, im Fall des Baugesetzes vor allem die Immobilien-Investoren und die Betreiber von EKZ und FM. Wir möchten im Folgenden der fachlichen Sicht (Raum- und Verkehrsplanung) die Sicht der betroffenen Wirtschaftsakteure gegenüber stellen.

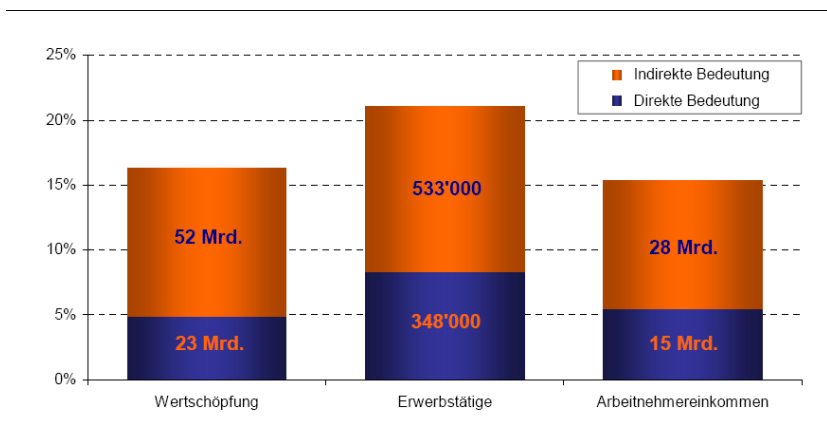
#### Wirtschaftliches Umfeld

Im Hinblick auf die fortschreitende Liberalisierung der Märkte sind die Schweizer Detailhändler auf wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen angewiesen. Neue Akteure drängen mit kleinen Formaten auf den Markt, die meistens unterhalb der Schwelle für VE liegen. Der Wettbewerb ist in den letzten Jahren zugunsten der Konsumenten deutlich intensiver geworden, was die im Detailhandel mit rund 2% ohnehin sehr tiefen Nettomargen noch weiter unter Druck bringt.

#### Bedeutung Detailhandel

##### Direkte und indirekte volkswirtschaftliche Bedeutung des Detailhandels

Anteil an der Gesamtwirtschaft



Quelle: BAK Basel Economics.

#### Wertschöpfung

Rund 75 Milliarden Schweizer Franken Wertschöpfung oder 16 Prozent des Schweizer Bruttoinlandsprodukts sind auf die wirtschaftliche Aktivität des Detailhandels zurückzuführen. Der Wertschöpfungs-Multiplikator beträgt 3.3, d.h. der effektive Wertschöpfungseffekt des Detailhandels ist um den Faktor 3.3 höher als die Wertschöpfung im Detailhandel selbst.

#### Erwerbstätigkeit

Rund 21 Prozent der gesamten Erwerbstätigen sind auf die wirtschaftliche Aktivität des Detailhandels zurückzuführen. Das sind rund 881'000 Personen. Der Erwerbstätigen-Multiplikator beträgt 2.5.

#### Einkommen

Der Anteil der Arbeitnehmereinkommen, der mit dem Detailhandel verbunden ist, beträgt rund 15 Prozent der gesamtwirtschaftlichen Arbeitnehmereinkommen. Dies entspricht einer Bruttolohnsumme von rund 43 Milliarden Schweizer Franken. Der Einkommens-Multiplikator beträgt 2.8.

#### Induzierte Steuererträge

Mit dem Konsum im Detailhandel sowie den durch den Detailhandel implizierten direkten und indirekt anfallenden Arbeitnehmer- und Gewinneinkommen werden für den Staat Steuereinnahmen von über 10 Milliarden Schweizer Franken induziert.

Neben der grossen wirtschaftlichen Bedeutung kommt dem Detailhandel zusätzlich für bestimmte soziodemographische Gruppen eine wichtige soziale Rolle zu. Die wichtigsten Merkmale dieser sozialen Funktion sind:

### *Höchste Teilzeit-Erwerbstätigkeit*

Der Detailhandel weist die höchste Teilzeitquote aller Branchen des privaten Sektors auf. Über 40 Prozent aller im Detailhandel Beschäftigten sind teilzeitbeschäftigt. Mehr als jeder neunte Schweizer Teilzeit-Arbeitsplatz (11.3%) wird im Detailhandel generiert.

### *Höchste Frauenerwerbsquote*

Mit insgesamt über 200'000 weiblichen Beschäftigten sind im Detailhandel rund 13 Prozent aller in der Schweiz beschäftigten Frauen angestellt. Damit weist der Detailhandel die mit Abstand höchste Frauenerwerbsquote im privaten Sektor auf.

### *Grösster Ausbilder*

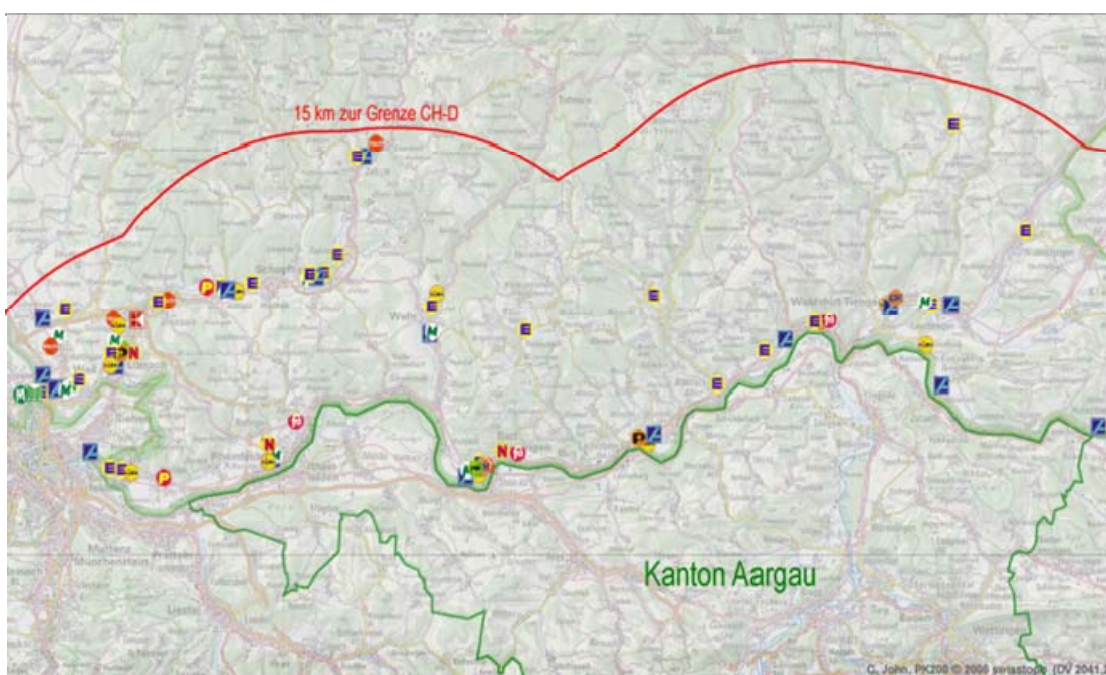
Der Detailhandel stellt die Branche mit den meisten Ausbildungsplätzen dar. Rund 14 Prozent aller Lehrlinge absolvieren ihre Berufslehre im Detailhandel.

### *Integrationsfunktion*

Indem der Detailhandel vielen Ausländern und niedrig Qualifizierten eine berufliche Chance gibt, übt er für die Schweizer Gesellschaft ebenfalls eine wichtige soziale Integrationsfunktion aus.

## **Einkaufstourismus**

- Mit über **2,1 Mrd. CHF Kaufkraftabfluss** allein für Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs ist der Einkauf im Ausland ein nicht zu vernachlässigender Mitbewerber des schweizerischen Detailhandels. Der Kaufkraftabfluss entspricht rund dem Jahresumsatz der Denner AG - die ausländischen Mitbewerber belegen damit mit Denner zusammen den dritten Platz im Schweizer Detailhandel.
- Die Preisvorteile beim Einkauf im Ausland werden durch die Konsumenten massiv überschätzt. Dagegen werden die **Fahrtkosten von insgesamt gut 1 Mrd. CHF** deutlich unterschätzt.
- Jeder dritte Grenzeinkäufer fährt an einem Samstag ins Nachbarland. 95% der Grenzeinkaufstouristen benutzen dafür das Auto. Im Durchschnitt legen sie rund 60 Kilometer pro Einkaufstour im Ausland zurück. Es werden annähernd **1,5 Mrd. Fahrzeugkilometer für den Einkauf im Ausland** zurückgelegt. In Relation zur gesamten Fahrleistung des Personenwagenverkehrs von ca. 57 Mrd. Fahrzeugkilometern pro Jahr, scheint dieser Anteil von 2,6% klein. Er ist jedoch **fast so hoch wie der Anteil, der dem gesamten Verkehr zu den Einkaufszentren in der Schweiz** zugeschrieben wird. Während Letzterer zu politisch heiss diskutierten Massnahmen wie Parkplatzbeschränkungen und Fahrtenmodellen Anlass gibt, erscheint der Grenzeinkaufstourismus weder in den Statistiken noch auf dem politischen Radar von Behörden und Umweltverbänden.



Oben stehende Karte zeigt, wie sich der Detailhandel in Deutschland gezielt im grenznahen Raum ansiedelt, um Konsumenten aus der Schweiz und nicht zuletzt aus dem Kanton Aargau anzuziehen.

### **Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit**

Verschiedene im Baugesetz vorgesehene Massnahmen, vor allem die Parkraumbewirtschaftung, sollen nicht nur für neue sondern auch für bestehende Anlagen gelten.

Derartige Vorschriften und Massnahmen für bestehende Anlagen stehen jedoch mit der von der Bundesverfassung geschützten Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit<sup>2</sup> in Konflikt. Aus der Eigentumsgarantie leitet sich das Prinzip der Bestandesgarantie sowie der Grundsatz des Rückwirkungsverbot des Gesetzes ab. So dürfen neue restriktivere Bestimmungen auf Bauten, die nach altem Recht bewilligt wurden, nur dann angewendet werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse dies erfordert, die Zweckmässigkeit gegeben ist und die Verhältnismässigkeit gewahrt ist. Der Kanton Freiburg beispielsweise hält dies in seinem Entwurf der Totalrevision des Raumplanungs- und Baugesetzes (RPBG) in Art. 65 Abs. 1 explizit fest: „Der Weiterbestand, der Unterhalt und die zeitgemässe Erneuerung bewilligter Bauten und Anlagen, die der Nutzungsordnung oder den Bauvorschriften nicht mehr entsprechen, bleiben gewährleistet.“ Bestehende Anlagen können – je nach Ausgangslage – in die Verlustzone absinken, weil die motorisierte Kundschaft ausbleibt. Dies hat einen Kaufkraftabfluss für die Region zur Folge (Einkaufstourismus ins grenznahe Ausland). Ausserdem werden auf diese Weise bestehende Arbeitsplätze gefährdet.

### **Ungleichbehandlung gegenüber Harddiscountern (Wettbewerbsverzerrung)**

Die Betreiber von VE des Detailhandels sind in verschiedener Hinsicht gegenüber den (ausländischen) Harddiscountern mit ihren kleinen Ladenformaten mit Flächen unterhalb des UVP-Grenzwertes benachteiligt. Neben der längeren Verfahrensdauer bis zur Baubewilligung und dem Risiko von Verbandsbeschwerden, werden den Harddiscountern erwiesenermassen auch eine grössere Anzahl Parkplätze pro Verkaufsfläche zugestanden. In mehreren Fällen müssen zudem die Betreiber von VE Betriebskosten für die ÖV-Erschliessung eines Gebietes bezahlen, wo auch andere Läden angesiedelt sind, die ihrerseits nichts bezahlen müssen, weil sie keinem UVP-Verfahren unterliegen.

In der Schweiz entstehen in den nächsten 5-7 Jahren rund 350 (!) neue Einkaufsstandorte von Harddiscountern mit insgesamt über 40'000 Parkplätzen. Dies entspricht der gesamten Parkplatzzahl der 26 grössten Einkaufszentren der Schweiz! Dies alles ohne UVP-Pflicht und alles im Rücken der Diskussionen um das Verbandsbeschwerderecht und Einsprachen gegen Verkehrsintensive Einrichtungen.

### **Fazit**

- Der Detailhandel hat eine grosse wirtschaftliche Bedeutung im Kanton Aargau.
- Die heutigen Rahmenbedingungen für bestehende Anlagen dürfen auf keinen Fall angetastet werden.
- Die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit müssen weiterhin gewährleistet sein.
- Restriktionsmassnahmen, welche die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit beschneiden, sind rechtlich nicht haltbar, wenn kein Überwiegen der öffentlichen gegenüber den privaten Interessen begründet werden kann.

## **4 Parkraumbewirtschaftung**

Die Parkraumbewirtschaftung stellt gemäss Erläuterungstext «einen wichtigen Inhalt» der Baugesetzrevision dar. Darunter werden nach Aargauer Lesart die drei Teilbereiche Parkleitsystem, Parkraumnutzung und Ausfahrtsdosierung subsumiert.

<sup>2</sup> Art. 26 und 27 BV



Die Parkraumbewirtschaftung kann in bestimmten Fällen – sofern richtig angewendet – ein taugliches Instrument der Verkehrslenkung sein. In Innenstädten kann sie dazu dienen, die knappen Kapazitäten für Besucher freizuhalten (hoher Umschlag pro Parkplatz). In Wohnquartieren können Langzeitparkierer (Pendler) ferngehalten und die Kapazitäten für die Anwohner freigemacht werden. Bei Grossanlässen (Konzerte, Sportereignisse etc.) können grosse Besucherströme besser bewältigt werden.

Bei VE des Einkaufens erachten wir hingegen die Parkraumbewirtschaftung als untaugliches Mittel zur Verkehrslenkung. Dabei muss unterschieden werden, welche Zielsetzung mit einer Parkraumbewirtschaftung verfolgt wird:

### a) Umsteigepotenzial ÖV

Weil beim Einkaufen Waren transportiert werden, insbesondere beim Wochenend- oder Fachmarkteinkauf grössere Mengen, sind viele Kunden auf die Benutzung des Autos geradezu angewiesen. Das Auto ist für den Warentransport beim Einkaufen das geeignetere Verkehrsmittel als der ÖV bzw. der LV. Bezüglich der Benutzung des ÖV zum Einkaufszweck weisen wir auf folgende Fakten und Tatsachen hin:

- Die Verkehrsmittelwahl findet immer beim Ausgangsort statt, also zu Hause beim Kunden.
- Die ÖV-Anbindung beim Kunden ist entscheidend, nicht die beim Zielort (EKZ oder Fachmarkt). Deshalb hat eine Verbesserung der ÖV-Qualität am Zielort kaum eine Wirkung auf den Modalsplit.
- Ein weiteres zentrales Entscheidungskriterium ist die absolute Fahrzeit-Differenz zwischen dem Auto-Einkauf und dem ÖV-Einkauf.
- Eine aktuelle Umfrage bei 1'000 Kunden von Einkaufszentren zeigt, dass die Kunden – selbst bei drastischer Reduktion der Parkplatzzahl – mehrheitlich beim Auto bleiben und einfach zu einer anderen Zeit oder an einem anderen Ort einkaufen gehen. Nur ein ganz kleiner Teil sagt, er würde auf den ÖV umsteigen (vgl. [www.espacemobilite.ch](http://www.espacemobilite.ch), Rubrik Studien, Studie Konso).

Entsprechend kommt eine Studie der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) wenig überraschend zum Schluss, dass das Umsteigepotenzial vom MIV auf den ÖV beim Einkaufen nur bei rund 10% liegt.<sup>3</sup>

### b) Vermeidung von Stau durch Ausfahrtdosierung

Das Ziel der Ausfahrtdosierung wird im Erläuterungsbericht des Kantons wie folgt umschrieben: «Über Zufahrts- und Ausfahrtsregelungen sollen künftig die Verkehrsflüsse auf dem übergeordneten Netz bei hoher Verkehrsbelastung auch in Spitzenzeiten flüssig gehalten werden.»

Heute kennt man dieses System unter dem Begriff «Tropfenzähler» für die Nationalstrassen. Neu soll dies auch für VE angewendet werden.

Während der Tropfenzähler bei den Nationalstrassen mit deren übergeordneter Bedeutung begründet werden kann, greift dieses Argument bei der Anwendung auf VE ins Leere:

- Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf Autobahnen übersteigt denjenigen der Zufahrten um ein Vielfaches. Die überproportionale Betroffenheit einer grossen Anzahl Automobilisten bei einem Stau auf der Nationalstrasse rechtfertigt die Massnahme des Tropfenzählers. Das Verhältnis der Betroffenen bei VE und dem umliegenden Strassennetz ist demgegenüber um ein Vielfaches kleiner. Hinzu kommt, dass bei VE der Kreis der Betroffenen identisch ist mit demjenigen der Verursacher.
- Beim Tropfenzähler auf Autobahnen sind alle Verkehrsteilnehmer betroffen, die in die Autobahn einmünden wollen (keine Diskriminierung), während bei der Ausfahrtdosierung für VE einseitig der Einkaufsverkehr betroffen ist. Es ist nicht einzusehen, weshalb eine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden gegenüber allen anderen benachteiligt werden soll.
- Schliesslich hat die Massnahme eine kontraproduktive Wirkung, wenn negative Rückkoppelungseffekte bei der Einfahrt in die VE entstehen.

<sup>3</sup> RZU: Mobilitätsverhalten, Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal, undatiert, S. 21

### c) Verkehrslenkung durch Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem erleichtert das Auffinden eines Parkplatzes und kann zur Vermeidung von Suchverkehr beitragen. Allerdings weisen wir darauf hin, dass bei Transport von sperrigen oder schweren Waren die Akzeptanz eines längeren Weges zwischen Parkplatz und Laden sehr gering ist. Anders verhält es sich in der Innenstadt, wo tendenziell kleinere Einkäufe getätigt werden und die einzelnen Parkierungsmöglichkeiten näher beieinander liegen als in den weitläufigen Gebieten mit mehreren VE.

#### Fazit

- Massnahmen der Parkraumbewirtschaftung verfehlen bei VE die erwünschte Wirkung weitgehend.
- Die einseitige Ausfahrtdosierung bei VE lehnen wir mit aller Deutlichkeit ab.
- Die Finanzierung von Parkleitsystemen darf nur soweit den Grundeigentümern angelastet werden, als dass die finanzierten Anlagen auf deren Grund stehen.
- Parkleitsysteme dürfen nicht dazu missbraucht werden, Grundlagendaten für weitere Restriktionen wie Fahrtenmodelle etc. zu liefern.

## 5 Raumentwicklung

Es ist unbestritten, dass die Raumplanung Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Verkehrsintensiven Einrichtungen formulieren muss<sup>4</sup>. Dabei haben die Planungs- und Investitionssicherheit ein wichtiges Ziel zu sein.

- Planungssicherheit bedeutet die Ausscheidung von Standorten mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse). Dadurch wird die nötige Planungs- und Rechtssicherheit geschaffen. Auf weitere Restriktionen wie Parkplatzzahlen oder Fahrtenkontingente ist im Interesse einer wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Nutzung zu verzichten (keine zusätzlichen Fesseln für die Wirtschaft).
- Investitionssicherheit bedeutet, dass die in der Bundesverfassung geschützten Grundsätze der Eigentumsgarantie und der Wirtschaftsfreiheit gewährt sein müssen. Eingriffe bei bestehenden Anlagen laufen diesen Grundsätzen zuwider.

## 6 Anträge zu den einzelnen Paragraphen

Unsere konkreten Anträge zu den einzelnen Paragraphen sind in der Beilage 1 aufgeführt. Sie bilden einen integrierten Teil unserer Vernehmlassung.

Grundsätzlich müssen Regelungen, die direkte Auswirkungen auf die VE des Detailhandels haben, direkt im Gesetz festgeschrieben werden und nicht in nachgelagerten Erlassen wie Verordnungen, Weisungen etc.

## 7 Fragebogen

Der vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt ausgearbeitete Fragebogen wurde von uns wie vom Kanton gewünscht ausgefüllt und ist ebenfalls dieser Stellungnahme beigelegt. Obwohl ein Fragebogen die statistische Auswertung der Vernehmlassung für die Verwaltung erleichtert, weist dieses Vorgehen auch gravierende Nachteile auf. Zum einen wird eine differenzierte Stellungnahme erschwert bzw. verunmöglicht, zum anderen kann nur auf vordefinierte Inhalte eingegangen werden.


<sup>4</sup> BAFU/ARE: «Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan», 2006



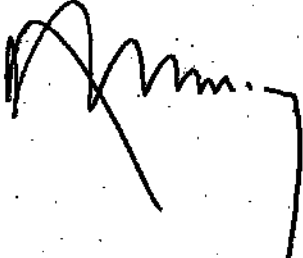
Wir gehen von der Erwartung aus, dass unsere grundsätzliche und gut überlegte Kritik ernst genommen und zu einer umfassenden Überarbeitung der Vorlage führen wird. Gerne stehen wir Ihnen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**espace.mobilité**



Markus Neukom, Vizepräsident  
Leiter Planung/Expansion  
Migros-Genossenschafts-Bund



Martin Kuonen, Geschäftsführer  
Rechtsanwalt und Notar

**Beilagen:**

1. Anträge zu den einzelnen Paragraphen
2. Fragebogen BVU Kanton Aargau

## Vernehmlassung Teilrevision Baugesetz Kanton Aargau: Anträge zu den einzelnen Paragraphen

---

Paragraf	Antrag
§ 4 Verfahren und Rechtsschutz Abs. 4 Variante 1	<p><b>Zustimmung.</b> Wir befürworten Variante 1</p> <p>Begründung: Kohärenz zwischen Regelung auf Bundes- und Kantons-ebene.</p>
§ 6 Begriffe	<p><b>Ablehnung und Neuformulierung</b> § 6 Abs. 2 ist auf Grund der Tragweite dahingehend neu zu formulieren, dass mehrere Bauten nicht als Einheit zu betrachten sind.</p> <p><b>Antrag</b> Die Definition für VE hat einen zentralen Einfluss und ist deshalb auf der Stufe Gesetz festzuschreiben, nicht in einer Verordnung. Dabei ist auf die Definition der Umweltschutzgesetzgebung abzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• &gt; 5'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche</li><li>• &gt; 300 Parkplätze</li><li>• &gt; <b>5'000 Fahrten*</b></li></ul> <p>*Herleitung: 300 PP mit 8 Umschlägen pro Tag (realistischer Erfahrungswert), Hin- und Rückfahrt</p>
§ 8 Inhalt der Richtplanung	<p><b>Ergänzung § 8 Abs 2 lit. c)</b> die <u>Bedürfnisse von und</u> Anforderungen an grössere ...</p> <p>Begründung: Bedürfnis nach Planungssicherheit. Es sollen Standorte ausgeschieden werden, die für alle Beteiligten sinnvoll sind. Für eine ausführliche Begründung siehe Kapitel 5 der Stellungnahme, v.a. «Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan», BAFU/ARE, Mai 2006</p>
§ 13 Grundsatz	<p><b>Ergänzung § 13, neuer, eingeschobener Absatz 2</b> <u>2 Nötige Anpassungen am übergeordneten Strassennetz sind mit den zuständigen kantonalen Behörden vorgängig abzustimmen.</u></p> <p>Begründung: Anpassungen am übergeordneten Strassennetz müssen möglich sein, sonst bedeutet § 13 Abs. 1 faktisch einen</p>

**Paragraf****Antrag**

Baustopp für Gebiete mit hoher Verkehrsbelastung. Die nötige Koordination mit den kantonalen Zielen und Vorgaben bleibt gewährleistet.

alt Abs. 2 wird zu Abs. 3

**Zustimmung zu § 13 Abs. 2**

Begründung:

Planungssicherheit bedeutet die Ausscheidung von Standorten mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse). Dadurch wird die nötige Planungs- und Rechtssicherheit geschaffen. Auf weitere Restriktionen wie Parkplatzzahlen oder Fahrtenkontingente ist aber im Sinne einer wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Nutzung zu verzichten. Für eine ausführliche Begründung siehe Kapitel 5 der Stellungnahme.

alt Abs. 3 wird zu Abs. 4

§ 15b Gebiete mit besonderer Standortgunst

**Zustimmung**

Begründung:

Diese Art von Positivplanung kann sinnvoll sein für die Ansiedlung von VE, wie in den Erläuterungen S. 48 erwähnt.

§ 16 Erschliessung

**Ergänzung § 16 Abs. 4**

.... abgestimmt ist oder das übergeordnete Strassennetz entsprechend angepasst werden kann.

Begründung:

Das übergeordnete Strassennetz ist keine feste Grösse. Sinnvolle und angemessene Anpassungen müssen möglich bleiben.

§ 32 Baureife

**Ergänzung § 32 Abs. 1bis**

1bis Die Baureife fehlt, wenn eine neue verkehrsentensive Nutzung das übergeordnete Strassennetz so stark belastet, dass die zonenkonforme Überbauung von noch nicht überbauten Flächen übermässig erschwert ist. Vorbehalten bleibt ein Ausbau am übergeordneten Verkehrsnetz.

**Ergänzung § 32 Abs. 2 und neuer Abs. 3**

2 Verkehrsentensive Nutzungen müssen dem Zweck entsprechend und in einem Ausmass, das dem realistischen Benutzerpotenzial des öffentlichen Verkehrs entspricht, mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein.

3 (neu) Anforderungen betreffend ÖV-Erschliessungsgüte für VE sind auf Gesetzesstufe zu regeln.

**Paragraf****Antrag****Begründung:**

In Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird oft von Wunschdenken anstatt von realistischen Potenzialen bzw. Bedürfnissen ausgegangen. So behaupten gewisse Kreise seit Jahren, auch bei Möbelabholmärkten sei der Nutzen der ÖV-Anbindung (unabhängig vom Einzugsgebiet der Kundschaft) derart hoch, dass eine Anbindung der Kategorie B gemäss VSS-Normen gefordert werden müsse. Solche unverhältnismässig kostentreibende und realitätsfremde Ansprüche an die ÖV-Anbindung lehnen wir ab.

## § 34 Erschliessungskosten

**Ergänzung § 34 Abs. 1**

.... Dabei werden alle Betriebe berücksichtigt, die von einer zusätzlichen Erschliessung profitieren. Die Höhe des Kostenbeitrags richtet sich nach der Grösse des effektiven Nutzens.

**Begründung:**

Oft zahlen nur die grössten Betriebe in einem Perimeter an die Kosten des ÖV, während kleinere ebenfalls davon profitieren.

Der ökonomische Sondervorteil für die Betreiber ist in der Regel sehr klein, weil der Anteil der ÖV-Benutzer gering ist. Das Interesse der Betreiber ist oftmals nicht vorhanden resp. geschieht gegen ihren Willen.

## § 54a Gesamtkonzept Parkierung

**Ergänzung § 54a Abs. 3 lit. c)**

c) verkehrsintensive Nutzungen ~~vorhanden oder~~ geplant sind und die Parkierung...

**Begründung:**

Erhalt der Eigentums- bzw. Bestandesgarantie sowie der Wirtschaftsfreiheit für die in der Vergangenheit erstellten Bauten. Für eine ausführliche Begründung siehe Kapitel 3 der Stellungnahme.

**Ergänzung § 54a Abs. 3 lit. d)**

d) sie der Regierungsrat im Interesse der Abstimmung unter den Nachbargemeinden dazu verpflichtet., sofern die Mehrheit der betroffenen Gemeinden zustimmt.

## § 56 Anzahl und Ausführung

**§ 56 Abs. 3 ist zu streichen****Begründung:**

Eine Unterschreitung des wirklichen Bedarfs ist wirtschaftlich nicht tragbar und führt zum Verzicht von Investitionen. Bei VE des Einkaufens sind der Reduktion der Parkplätze Grenzen gesetzt, weil das Umsteigepotenzial auf den ÖV und LV klein ist.

**Paragraf****Antrag****Eventualiter: Ergänzung § 56 Abs. 3**

a) das bestehende oder auszubauende Strassennetz den durch die Erstellung von Parkfeldern verursachten zusätzlichen Verkehr nicht aufzunehmen vermag oder

Begründung:

Das übergeordnete Strassennetz ist keine feste Grösse. Angemessene Anpassungen müssen möglich bleiben.

## § 58 Ersatzabgabe

**§ 58 ist zu streichen, alte Version ist beizubehalten**

Begründung:

Wenn schon weniger Parkplätze erstellt werden dürfen, als es der wirkliche Bedarf vorsieht, dann geht es nicht an, dass der Grundeigentümer auch noch für diese Parkplätze, die er nicht realisieren darf, eine Ersatzabgabe leisten muss.

## § 58a Parkierungslenkung

**Ergänzung § 58a Abs. 2**

2 Die Eigentümer solcher Anlagen sind verpflichtet, sich unter Tragung der Kosten, die auf ihrem Grundstück anfallen, einem Parkleitsystem...

Begründung:

Der Detailhandel liefert in seinen Standortgemeinden Steuern ab. Parkierungslenkung auf öffentlichem Grund ist Sache der öffentlichen Hand und entsprechend mit ordentlichen Steuergeldern zu finanzieren.

**§ 58a Abs.3 ist zu streichen**

Begründung:

- Keine Diskriminierung des Einkaufsverkehrs
- Kreis Betroffener = Kreis der Verursacher
- Kontraproduktive Wirkung, wenn negative Rückkopplungseffekte entstehen

Für eine ausführliche Begründung siehe Kapitel 4 b) der Stellungnahme

## § 58b Bewirtschaftung der Parkfelder

**§ 58b ist zu streichen**

Begründung:

- Die heutigen tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für bestehende Anlagen dürfen auf keinen Fall angetastet werden.
- Die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit müssen weiterhin gewährleistet bleiben.
- Keine Diskriminierung des VE-Verkehrs des Detailhandels

**Paragraf****Antrag**

---

- Restriktionsmassnahmen, welche die Eigentums-garantie und die Wirtschaftsfreiheit beschneiden, sind rechtlich nicht haltbar, wenn kein Überwiegen der öffentlichen gegenüber den privaten Interessen begründet werden kann. Ein solches liegt hier jedoch nicht vor.

Für eine ausführliche Begründung siehe Kapitel 3 und 4 der Stellungnahme

§ 59 Bewilligungspflicht und zuständige Behörde

**§ 59 Abs. 3 ist zu streichen**

Begründung:

Die Autonomie der Gemeinden wird unnötig beschnitten. Die Gemeinden sind besser in der Lage, Baugesuche auf ihrem Gebiet auf Grund der örtlichen Begebenheiten zu beurteilen.

# Fragebogen Teilrevision Baugesetz

Öffentliche Vernehmlassung; Abgabetermin: 28. Februar 2007



---

## Fragebogen Teilrevision Baugesetz (öffentliche Vernehmlassung)

Abgabetermin: 28. Februar 2007

---

Ihre Ansicht zum Entwurf "Revision Baugesetz" interessiert uns. Sie werden eingeladen, uns Ihre Stellungnahmen und Vorschläge **zum gesamten Entwurf** zu unterbreiten und namentlich die Fragen auf den folgenden Seiten zu beantworten.

Der Fragebogen und die entsprechenden Unterlagen stehen Ihnen auch auf dem Internet zur Verfügung: [www.ag.ch/vernehmlassungen](http://www.ag.ch/vernehmlassungen) (Laufende Vernehmlassungen).

Von dort können Sie die Dokumente ausdrucken oder den Fragebogen elektronisch bearbeiten.

Hier ein paar Tipps für die elektronische Bearbeitung:

Der Cursor steht automatisch im ersten auszufüllenden Textfeld. Nach jeder Eingabe kann mit der Tabulator-Taste ins nächste Textfeld (mit "Shift" und "Tab" ins vorherige Feld) gesprungen werden. Bei den anzukreuzenden Textmarken genügt es, wenn Sie mit der linken Maustaste das gewünschte Antwortfeld anklicken. Für Korrekturen der Kreuze klicken Sie nochmals auf das falsch gesetzte Kreuz (es verschwindet) und markieren das gewünschte Antwortfeld. Damit Sie den Fragebogen per Mail senden können, müssen Sie ihn zuerst speichern (Befehlsknopf F12).

---

Name: espace.mobilité

Zugehörigkeit: *(Zutreffendes markieren)*

Kantonale Instanz	<input type="checkbox"/>	Umweltverband	<input type="checkbox"/>
Gemeinde	<input type="checkbox"/>	Wirtschaftsverband	<input checked="" type="checkbox"/>
Behördenvereinigung	<input type="checkbox"/>	Berufsverband	<input type="checkbox"/>
Politische Partei	<input type="checkbox"/>	Einzelperson	<input type="checkbox"/>
Planungsverband	<input type="checkbox"/>	andere	<input type="checkbox"/>

Strasse: Monbijoustrasse 14 / Postfach 5236

PLZ: 3001 Ort: Bern

---

Bitte senden Sie uns den ausgefüllten Fragebogen auf dem Postweg (Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Rechtsabteilung, Vermerk BauG, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau) oder per E-Mail ([revision.baugesetz@ag.ch](mailto:revision.baugesetz@ag.ch)) zurück. Vielen Dank!

---

§ 4

Frage 1: Was bevorzugen Sie: Soll für die Regelung des Verbandsbeschwerderechts auf die Bundeslösung verwiesen werden (Variante 1), oder soll das kantonale Recht eine eigene Lösung ausformulieren (Variante 2)?

	Variante 1	Variante 2	egal
Ihre Antwort	<input checked="" type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>

**Bemerkungen:**

Kohärenz zwischen Regelung auf Bundes- und Kantonsebene.

---

---

---

§ 9a

Frage 2: Sind Sie damit einverstanden, dass mit dem regionalen Sachplan ein Planungsinstrument zur Verfügung gestellt wird, um Planungen überkommunal (regional) abzustimmen (Bsp. Umsetzung Agglomerationsprogramm)

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**Bemerkungen:**

---

---

---

**§ 13 Abs. 2**

Frage 3: **Sind Sie damit einverstanden, dass Nutzungspläne an die Kapazitäten des übergeordneten Verkehrsnetz anzupassen sind und dass es für verkehrsin- intensive Nutzungen künftig eine besondere Grundlage in einem Nutzungs- plan (allg. Nutzungsplan/Sondernutzungsplan) braucht?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**Bemerkungen:**

Zu Frage 1 (Nutzungspläne an die Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes anpassen):

Eher nein

Ergänzung § 13, neuer, eingeschobener Absatz 2

2 Nötige Anpassungen am übergeordneten Strassennetz sind mit den zuständigen kantona- len Behörden vorgängig abzustimmen.

Begründung:

Anpassungen am übergeordneten Strassennetz müssen möglich sein, sonst bedeutet § 13 Abs. 1 faktisch 2 einen Baustopp für Gebiete mit hoher Verkehrsbelastung. Die nötige Koor- dination mit den kantonalen Zielen und Vorgaben bleibt gewährleistet.

Zu Frage 2 (Grundlage für VE)

Eher ja

Planungssicherheit bedeutet die Ausscheidung von Standorten mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse). Dadurch wird die nötige Planungs- und Rechts- sicherheit geschaffen. Auf weitere Restriktionen wie Parkplatzzahlen oder Fahrtenkontingente ist aber zu verzichten (keine zusätzlichen Fesseln für die Wirtschaft).

§ 15c

Frage 4: Für die Realisierung spezieller (standortabhängiger) Überbauungen ist neu die bedingte Einzonung möglich (Einzonung mit der Pflicht, die Überbauung innert bestimmter Frist zu realisieren, andernfalls die Einzonung dahinfällt). Unterstützen Sie das?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**Bemerkungen:**

---

---

---

---

§ 25

Frage 5: Die Nutzungsplanung wird von der Gemeindeversammlung (bzw. vom Einwohnerrat) beschlossen. Um überraschende eigentumsrelevante Spontanbeschlüsse der Gemeindeversammlung zu verhindern, darf über Abänderungsanträge nicht mehr direkt an der Gemeindeversammlung abgestimmt werden; für Abänderungen muss neu die Planung vorerst an den Gemeinderat zur Überprüfung zurückgewiesen werden. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**Bemerkungen:**

---

---

---

---

§ 27

Frage 6: a) Die allg. Nutzungspläne der Gemeinden sollen künftig nicht mehr vom Grossen Rat, sondern vom Regierungsrat genehmigt werden – dies mit dem Ziel, die Verfahren zu beschleunigen. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

b) Ebenfalls zur Verfahrensbeschleunigung sollen die Sondernutzungspläne künftig nicht mehr vom Regierungsrat, sondern vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt werden. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**Bemerkungen:**

---

---

---

---

§ 28a

Frage 7: a) Werden Grundstücke in der Landwirtschaftszone einer Bauzone oder einer Materialabbauzone (Spezialzone) zugewiesen, entsteht ein beträchtlicher Mehrwert. Dieser Mehrwert soll künftig zum Teil auch der Gemeinde zur zweckbestimmten Verwendung zugute kommen, indem eine Mehrwertabgabe erhoben wird. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**b) Halten Sie eine Mehrwertabgabe von 30 % für angemessen?** (Die Frage nur beantworten, wenn Sie die Einführung einer Mehrwertabgabe grundsätzlich unterstützen.)

	ja	eher zu hoch	eher zu tief	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**c) Soll die Gemeinde den Satz für die Mehrwertabgabe festlegen (Variante 1) oder soll das BauG für den ganzen Kanton einen einheitlichen Satz fixieren (Variante 2)?** (Die Frage bitte auch dann beantworten, wenn Sie die Einführung einer Mehrwertabgabe nicht unterstützen.)

	Variante 1	Variante 2	egal
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>

**Bemerkungen:**

---

---

---

---

**§ 32**

Frage 8: **Bei neuen verkehrsintensiven Nutzungen, die über ein bereits stark belastetes Strassennetz erschlossen werden, muss künftig geprüft werden, ob die übergeordneten Verkehrskapazitäten des Strassennetzes ausreichen. Sind Sie damit einverstanden?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input checked="" type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**Bemerkungen:**

Das übergeordnete Strassennetz ist keine feste Grösse. Angemessene Anpassungen müssen möglich bleiben.

---

---



§ 40a

Frage 9: a) Sind Sie damit einverstanden, dass die heutige Praxis, wonach im Rahmen der Umsetzung von Bundesrecht für Bauten mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt ein ökologischer Ausgleich verlangt wird, im BauG aufgenommen wird?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

b) Die Höhe des Ausgleichs wird auf 15 % der Eingriffsfläche begrenzt. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	zu hoch	zu tief	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**Bemerkungen:**

---

---

---

---

§ 54a

Frage 10: **Mit dem Gesamtkonzept Parkierung sollen die Gemeinden (bereits nach bisherigem Recht) für ausgewogene Parkplatzlösungen sorgen. In bestimmten Fällen wird die Gemeinde neu verpflichtet, im kantonalen Gesamtinteresse ein Gesamtkonzept Parkierung zu erstellen. Sind Sie damit einverstanden?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input checked="" type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**Bemerkungen:**

Im Rahmen von Gesamtkonzepten Parkierung muss für bestehende Anlagen der Erhalt der Eigentums- und Bestandesgarantie sowie der Wirtschaftsfreiheit gelten.

---

---

---

§ 56

Frage 11: **Heute wird die erforderliche (Mindest-)Zahl Parkfelder gemäss den VSS-Richtlinien berechnet. Eine gesetzliche Maximalzahl gibt es nicht. Auch nach neuem Recht ist die Berechnungsweise dieselbe. Die Anzahl Parkfelder darf aber vom nach Absatz 1 ermittelten wirklichen Bedarf nicht wesentlich abweichen (es gilt somit neu eine gesetzliche Maximalzahl). Sind Sie damit einverstanden?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input checked="" type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**Bemerkungen:**

Eine Unterschreitung des wirklichen Bedarfs ist wirtschaftlich nicht tragbar und führt zum Verzicht von Investitionen. Bei VE des Einkaufens sind der Reduktion der Parkplätze Grenzen gesetzt, weil das Umsteigepotenzial auf den ÖV und LV klein ist.

---

---

---

**§ 58**

Frage 12: **Wer nach bisherigem Recht zuwenig Parkfelder erstellt, muss eine Ersatzabgabe zahlen; allerdings gibt es Ausnahmen (§ 58 Abs. 2 bisheriges Recht). Diese Ausnahmen sollen neu wegfallen. Halten Sie das für richtig?**

Ihre Antwort

<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	eher ja	<input type="checkbox"/>	eher nein	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
	1		2		3		4

**Bemerkungen:**

Wenn schon weniger Parkplätze erstellt werden dürfen, als es der wirkliche Bedarf vorsieht, dann geht es nicht an, dass der Grundeigentümer auch noch für diese Parkplätze, die er nicht realisieren darf, eine Ersatzabgabe leisten muss

---

---

---

**§ 58a**

Frage 13: **Die Gemeinden sollen – in Erfüllung der Gesamtverkehrsstrategie des Grossen Rats (mobilitätAARGAU) – die Möglichkeit haben, ein Parkleitsystem einzuführen. Sind Sie damit einverstanden?**

Ihre Antwort

<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	eher ja	<input type="checkbox"/>	eher nein	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
	1		2		3		4

**Bemerkungen:**

Der Detailhandel liefert in seinen Standortgemeinden Steuern ab. Parkierungslenkung auf öffentlichem Grund ist Sache der öffentlichen Hand und entsprechend mit ordentlichen Steuergeldern zu finanzieren.

**Ergänzung § 58a Abs. 2**

2 Die Eigentümer solcher Anlagen sind verpflichtet, sich unter Tragung der Kosten, die auf ihrem Grundstück anfallen, einem Parkleitsystem...

§ 58 Abs. 3 ist zu streichen

**§ 58b**

Frage 14: **In Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen kann der Gemeinderat für grosse öffentlich zugängliche Parkieranlagen die Bewirtschaftung der Parkfelder verlangen. Finden Sie das richtig?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input checked="" type="checkbox"/> 4

**Bemerkungen:**

Die heutigen Rahmenbedingungen für VE des Detailhandels dürfen auf keinen Fall angetastet werden.

Die Eigentumsгарantie und die Wirtschaftsfreiheit müssen gewährleistet sein.

Keine Diskriminierung der VE des Detailhandels.

Restriktionsmassnahmen, welche die Eigentumsгарantie und die Wirtschaftsfreiheit beschneiden, sind rechtlich nicht haltbar, wenn kein Überwiegen der öffentlichen gegenüber den privaten Interessen begründet werden kann. Ein solches liegt hier jedoch nicht vor.

**§ 59**

Frage 15: **Künftig erteilt der Kanton (und nicht der Gemeinderat) Baubewilligungen für UVP-pflichtige Bauten unter Berücksichtigung der baurechtlichen Stel-**

lungnahme der Gemeinden. Eine Rechtsmittelinstanz fällt so weg. Ent-  
scheide des Kantons können direkt beim Verwaltungsgericht angefochten  
werden. Sind Sie damit einverstanden?

	<b>ja</b>	<b>eher ja</b>	<b>eher nein</b>	<b>nein</b>
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**Bemerkungen:**

---



---



---

<b>Kommentar zu weiteren Bestimmungen des Entwurfs</b>		
<b>§§</b>	++ = befürwortend + = eher befürwortend - = eher ablehnend -- = ablehnend	<b>Kommentar</b>
6	--	Ablehnung und Neuformulierung § 6 Abs. 2 ist dahingehend neu zu formulieren, dass mehrere Bauten nicht als Einheit zu betrachten sind.  Antrag Die Definition für VE hat einen zentralen Einfluss und ist deshalb ist im Gesetz festzuschreiben, nicht in der Verordnung. Dabei ist auf die Definition der Umweltschutzgesetzgebung abzustützen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• &gt; 5'000 m2 Verkaufsfläche</li> <li>• &gt; 300 Parkplätze</li> <li>• &gt; 5'000 Fahrten*</li> </ul> *Herleitung: 300 PP mit 8 Umschlägen pro Tag (realistischer Erfahrungswert), Hin- und Rückfahrt
8	-	Ergänzung § 8 Abs 2 lit. c) die Bedürfnisse von und Anforderungen an grössere ...  Begründung: Bedürfnis nach Planungssicherheit. Es sollen Standorte ausgeschieden werden, die für alle Beteiligten sinnvoll sind.
16	-	Ergänzung § 16 Abs. 4 .... abgestimmt ist oder das übergeordnete Strassennetz entsprechend angepasst werden kann.

		<p>Begründung: Das übergeordnete Strassennetz ist keine feste Grösse. Angemessene Anpassungen müssen möglich bleiben.</p>
32	--	<p>Ergänzung § 32 Abs. 2 und neuer Abs. 3 2 Verkehrsintensive Nutzungen müssen dem Zweck entsprechend und in einem Ausmass, das dem realistischen ÖV-Benutzerpotenzial entspricht, mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein.</p> <p>3 (neu) Anforderungen betreffend ÖV-Erschliessungsgüte für VE sind auf Gesetzesstufe zu regeln.</p> <p>Begründung: In Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird oft von Wunschenken anstatt von realistischen Potenzialen bzw. Bedürfnissen ausgegangen. So behaupten gewisse Kreise seit Jahren, auch bei Möbelabholmärkten sei der Nutzen der ÖV-Anbindung (unabhängig vom Einzugsgebiet der Kundschaft) derart hoch, dass eine Anbindung der Kategorie B gemäss VSS-Normen gefordert werden müsse. Solche realitätsfremden Ansprüche an die ÖV-Anbindung lehnen wir ab.</p>
34	--	<p>Ergänzung § 34 Abs. 1 .... Dabei werden alle Betriebe berücksichtigt, die von einer zusätzlichen Erschliessung profitieren. Die Höhe des Kostenbeitrags richtet sich nach der Grösse des effektiven Nutzens.</p> <p>Begründung: Oft zahlen nur die grössten Betriebe in einem Perimeter an die Kosten des ÖV, während kleinere ebenfalls davon profitieren. Der ökonomische Sondervorteil für die Betreiber ist in der Regel sehr klein, weil der Anteil der ÖV-Benutzer gering ist. Das Interesse der Betreiber ist oftmals nicht vorhanden resp. geschieht gegen ihren Willen.</p>
58	--	<p>§ 58a Abs.3 ist zu streichen</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Diskriminierung des Einkaufsverkehrs</li> <li>• Kreis Betroffener = Kreis der Verursacher</li> <li>• Kontraproduktive Wirkung, wenn negative Rückkopplungseffekte entstehen</li> </ul> <p>Für eine ausführliche Begründung siehe Kapitel 4 b) der Stellungnahme</p>


**Schlussbemerkungen:**

Obwohl ein Fragebogen die statistische Auswertung der Vernehmlassung für die Verwaltung erleichtert, weist dieses Vorgehen auch gravierende Nachteile auf. Zum einen wird eine differenzierte Stellungnahme erschwert bzw. verunmöglicht, zum anderen kann nur auf vordefinierte Inhalte eingegangen werden.

Wir verweisen auf unsere ausführliche Stellungnahme, wo die einzelnen Anträge sauber aufgelistet und begründet sind.

Ort/Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_