

Baudirektion Kanton Zürich,  
Generalsekretariat Stab,  
Vernehmlassung PBG  
Walcheplatz 2  
Postfach  
8090 Zürich

Zürich, den 24. November 2009

## **Stellungnahme zur Änderung des Planungs- und Baugesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grünen Kanton Zürich bedanken sich für die Möglichkeit, sich an der Vernehmlassung zur Änderung des Planungs- und Baugesetzes zu beteiligen und nehmen dazu gern Stellung. Wir danken dem Regierungsrat für die Prüfung unserer Rückmeldung und bitten um deren Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüssen

Ulla Blume

Geschäftsführerin Grüne Kanton Zürich

## **Vernehmlassung Änderung Planungs- und Baugesetz (Vernehmlassungsentwurf vom 3. Juli 2009)**

Die Grünen wünschen sich bei einer Änderung des Planungs- und Baugesetzes ein deutlichere Abkehr vom Grundsatz, dass MIV nötig sei und nur in geordneten Bahnen verlaufen müsse, um weniger Probleme zu verursachen.

Mit den angestrebten Änderungen des PBG wird im Rahmen der Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugenden Nutzungen nur die bestehende Rechtsprechung gesetzlich abgebildet. Mit den vorgesehenen Massnahmen sollen einzig die unmittelbar störenden Auswirkungen des MIV minimiert werden. Dies genügt den Grünen nicht. Der MIV verursacht einerseits unmittelbar feststellbare Lärm- und Luftemissionen, ist aber auch mitverantwortlich für einen grossen Anteil klimawirksamer VOC- und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Nicht eine Verlagerung des MIV, sondern nur eine absolute Verminderung kann diese senken. Mit der Belohnung der SVN mit bis zu 50% mehr Parkplätzen gegenüber anderen Einkaufszentren wird der Anreiz auf MIV zu verzichten zunichte gemacht. Die Grünen erwarten keine Pflasterlipolitik, sondern eine deutliche Abkehr von einer Raum- und Siedlungsordnung, die dem MIV huldigt.

Die nachfolgenden Änderungsanträge stellen nur einen kleinsten gemeinsamen Nenner dar.

## 1. Verfahren und Rechtsschutz

### Genehmigungen

§ 5. <sup>1</sup> Bei der Genehmigung von Erlassen und raumplanungsrechtlichen Festlegungen werden solche Akte auf Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit geprüft.

Absatz 2 unverändert.

<sup>3</sup> Die für die Genehmigung zuständige Behörde entscheidet unabhängig davon, ob der Akt angefochten worden ist.

<sup>4</sup> Der Genehmigungsentscheid wird zusammen mit dem geprüften Akt veröffentlicht und in der Gemeinde aufgelegt.

<sup>5</sup> *Nicht angefochtene Teile eines genehmigungsbedürftigen Aktes können vor Abschluss des Rechtsmittelverfahrens in Kraft gesetzt werden, sofern damit keine Sachverhalte geschaffen werden, welche das Rechtsmittelverfahren beeinflussen können.*

**Begründung:** Bei Baubewilligungen ist es vorstellbar, dass durch den Baubeginn an nicht angefochtenen Anlagenteilen, die Verhältnismässigkeit einer Verweigerung der Bewilligung eines angefochtenen Anlageteils beeinflusst wird.

### Vorprüfung und Genehmigung

§ 89. <sup>1</sup> Die Entwürfe zu Bau- und Zonenordnungen, Sonderbauvorschriften und Gestaltungsplänen sind vor ihrer öffentlichen Auflage der zuständigen Direktion zur Vorprüfung einzureichen. Der Vorprüfungsbericht ist öffentlich aufzulegen.

<sup>2</sup> Nach der Beschlussfassung über solche Akte sind diese der zuständigen Direktion zur Genehmigung einzureichen.

**Kommentar:** Die Grünen begrüssen die zwingende Vorprüfung durch die zuständige Direktion und die Auflage des Vorprüfungsberichtes sehr. Damit können nicht genehmigungsfähige Entwürfe frühzeitig erkannt werden.

### D. Vorentscheide und Auskünfte

#### Vorentscheide

§ 323. <sup>1</sup> Über Fragen, die für die spätere Bewilligungsfähigkeit eines Bauvorhabens grundlegend sind, können Vorentscheide eingeholt werden. Mit dem Gesuch sind alle Unterlagen einzureichen, die zur Beurteilung der gestellten Fragen nötig sind.

<sup>2</sup> Vorentscheide die sich auf das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 und dessen eidgenössische oder kantonale Ausführungsbestimmungen stützen, haben im gleichen Verfahren wie für baurechtliche Bewilligungen zu ergehen.

<sup>3</sup> Hinsichtlich der behandelten Fragen ist ein Vorentscheid in gleicher Weise verbindlich und anfechtbar wie baurechtliche Bewilligungen.

**Kommentar:** Der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin wissen häufig nicht, welche Fragen für eine spätere Bewilligungsfähigkeit grundlegend sind und reichen daher nur diejenigen Unterlagen ein, die sie für grundlegend halten. Gleichfalls kann ein Sachbearbeiter oder eine Sachbearbeiterin der Verwaltung nicht wissen, wie eine Anlage aussehen wird, wenn nur Teile der Gesuchsunterlagen zum Vorentscheid eingereicht werden. Dies kann zu falschen Vorentscheiden führen. Es wäre daher zweckmässiger, wenn auch für Vorentscheide vollständige Gesuchsunterlagen vorgelegt werden müssten.

Ein Beispiel: Ein Landwirt möchte eine Gewächshausanlage errichten. Er erachtet primär die raumrechtlichen Fragen als grundlegend. Aus den eingereichten Unterlagen sind Flächenbedarf und optische Wirkung ersichtlich. Da der Gesuchsteller das Regenwassersammelbecken als nicht grundlegend für die Bewilligungsfähigkeit erachtet, fehlt dieser Anlageteil. Der Sachbearbeiter muss nicht wissen, dass bei Gewächshausanlagen in der Regel auch Regenwassersammelbecken erstellt werden. Dieses Regenwassersammelbecken könnte in den nahen Bach überlaufen und infolge des zu warmen Wassers in Widerspruch zu Einleitbedingungen gemäss GSchG stehen. Wenn keine andere Überlaufmöglichkeit bestünde, wäre infolgedessen die ganze Anlage nicht bewilligungsfähig. Infolge des auf ungenügenden Grundlagen begründeten Vorentscheids müsste die Anlage trotz allem bewilligt werden.

#### § 324

**Kommentar:** Siehe oben. Es ist GesuchstellerInnen häufig nicht klar, was alles grundlegend für die Bewilligungsfähigkeit ist. Infolgedessen stellen sie nicht unbedingt die richtigen Fragen, bekommen also nicht die richtigen Antworten und wännen sich somit in einer falschen Sicherheit.

#### III. Behördenbeschwerde

§ 338 c. Gegen Rekursentscheide, welche die Anordnung einer kantonalen Instanz ganz oder teilweise aufheben, kann die zuständige Direktion zur Wahrung der vom Kanton vertretenen schutzwürdigen Interessen Beschwerde erheben.

**Kommentar:** Die Grünen begrüssen das Beschwerderecht der Behörden.

## 2. Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

### Grundlegende Bemerkungen

Die Gesetzesrevision hält an der Prämisse fest, dass der MIV notwendig ist. Er verursacht zwar Probleme, aber die vorgestellten Lösungsansätze dazu stellen nicht grundsätzlich die Notwendigkeit und den Anspruch des MIV in Frage. Die Lösungen sind eine gesetzliche Festlegung der Rechtsprechung.

Die planerische Festlegung von SVN mit der Einschränkung auf Gebiete mit öV-Qualitätsklassen von mindestens C und gleichzeitiger Möglichkeit einer Erhöhung der zulässigen Parkplatzzahl um 50%(!) ist ein Widerspruch sondergleichen. Ein Umsteigen auf den öV erfolgt nicht oder kaum, solange Parkplätze angeboten werden.

### Zu den einzelnen Paragraphen:

#### C. Der regionale Richtplan

§ 30 Abs. 1 bis 2 unverändert

<sup>3</sup> Der Siedlungsplan kann insbesondere die gemeinde- oder gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte festlegen. ~~Im Siedlungsplan sind Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen festzulegen.~~

Abs. 4 unverändert

**Begründung:** Die Positivplanung kann bei Interessierten den Eindruck erwecken, es bestünde ein Anspruch auf den Standort. (Genauso wie ein Deponieeintrag im Richtplan bei der Bevölkerung Ängste schürt, dass dann tatsächlich eine Deponie errichtet werden.) Es führt demzufolge zu einer Verunsicherung der Rechtssicherheit. Beim Richtplaneintrag sind aber die tatsächlichen Anlagen noch nicht bekannt, d.h. eine Prüfung der bau- und umweltrechtlichen Belange ist noch nicht möglich.

Wenn schon eine Positivplanung durchgeführt werden soll, ist diese im kantonalen Richtplan durchzuführen, der auch die Koordination zwischen den Regionen sicherstellt und aus demokratischer Sicht besser abgestützt werden kann.

§ 49 Abs. 1 bis 3 unverändert

<sup>4</sup> Die Gemeinden *führen* für stark verkehrserzeugende Nutzungen eine ~~der Bau- und Zonenordnung festlegen~~ Nutzungsplanung durch.

**Begründung:** Die Positivplanung von Eignungsgebieten in der Bau- und Zonenordnung führt wie die Richtplanung zu ungerechtfertigten Ansprüchen. Es ist jedoch durchaus sinnvoll, bei Gesuchen für SVN den Standort auch raumplanerisch zu prüfen. Dies geschieht am besten in einer Nutzungsplanung.

§ 242<sup>1</sup> Die Zahl der Abstellplätze für Personenwagen und Fahrräder, die bei Neubauten, sowie bei wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen für Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden ~~zu erstellen sind~~ *erstellt werden können*, bestimmt sich nach Gesetz und Verordnung sowie nach den ergänzenden kommunalen Bestimmungen.

**Begründung:** Unter der Voraussetzung, dass der Anteil an MIV zurückgehen sollte, darf nicht verlangt werden, dass Abstellplätze erstellt werden müssen.

<sup>2</sup> Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes abgestellt werden können.

<sup>3</sup> Bei der Regelung der Zahl der Abstellplätze sind zu berücksichtigen:

- a) der Bedarf je nach Art und Mass der Nutzung;
- b) die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr;
- c) *überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft, Lärm, Boden und Gewässern, ist die Gesamtzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu begrenzen.*

**Kommentar:** die Formulierung lehnt sich an die Formulierung im heutigen PBG. Sie macht klar, dass Umweltschutz ein öffentliches Interesse darstellt.

§ 242a.<sup>1</sup> Die Gemeinden können in der Nutzungsplanung ergänzende Bestimmungen zur kantonalen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze erlassen.

<sup>2</sup> Die Gemeinden können ~~die minimal erforderliche und die maximal zulässige Zahl der Abstellplätze gemäss der kantonalen Verordnung gebietsweise verringern. In den Eignungsgebieten für stark verkehrserzeugende Nutzungen kann die Zahl der Abstellplätze für einzelne stark verkehrserzeugende Nutzungen oder generell und auch für alle übrigen Nutzungen um bis zu 50 Prozent erhöht werden.~~

~~<sup>3</sup> Mit einem Gestaltungsplan ist in den Eignungsgebieten eine Erhöhung der Zahl der Abstellplätze um mehr als 50 Prozent zulässig, falls besondere Gründe hierfür geltend gemacht werden.~~

**Begründung:** Es kann nicht angehen, dass aktiv der MIV gefördert wird, indem eine Erhöhung der Abstellplätze ermöglicht wird.

### IIIa. Fahrtenmodell

§ 242c.<sup>1</sup> ~~Für einzelne Bauten und Anlagen oder für geeignete Gebiete kann an Stelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Abstellplätze für Personenwagen eine vergleichbare maximal zulässige Zahl der Fahrten festgelegt werden.~~

~~<sup>2</sup> Die Möglichkeit gemäss Abs. 1 besteht nur auf Antrag des Grundeigentümers.~~

~~<sup>3</sup> Wird die maximal zulässige Zahl der Fahrten überschritten, hat der Grundeigentümer eine Abgabe zu leisten. Der Regierungsrat legt die Höhe der Abgabe in der Verordnung fest. Die Gemeinde setzt die Abgabe ein für die Verbesserung der Erschliessung der~~

~~betreffenden Anlage oder des betreffenden Gebietes, für welches das Fahrtenmodell gilt.~~

**Begründung:** Fahrtenmodelle sind erfahrungsgemäss ein wenig wirksames Instrument zur Reduktion der Fahrten. Sie werden gerne dort eingesetzt, wo mehrere unterschiedliche Nutzungen mit stark unterschiedlicher Fahrteninduktion auf einem Areal vorhanden sind. So kann der Haupterzeuger von Verkehr die nicht genutzten Fahrten der Mitnutzer des Areals/der Anlage nutzen. Mit einer Abgabe auf «überzähligen» Fahrten ist der Umwelt wenig gedient. Ein Umsteigen auf den öV oder muskelbetriebenen Individualverkehr erfolgt dadurch nicht. Massnahmen, die ebenfalls eingeführt werden könnten, sind Reduktion der Abstellmöglichkeiten und/oder Bewirtschaftung der Abstellmöglichkeiten. Ganz offensichtlich sind diese zielführender, damit wird ein Fahrtenmodell hinfällig. Die Parkplätze sind auch schon gebaut, d.h. die Flächen bereits verbraucht (Art. 1 RPB «haushälterischer Umgang mit dem Boden» wird widersprochen). Auch die Investitionen dafür sind bereits getätigt. Finanzmittel, die besser von vornherein in die Förderung des öV oder Langsamverkehrs hätten investiert werden können.

### **3. Behindertengerechtes Bauen**

Die Grünen begrüßen die neuen Regelungen sehr. Es wäre allenfalls zu überprüfen, ob bei den Regelungen für Wohngebäude Konsistenz mit anderen Kantonen gegeben ist. Wünschenswert wäre dabei eine Reduktion der Anzahl Wohneinheiten, ab der Behindertengängigkeit gefordert ist.

## Verordnung über Fahrzeugabstellplätze

Mit der hier vorgestellten Verordnung wird dem Grünen Grundsatz, dass der MIV verringert werden muss, ungenügend Rechnung getragen. Die vorgesehenen Massnahmen reichen nicht, um ein Umsteigen oder Aussteigen zu bewirken.

§ 2.<sup>1</sup> Der Grenzbedarf ist diejenige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen, die in Bezug auf eine bestimmte Nutzung ~~notwendig~~ **zulässig** ist ohne Berücksichtigung der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr.

<sup>2</sup> Die einzelnen Werte zur Bestimmung des Grenzbedarfs sind im Anhang A aufgeführt.

**Kommentar:** Parkplätze als notwendig zu erachten, heisst auch, dass die Parkplätze erstellt werden müssen. Will man die Parkplatzzahl und damit die Fahrtenzahlen reduzieren, muss von einer maximalen Zulässigkeit ausgegangen werden, nicht von einer von der öV-Erschliessung unabhängigen Notwendigkeit. Können PP nach Bedarf gebaut werden, werden damit auch weiterhin Einkaufszentren, Baumärkte u.ä. (stark verkehrserzeugende Nutzungen) abseits der Hauptnutzenden gefördert.

§ 5. Besondere Verhältnisse bei der Regelung der Zahl der Abstellplätze können beispielsweise sein:

- a) bestehende oder sich abzeichnende Überlastungen auf dem übergeordneten oder lokalen Strassennetz;
- b) Anteile von Fahrrad- und Fussgängerverkehr, die das übliche Mass übersteigen;
- c) ~~schonungsbedürftige Wohngebiete, Natur- und Heimatschutzobjekte und Gewässer~~ *überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft, Lärm, Boden und Gewässern*
- d) Nutzungen mit besonderen Mobilitätskonzepten;
- e) Verkehrssicherheit.

**Kommentar:** die Beschreibung der besonderen Verhältnisse sollte kongruent sein mit derjenigen im Gesetz.

§ 6.<sup>1</sup> Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die

- a) pro Hektare massgeblicher Grundfläche (§ 259 PBG) mindestens 120 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen, die nicht der Wohnnutzung dienen, sowie
- b) Nichtwohn-Nutzungen, die in Folge des zu erwartenden Verkehrsaufkommens der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen oder die über 10 Fahrten pro 100 m<sup>2</sup> massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen.

<sup>2</sup> In jedem Fall nicht als SVN gelten Bauten und Anlagen, die höchstens 50 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen, die nicht der Wohnnutzung zugerechnet werden.

**Kommentar:** siehe Anhang.

~~§ 7. Eignungsgebiete für SVN sind Gebiete, die nach den Kriterien von § 242 b PBG und Anhang C in den regionalen Richtplänen festgelegt werden.~~

**Kommentar:** Die Positivplanung kann bei Interessierten den Eindruck erwecken, es bestünde ein Anspruch auf den Standort. (Genauso wie ein Deponieeintrag im Richtplan bei der Bevölkerung Ängste schürt, dass dann tatsächlich eine Deponie errichtet werden.) Es führt demzufolge zu einer Verunsicherung der Rechtssicherheit. Beim Richtplaneintrag sind aber die tatsächlichen Anlagen noch nicht bekannt, d.h. eine Prüfung der bau- und umweltrechtlichen Belange ist noch nicht möglich.

Wenn schon eine Positivplanung durchgeführt werden soll, ist diese im kantonalen Richtplan durchzuführen, der auch die Koordination zwischen den Regionen sicherstellt und aus demokratischer Sicht besser abgestützt werden kann.

§ 8. Als öffentlich zugängliche Abstellplätze gelten allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze auch ausserhalb des öffentlichen Strassenraumes, insbesondere Parkieranlagen von stark verkehrserzeugenden Nutzungen.

## II. Zahl der Abstellplätze

~~§ 9. 1 Bei Neubauten und bei wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen ist die minimal erforderliche Zahl der Abstellplätze für Personenwagen für Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden zu erstellen und darf die maximal zulässige Zahl nicht überschritten werden. kann eine maximal zulässige Zahl für Personenwagen für Bewohner, Besucher und Kunden erstellt werden.~~

<sup>2</sup> Der massgebliche Bedarf gemäss § 10 ergibt sich aus dem Grenzbedarf (Anhang A) und seiner Reduktion nach den Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, sowie aus der Berücksichtigung besonderer Verhältnisse.

§ 10. <sup>1</sup> Der massgebliche Bedarf bemisst sich unter Berücksichtigung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wie folgt:

<sup>2</sup> Die Gemeinden können den massgeblichen Bedarf gemäss Abs. 1 aufgrund von § 242a Abs. 2 PBG anpassen, resp. aufgrund besonderer Verhältnisse gemäss § 5 dieser Verordnung verringern.

§ 11. Bei Neubauten und bei wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen ist die minimal erforderliche Zahl der Abstellplätze für Fahrräder *in der Nähe des Eingangs* gemäss Anhang D zu erstellen.

**Kommentar:** In der Regel kann von Autoabstellplätzen direkt mit dem Lift in die SVN gefahren werden, Einkäufe können bequem mit dem Caddy zum Fahrzeug gebracht und der Caddy in der Nähe desselben zurückgestellt werden. Mit dem Fahrrad ist eine ähnliche Qualität nur zu erreichen, wenn sich die Abstellplätze in der Nähe des Eingangs befinden.

### III. Zahl der Fahrten

~~§ 13.1 Zur Einhaltung der maximal zulässigen Zahl der Fahrten hat der Grundeigentümer mit der Gemeinde einen Vertrag abzuschliessen über geeignete organisatorische oder verkehrliche Massnahmen sowie über die Höhe der Abgaben und deren Verwendungszweck.~~

~~2 Wird die maximal zulässige Zahl von Fahrten gemäss § 242 c Abs. 3 PBG überschritten, beträgt die Abgabe Fr. 2.00 bis Fr. 4.00 pro überzählige Fahrt.~~

**Kommentar:** Fahrtenmodelle sind erfahrungsgemäss ein wenig wirksames Instrument zur Reduktion der Fahrten. Sie werden gern dort eingesetzt, wo mehrere unterschiedliche Nutzungen mit stark unterschiedlicher Fahrteninduktion auf einem Areal vorhanden sind. So kann der Haupterzeuger von Verkehr die nicht genutzten Fahrten der Mitnutzer des Areals/der Anlage nutzen. Mit einer Abgabe auf «überzähligen» Fahrten ist der Umwelt wenig gedient. Ein Umsteigen auf den öV oder muskelbetriebenen Individualverkehr erfolgen dadurch nicht. Die Massnahmen, die ebenfalls eingeführt werden könnten, sind Reduktion der Abstellmöglichkeiten und/oder Bewirtschaftung der Abstellmöglichkeiten. Ganz offensichtlich sind diese zielführender, damit wird ein Fahrtenmodell hinfällig.

Die Parkplätze sind auch schon gebaut, d.h. die Flächen bereits verbraucht (Art. 1 RPB «haushälterischer Umgang mit dem Boden» wird widersprochen). Auch die Investitionen dafür sind bereits getätigt. Finanzmittel, die besser von vornherein in die Förderung des öV oder Langsamverkehrs hätten investiert werden können.

## Anhang A

### Grenzbedarf (§ 2)

Der Grenzbedarf ist abhängig von der Nutzungsart und dem Nutzungsmass der Bauten und Anlagen und berücksichtigt einen für die entsprechende Nutzungsart üblichen Anteil an Fahrrad- und Fussgängerverkehr.

	Parkplätze für Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen	1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 800 m <sup>2</sup> mBGF
Verkaufsgeschäfte (1)	1 PP/ 150 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 30 m <sup>2</sup> mBGF (2)
Lebensmittel	1 PP/ 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 70 m <sup>2</sup> mBGF (2)
Nicht-Lebensmittel		
Gastbetriebe	1 PP/ 40 Sitzplätze	1 PP/ 6 Sitzplätze
Restaurant, Café	-	1 PP/ 10 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli	1 PP/ 7 Zimmer	1 PP/ 2 Zimmer
Hotel		
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen,	1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 100 m <sup>2</sup> mBGF
Gewerbe und Industrie (1)	1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 300 m <sup>2</sup> mBGF
publikumsorientierte DL-Betriebe (3)	1 PP/ 60 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 500 m <sup>2</sup> mBGF
nicht publikumsorientierte DL-Betriebe, Gewerbe	1 PP/ 150 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 750 m <sup>2</sup> mBGF
Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe	1 PP/ 500 m <sup>2</sup> mBGF	- (2)
Industrielle und gewerbliche Fabrikation		
Lagerflächen		

	Parkplätze für Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
<b>Stark verkehrserzeugende Nutzungen</b> <b>Einkauf</b> Einkaufszentren inkl. Mall, Lager, Restaurants, Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf <b>Freizeit</b> Kino- und Freizeitzentren, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino und Theater <b>Arbeiten</b> Bürocenter, Gewerbeparks, Mischnutzungen mit hohem Anteil Dienstleistungen, inkl. Schulungsräumen und Versorgung	1 PP/ 200 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 200 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 60 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 40 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 250 m <sup>2</sup> mBGF

(1) Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern

(2) Güterumschlag / Anlieferung separat

(3) z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro

Bruchteile über 0,5 sind aufzurunden

**Kommentar:** Die Kreation des Begriffs der stark verkehrserzeugenden Nutzung führt zu einer Rechtsungleichheit zwischen verschiedenen stark verkehrserzeugenden Nutzungen. Die einen sind UVP-pflichtig, andere hingegen nicht. Bei UVP-pflichtigen sind Verbände beschwerdeberechtigt und die kantonalen Fachstellen beziehen dazu Stellung und formulieren, wenn nötig, Auflagen. Die nicht-UVP-pflichtigen hingegen erhalten, ohne dieselben Prüfungen zu durchlaufen, die Möglichkeit ev. mehr Parkplätze erstellen zu können. Läden ohne das Prädikat SVN haben zwar mehr zulässige PP zugute, dafür besteht keine Möglichkeit einer Erhöhung der PP-Zahl.

Die SVN ist widersprüchlich und nicht vereinbar mit dem Ziel einer Reduktion des MIV.