

BGE 131 II 81 – Stadion Zürich, grundsätzliche Klarstellungen zum Fahrtenregime beim Sportstättenbau

Dr. iur. Daniel Thaler, Rechtsanwalt, Zürich

1. Einleitung

Die juristischen Fragen um den Sportstättenbau in der Schweiz gewinnen im Vorfeld der anstehenden Fussball-Europameisterschaft EURO 08 zunehmend an Aktualität¹. Verschiedene Stadionprojekte sind in Planung oder bereits realisiert. Im juristischen Fokus sind kommunale und kantonale Bauvorschriften, die mit Bundesnormen, namentlich der Umweltschutzgesetzgebung, zusammenwirken. Private und öffentliche Interessen an modernen Arenen kollidieren mit den Vorstellungen von Anwohnern und (Umwelt-)Schutzverbänden. Immer wieder strittig sind die immissionsrechtlichen Fragen, und dabei primär – besonders bei Stadionprojekten mit sportfremder Mantelnutzung – die Parkierungs- bzw. Fahrtenproblematik. Dabei ist zu berücksichtigen, dass solche Sportgrossanlagen in aller Regel schadstoffmässig als überdurchschnittliche Emittenten gelten, weshalb die umweltrechtlichen Immissionsschutzbestimmungen einzuhalten sind.

Das schweizerische Bundesgericht hat in BGE 131 II 81 ff. Fundamentalfragen, die im Zusammenhang mit dem geplanten Stadion Zürich, einem Fussballstadion mit Mantelnutzung (Einkaufs- und Kongresszentrum) und Parkhaus, zu beantworten waren, geklärt und wichtige grundsätzliche Überlegungen angestellt. Im Folgenden sollen einige Leitgedanken dargelegt und in Kürze erörtert werden.

2. Sachverhaltszusammenfassung

Startpunkt des Verfahrens bildete der Abschluss eines privaten Gestaltungsplanes für das Stadiongebiet samt Gestaltungsplanvorschriften (GPV) am 28. März 2003. Dieser sieht u.a. – in Abweichung zur speziellen, gestützt auf § 242 PBG² erlassenen kommunalen Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV)³ – ein Fahrtenmodell basierend auf einer Mehrfachnutzung von

Parkplätzen mit einer Fahrtenzahlbeschränkung vor. Die Fahrtenlimite berechnet sich anhand von Parkplätzen und «spezifischen Verkehrspotenzialen» (SVP). Unter SVP werden die Ein- und Ausfahrten pro Tag und Parkplatz für Nutzungsart (z.B. Einkauf, Kongress, Stadion) und Nutzer (Beschäftigte, Besucher) verstanden (bei 365 Tagen pro Jahr). Mit anderen Worten bestimmt der Gestaltungsplan rechtssatzmässig zum einen die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze auf dem Gebiet⁴, zum andern wird die Zahl der je nach Nutzweise der Geschossflächen zulässigen täglichen Ein- und Ausfahrten pro Abstellplatz und Beschäftigten bzw. Besucher/Kunde festgelegt, wobei insgesamt jährliche Fahrtenlimiten für das gesamte Gestaltungsplangebiet einzuhalten sind⁵. Damit wurde eine Alternative zur zahlenmässigen Begrenzung und nutzungsspezifischen Zuordnung von Fahrzeugabstellplätzen gemäss § 242 PGB i.V.m. Art. 3 ff. PPV geschaffen.

Am 4. Juni 2003 stimmte der Zürcher Gemeinderat, am 7. September 2003 auch das Stimmvolk der Stadt Zürich dem privaten Gestaltungsplan zu.

Rekurse an den Regierungsrat des Kantons Zürich wurden mit Entscheid vom 21. April 2004 u.a. bezüglich Parkplatzregime und Herabsetzen der jährlichen Fahrtenlimiten teilweise gutgeheissen⁶. Entsprechend

¹ S. zum Sportstättenbau auch Causa Sport, CaS, 2/2004, S. 121 ff., S. 127 ff., S. 132 ff.

² Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700.1).

³ Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Zürich (PPV) vom 11. Dezember 1996 (AS 741.500).

⁴ I.c. 1250 Abstellplätze (Art. 14 Abs. 1 GPV).

⁵ I.c. insgesamt 3,4 Mio. (Ausgangslimite) bis 2,5 Mio. (Zielzustand) jährliche Fahrten (dazu im Einzelnen Art. 14 Abs. 3 u. 4 der ursprünglichen GPV).

⁶ RRB Nr. 576/2004.

genehmigte der Regierungsrat den Gestaltungsplan am 26. Mai 2004.

In der Folge wurden gegen den Regierungsratsentscheid Beschwerden an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich erhoben, die mit Mehrheitsentscheid vom 5. Juli 2004 teilweise gutgeheissen worden sind. Der Entscheid des Regierungsrates wurde insofern aufgehoben, als damit, in Abweichung zu den Gestaltungsplanvorschriften, die Ausscheidung von Parkplätzen für Beschäftigte und von Veranstaltungs-Parkplätzen verlangt worden war und insgesamt 2,7 Mio. (Ausgangslimite) bis 2,2 Mio. (Zielzustand) Fahrten pro Jahr als rechtmässig erachtet wurden. In teleologischer Auslegung hatte das Verwaltungsgericht das zürcherische Fahrtenmodell als mit dem kantonalen Recht vereinbar erklärt und dessen Verankerung in einem Gestaltungsplan gutgeheissen. Das Verwaltungsgericht wies die Angelegenheit jedoch zur Überarbeitung, insbesondere zur Festsetzung einer verschärften Emissionsbegrenzung im Rahmen von jährlich nur 2,17 Mio. (Ausgangslimite) bis 1,3 Mio. (Zielzustand) Fahrten an die Stadt Zürich zurück⁷.

Mit BGE 131 II 81⁸ bestätigte das Bundesgericht die Sanktionierung des im Gestaltungsplan vorgesehenen Fahrtenmodells durch das zürcherische Verwaltungsgericht, folgte aber bezüglich der zulässigen Fahrtenlimiten den höheren Festlegungen des Regierungsrates und der Ansicht der Minderheit des Zürcher Verwaltungsgerichts.

3. Zentrale Festlegungen

3.1 Zulässigkeit spezifischer Fahrtenmodelle für Sportarenen und andere Grossbauprojekte in Sondernutzungsplänen

In zentralen Erwägungen zum Fahrtenregime folgte das Bundesgericht dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich. Damit sind verbindliche Grundsätze entwickelt worden, die als eigentliche nationale Leitplanken für Planung und Realisierung von Grosssportstätten wirken. Zentral sind folgende Festlegungen:

Trotz Bestehens einer speziellen kommunalen Parkplatzverordnung (PPV der Stadt Zürich) erlaubt es das kantonale Recht (§ 242 PBG), eine Regelung des Parkplatzregimes für ein bestimmtes Gebiet in einem Sondernutzungsplan (Gestaltungsplan) zu treffen, selbst wenn sie von der Parkplatzverordnung der Gemeinde abweicht.

Das kantonale Recht (§ 242 PBG) erlaubt es den Gemeinden, ein Fahrtenmodell vorzusehen, das anstelle einer maximalen Parkplatzzahl eine Begrenzung der durch das Bauvorhaben erzeugten Fahrten beinhaltet. Dabei gilt die Mehrfachnutzung eines Parkfeldes im Rahmen eines solchen Fahrtenmodells (sog. Poolnutzung) als zulässig. Nach Massgabe des konkreten Gestaltungsplans nicht erforderlich ist eine besondere Unterscheidung zwischen Beschäftigten- und Besucherparkplätzen. Für die Sperrung von Parkplätzen zu Veranstaltungsplätzen ohne Veranstaltung fehlte die Gesetzesgrundlage.

Die Poolnutzung von Fahrzeugabstellplätzen erweist sich grundsätzlich als mit den eidgenössischen, kantonal(zürcherischen) und kommunalen (Stadtzürcher) Umweltschutz- und Parkierungsvorschriften vereinbar.

Bei der Umsetzung des kantonalen Rechts gewährt das Bundesgericht, in Bestätigung der Erwägungen des kantonalen Verwaltungsgerichts, den Gemeinden gewisse Autonomie (gestützt auf § 242 PBG) und in diesem Umfang Regelungsfreiheit bezüglich eines Fahrtenmodells in einem Sondernutzungsplan (Gestaltungsplan).

3.2 Fahrtenbeschränkung als verschärfte Emissionsbeschränkung

Anders als im Mehrheitsentscheid des kantonalen Verwaltungsgerichtes erachtete das Bundesgericht eine Fahrtenbeschränkung im Rahmen eines speziellen Fahrtenmodells (sog. Poolnutzung) nicht (nur) dann als eine ausreichende, bundesrechtlich geforderte verschärfte Emissionsbegrenzung, wenn sie das Verkehrsvolumen ebenso begrenzt wie die auf kantonales Recht abgestützte Parkplatzverordnung der Gemeinde. Letztere (PPV) geht von der Begrenzung und nutzungsspezifischen Zuordnung von Parkplätzen aus, somit auch davon, dass Parkplätze Beschäftigten einerseits sowie Besuchern und Kunden andererseits fest zuzuweisen

⁷ VB.2004.00234, abrufbar unter www.vgrzh.ch (samt Minderheitsantrag des Verwaltungsgerichts zur Bestätigung des Regierungsratsentscheids bezüglich Festsetzung der Fahrtenlimiten).

⁸ 1A.189/2004 vom 3. Dezember 2004 (Verwaltungsgerichtsbeschwerde).

sind⁹. Demgegenüber enthält die PPV überhaupt keine Angaben über Fahrtenzahlen, auch nicht mit Bezug auf die Berechnung der Abstellplätze.

Eine Kontrollrechnung bezüglich der Fahrtenlimiten gestützt auf die geltende PPV erachtet das Bundesgericht somit, in Abweichung zum kantonalen Verwaltungsgerichtsentscheid, als weder möglich noch zulässig. Eine solche Gegenrechnung würde voraussetzen, dass die Bewegungszahlen für die verschiedenen Nutzungen pro Parkplatz feststünden oder präzise ermittelt werden könnten.

Das Bundesgericht legt explizit dar, dass Fahrtenkontingentierungen zur Verringerung der Emissionen an der Quelle beitragen und wirksamer sind als Beschränkungen der Parkplatzzahl, darüber hinaus relativ flexibel sind und an veränderte Verhältnisse angepasst werden können, weil Korrekturmassnahmen leichter fallen als nachträgliche bauliche Veränderungen. Auch der Suchverkehr wird vermindert, wobei aber das Angebot frei verfügbarer Parkplätze zusätzlichen Verkehr anziehen und intensivere Spitzenbelastungen nach sich ziehen kann. Deshalb ist der Betriebs- und Kontrollorganisation sowie der Standortwahl grosse Aufmerksamkeit zu schenken.

Damit konnte zunächst festgestellt werden, dass Fahrtenmodelle als Emissionsbeschränkungen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 und Art. 12 Abs. 1 lit. c USG¹⁰ (Verkehrs- oder Betriebsvorschrift) gelten können¹¹, weil deren Zweck darin besteht, den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen. Solche Massnahmen sind vorzusehen, wenn Einwirkungen (Luftschadstoffbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr) im Stadiongebiet unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden, sodass nach Art. 11 Abs. 3 USG verschärfte Emissionsbegrenzungen festzulegen sind.

3.3 Bemessung von Fahrtenlimiten

Fahrtenzahlen sind von den zuständigen Planungs- und Baubewilligungsbehörden bzw. den Rechtsmittelinstanzen, gestützt auf Art. 11 Abs. 3 USG, herabzusetzen, soweit ansonsten die in einem Massnahmenplan vorgesehenen Vorkehrungen zur Parkraumbewirtschaftung umgangen würden.

Auszugehen ist von der Berechnung der minimal zu erstellenden Abstellplätze (Pflichtbedarf) und der maximal zulässigen Parkplätze¹², woraus in concreto im

Gestaltungsplan eine Maximalzahl unter dem errechneten Pflichtbedarf festgesetzt und im Gegenzug die Mehrfachnutzung der Parkplätze gestattet worden ist¹³.

Sodann wurden anhand von bestimmten SVP-Werten¹⁴ und den Parkplatzmengen jährliche Fahrtenzahlen fixiert. Dabei fällt auf, wie stark die betreffenden Festlegungen im (ursprünglichen) Gestaltungsplan, im Regierungsrats- und im Mehrheitsentscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich divergieren¹⁵, was belegt, dass in diesem Bereich der gesetzmässigen Emissionsbegrenzung lange kaum Rechtssicherheit herrschte.

Ausgehend davon stellte das Bundesgericht zunächst fest, dass spezifische Verkehrspotenziale (SVP) für Projektierung und Bau von Parkieranlagen bzw. für die Zugrundelegung von Fahrtenmodellen weder im eidgenössischen Umwelt- noch im zürcherischen Planungs- und Baurecht noch in den Massnahmenplänen festgelegt sind. Ebenso fehlen eine feste Praxis (Normwerte) oder sichere Grundlagen zu Verkehrspotenzialen für Parkieranlagen, namentlich bei Sportanlagen, in der Fachliteratur. Gefestigte Erfahrungswerte oder andere objektive Kriterien für eine klare Bestimmbarkeit solcher SVP-Werte sind nicht nachgewiesen worden.

Demnach gilt – in Abweichung zum Urteil des Zürcher Verwaltungsgerichtes – folgendes höchstgerichtliches Zwischenergebnis: Spezifische Verkehrspotenziale von Parkplätzen für das Stadion Zürich liessen sich nicht bestimmen, sondern bestenfalls anhand von Richtwerten der Grössenordnung nach bemessen. Damit war den Behörden bei der Festlegung

⁹ Somit hätte ein Teil der für die Besucher von Sportevents bestimmten Abstellplätze für andere Benutzer unzugänglich gemacht werden müssen.

¹⁰ Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01).

¹¹ Für Beschränkungen der Flugbewegungszahl s. BGE 126 II 522 E. 22 b, 552.

¹² Vorliegend erging die Berechnung nach der PPV unter Berücksichtigung der VSS-Norm 641 400 (heute 640 290, Norm der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute), basierend auf Erschliessungsgrad und NO₂-Belastung.

¹³ Art. 14 Abs. 1 – 4 GPV.

¹⁴ Oben Ziff. 2 (Anzahl Fahrten pro Parkplatz und Tag).

¹⁵ Zu den divergierenden Fahrtenlimiten in den Entscheiden der verschiedenen Instanzen s. oben Ziff. 2 u. Fn. 5.

der SVP im Rahmen eines Fahrtenmodells ein erheblicher Ermessensspielraum einzuräumen.

Unter diesen Umständen dürfen auch die Vorschläge einer Fachstelle nicht – wie dies das Zürcher Verwaltungsgericht getan hat – einer Expertise gleichgestellt werden, auf die der Richter ohne weiteres abstellen kann¹⁶.

Ebenfalls dem Ermessensbereich zuzuordnen ist, ob während der Einführungsphase eines Fahrtenmodells grössere Fahrmengen zugelassen werden dürfen, weil hierüber eine Abwägung der im Spiele stehenden Interessen zu erfolgen hat. Bei Sportgrosststätten als überdurchschnittlichen Emittenten in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet müssen aber wegen Art. 11 Abs. 3 USG rein wirtschaftliche Überlegungen bei der Regelung des motorisierten Individualverkehrs zurück stehen. Ebenso wenig vermögen frei verfügbare Strassenkapazitäten einen Verzicht auf verschärfte Emissionsbegrenzungen zu rechtfertigen.

3.4 Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche Verwaltung – Justiz

Letztlich hatte das Zürcher Verwaltungsgericht sein Ermessen an die Stelle desjenigen des Regierungsrates des Kantons Zürich gesetzt. Wie dem Bundesgericht¹⁷ kam indes auch dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich¹⁸ bei der Beurteilung der Regelung im kommunalen Gestaltungsplan lediglich Rechtskontrolle zu. Demgegenüber stand dem Regierungsrat des Kantons Zürich als Rekursinstanz volle Kognition und somit auch Angemessenheits- und Zweckmässigkeitskontrolle zu¹⁹.

In diesem Sinne stellt das Bundesgericht klar, dass (kantonale und eidgenössische) Gerichte im Baurecht und namentlich auch in Umweltschutzsachen weder Oberplanungsbehörde noch Aufsichtsinstanz sind. Die Gerichte haben vielmehr die Sphärenabgrenzung zur Verwaltung bzw. der verwaltungsinternen Rechtspflege zu achten²⁰.

Präzisierend bestätigt das Bundesgericht sodann den Grundsatz, dass die verwaltungsinterne Rekursinstanz (nur) Rechtsmittel- und nicht Planungsbehörde ist, weshalb die Überprüfung kommunaler Anordnungen dort sachlich einzuschränken ist, wo es primär um lokale Angelegenheiten und eigentliche Ermessensfragen geht. Umgekehrt hatte der Regierungsrat für die angemessene Berücksichtigung übergeordneter,

vom Kanton zu gewährleistender Interessen zu sorgen²¹. Damit wird der gesetzlich festgelegte Spielraum der Verwaltungsbehörden beim Sportstättenbau klar abgesteckt.

Weil der Regierungsrat des Kantons Zürich weder ungerechtfertigt in das planerische Ermessen der Gemeinde eingegriffen noch (mit der Reduzierung der Fahrtenlimiten) eine bereits ausreichende Emissionsbegrenzung unnötig verschärft hatte, mithin keine Rechtsverletzung bzw. Ermessensüberschreitung vorlag, konnte dessen Rechtsspruch²² zu den Fahrtenlimiten als verwaltungsinterne Rekursinstanz ohne Neubeurteilung bzw. Rückweisung an eine der Vorinstanzen bestätigt werden.

4. Anmerkungen

4.1 Wesentlicher Beitrag zur Rechtssicherheit bei Fahrtenmodellen

Die rechtskräftigen Entscheide um das Stadion Zürich, namentlich das Urteil des Bundesgerichtes und die bestätigten Teile des vorinstanzlichen Urteils des Verwaltungsgerichtes des Kantons Zürich, haben wegweisende Bedeutung. Sie dürften die Rechtssicherheit in diesem heiklen Bereich des Bau- und Umweltrechts und damit für die Projektierung und Realisierung von Grosssportstätten merklich erhöhen.

Davon ist auch und gerade solange auszugehen, als (weiterhin) keine spezifischen Verkehrspotenziale (SVP) für Fahrtenmodelle auf kommunaler, kantonaler oder eidgenössischer Ebene gesetzmässig festgelegt werden, auf die in concreto bei einem Stadionprojekt abgestützt werden könnte.

¹⁶ S. dazu auch BGE 124 II 460 E 4, 473.

¹⁷ Vgl. Art. 104 f. des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege (OG) vom 16. Dezember 1943 (SR 173.110).

¹⁸ Vgl. Art. 50 f. des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen des Kantons Zürich (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG) vom 24. Mai 1959 (LS 175.2).

¹⁹ Art. 33 Abs. 3 lit. b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700) i.V.m. Art. 329 Abs. 2 lit. c PBG u. § 20 Abs. 1 VRG.

²⁰ S. dazu auch BGE 127 II 184 E. 5, 190 ff.; 129 II 331 E. 3.2, 342.

²¹ S. dazu auch BGE 127 II 238 E. 3b/aa, 242.

²² Dazu oben Ziff. 2.

4.2 Klärung der Zuständigkeiten für die Beurteilung von Fahrtenlimiten

Bei der rechtssatzmässigen Festlegung von Fahrtenlimiten in Sondernutzungsplänen bzw. als deren Grundlage bei der Bestimmung von spezifischen Verkehrspotenzialen ist den Verwaltungsbehörden im Rahmen verfügbarer Erfahrungswerte erhebliches Ermessen zugestanden worden. Die kommunalen Behörden vor Ort dürfen ihr Ermessen ausschöpfen und namentlich über lokale Fragen autonom bestimmen.

Zur Überprüfung berufene kantonale Verwaltungsinstanzen haben sich hierbei Zurückhaltung aufzuerlegen. Sie sind indes verpflichtet, bezüglich übergeordneter Interessen, etwa des Verkehrs und der Durchsetzung des öffentlichrechtlichen Immissions-schutzes, namentlich der lufthygienischen Ziele und der Lärmwerte, ihr Ermessen auszuüben und in diesem Bereich notfalls kommunale Festlegung zu korrigieren.

Kantonale Verwaltungsgerichte und das Bundesgericht sind demgegenüber auf eine Rechtskontrolle (einschliesslich Ermessensüberschreitung oder Ermessensmissbrauch) beschränkt, somit auf die Prüfung der Einhaltung der kantonalen Rechtsgrundlagen und des Bundesumweltrechts²³. Sie dürfen nicht Planungs- und Aufsichtsfunktionen ausüben. Im Zentrum der Rechtskontrolle bei Grosssportstätten steht dabei sicherlich die Einhaltung der Voraussetzungen für eine verschärfte Emissionsbegrenzung gemäss Art. 11 Abs. 3 USG²⁴.

4.3 Fahrtenmodelle nur auf freiwilliger Basis oder de lege ferenda

Nach geltendem (zürcherischem) Recht können Fahrtenmodelle im Baubewilligungsverfahren mangels Rechtsgrundlage, d.h. ohne entsprechenden Sondernutzungsplan für ein bestimmtes Gebiet, nicht aufgezungen werden.

Demgegenüber sieht der Entwurf eines neuen Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich²⁵ eine Grundlage für Fahrtenmodelle vor (§ 129 Entwurf PBG):

Neu soll – als eigentliche Folge der Auseinandersetzungen um das Stadion Zürich – bei allen verkehrintensiven Grossüberbauungen wie Sport-, Kultur- oder Einkaufszentren die Zahl der Abstellplätze nach der Anzahl der Fahrten festgelegt werden, welche die

Überbauung durch ihre bestimmungsgemässe Benutzung auslöst. Bei Überschreitung der Fahrtenzahl soll eine Abgabe pro Parkplatz und Jahr zu entrichten sein, die zu einer entsprechenden Verminderung der Fahrten führt. Sodann soll mittels abzuwäzender Lenkungsabgabe die gesetzmässige Parkplatzbewirtschaftung erzwungen werden können. Schliesslich sollen aus Gründen der Rechtsgleichheit auch bestehende Grossüberbauungen innert angemessener Frist diesem Fahrtenregime unterworfen und damit saniert werden²⁶.

4.4 Erschwerte Opposition gegen gesetzmässige Sportstättenprojekte

Bekanntlich wurde auch die basierend auf dem gemäss BGE 131 II 81 sanktionierten und inzwischen rechtskräftigen Gestaltungsplan erteilte Baubewilligung der Bausektion der Stadt Zürich vom 20. Mai 2005 für das Stadion Zürich von zwei Rekursgruppen angefochten²⁷.

Bezüglich Fahrtenregime sind die rechtserheblichen Beanstandungen dabei im Wesentlichen auf das Fahrtencontrolling (Kontrollmechanismen bezüglich festgelegter Fahrtenlimiten) beschränkt, denn was im Gestaltungsplanverfahren rechtskräftig entschieden wurde, ist im Baubewilligungsverfahren nicht mehr anfechtbar²⁸. Somit hat das Bundesgericht auch für das

²³ USG, LRV (Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985, SR 814.318.142.1), LSV (Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986, SR 814.41).

²⁴ Nebst der Prüfung auf Übereinstimmung mit den kantonalen und kommunalen Zielsetzungen in Luftprogrammen, Massnahmenplänen, Fahrzeugabstellverordnungen, Wegleitungen und dergl., subsidiär auch der VSS-Norm/SN 640 290, zur Umsetzung des Umweltrechts. Dabei gehen die Bestimmungen des Umweltrechts über die Emissionsbeschränkungen (Art. 11 und 12 USG) den kantonalen und kommunalen Normen vor und sind direkt anwendbar.

²⁵ Entwurf für die Vernehmlassung vom 19. August bis 19. Dezember 2005, abrufbar unter www.npbg.zh.ch (Entwurf PBG).

²⁶ Eine Arbeitsgruppe prüft derzeit die verschiedenen Möglichkeiten für die Regelung der Parkplatzprobleme, sodass gegebenenfalls mit Änderungen des § 129 Entwurf PBG zu rechnen ist.

²⁷ Vgl. z.B. NZZ, 15. Juni 2005.

²⁸ Rechtsmittel gegen eine erteilte Baubewilligung dürfen keine Rügen mehr vorbringen in Punkten, die im Gestaltungsplan abschliessend geregelt worden sind.

Baubewilligungsverfahren vorgespurt und neuen weit-schweifigen Auseinandersetzungen um das Fahrtenmodell Einhalt geboten.

Im Rahmen des vorerwähnten Entwurfs PBG²⁹ werden namentlich die Ziele verfolgt, die Verfahren zu vereinfachen, die Normierungsdichte zu verringern und die Projektierungs- und Investitionssicherheit zu erhöhen. Eingeführt werden soll u.a. ein Einspracheverfahren, womit – wie in anderen Kantonen – Gegner eines Bauvorhabens ihre Einwände nicht erst im Rekursverfahren vorzubringen haben, sondern bereits während der Auflage des Baugesuchs. Wer es unterlässt, Einsprache zu erheben, wird das Rekursrecht verwirkt haben. Auch bei Ausarbeitung eines Sondernutzungsplans müssen die Einwendungen bereits im Sondernutzungsplanungsverfahren einge-

bracht werden. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sollen dann entsprechende Rügen ausgeschlossen sein. Auf rechtsmissbräuchliche Rechtsmittel soll nicht eingetreten werden, namentlich wenn von der Bauherrschaft unzulässige Leistungen verlangt werden.

Hat das Wetterleuchten für mitunter bekannte Untugenden von Nachbarrekursen und Drittbeschwerden, die um eines mehr oder minder risikolosen Verzögerungserfolgs willen oder zum Erhalt finanzieller Vorteile erhoben werden, eingesetzt?

²⁹ S. www.npbg.zh.ch.