

BGer 1A.125/2005 vom 21. September 2005

Bundesgericht, 2005-09-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1A.125_2005

FR: TF 1A.125/2005 du 21 septembre 2005

IT: TF 1A.125/2005 del 21 settembre 2005

Regeste

Bau- und Nutzungsordnung Spreitenbach, Teiländerung Wille | Raumplanung und öffentliches Baurecht

Erwägungen

E. 1.1

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist zulässig gegen Verfügungen, die sich auf öffentliches Recht des Bundes stützen oder hätten stützen sollen (Art. 97 OG in Verbindung mit Art. 5 VwVG), sofern diese von einer in Art. 98 OG genannten Vorinstanz erlassen worden sind und keiner der in Art. 99 ff. OG oder in der Spezialgesetzgebung vorgesehenen Ausschlussgründe greift. Sodann unterliegen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde gemischtrechtliche Verfügungen bzw. (auch) auf unselbständiges kantonales Ausführungsrecht zum Bundesrecht gestützte Anordnungen sowie auf übrigem kantonalem Recht beruhende Anordnungen, die einen hinreichend engen Sachzusammenhang mit der im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu beurteilenden Frage des Bundesverwaltungsrechts aufweisen. Soweit dem angefochtenen Entscheid selbständiges kantonales Recht ohne den genannten Sachzusammenhang zum Bundesrecht zugrunde liegt, steht die staatsrechtliche Beschwerde zur Verfügung (BGE 128 I 46 E. 1b/aa S. 49; 128 II 259 E. 1.2 S. 262, je mit Hinweisen).

E. 1.2

Angefochten ist in erster Linie ein kantonales letztinstanzliches Urteil, das die Festsetzung eines Nutzungsplans bestätigt. Der Nutzungsplan im Sinne von Art. 14 ff. des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) unterliegt gemäss Art. 34 Abs. 3 RPG der staatsrechtlichen Beschwerde. Indessen ist gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen Nutzungspläne dann zulässig, wenn der Nutzungsplan auf Bundesverwaltungsrecht abgestützte Anordnungen enthält, welche Merkmale einer Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG aufweisen, soweit kein Ausschlussgrund gemäss Art. 99 OG gegeben ist (BGE 123 II 88 E. 1a S. 91, 289 E. 1b S. 291, je mit Hinweisen). Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall erfüllt. Das angefochtene Urteil stützt sich in erster Linie auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01), die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV; SR 814.011) und die Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV; SR 814.318.142.1), darüber hinaus auf kantonales und kommunales Recht. Die planungsrechtlichen bzw. die das kantonale oder kommunale Recht betreffenden Rügen des Beschwerdeführers hängen sachlich eng mit den der Verwaltungsgerichtsbeschwerde unterliegenden Fragen des Bundesverwaltungsrechts zusammen und sind deshalb ebenfalls im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu überprüfen. Hinsichtlich der

Anwendung des kantonalen Rechts richtet sich die Kognition des Bundesgerichtes allerdings nach den für die staatsrechtliche Beschwerde geltenden Grundsätzen (BGE 118 Ib 234 E. 1b S. 237 mit Hinweis).

E. 1.3

Die umstrittene Nutzungsplanänderung für das Bauvorhaben untersteht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Art. 9 USG (vgl. Art. 1 UVPV i.V.m. Ziffer 80.5 Anhang UVPV). Der VCS ist gemäss Art. 55 USG zur Beschwerde berechtigt (Verordnung vom 27. Juni 1990 über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen; VBO; SR 814.076). Er hat sich bereits am gesamten kantonalen Verfahren beteiligt und kann daher gegen den Entscheid des Verwaltungsgerichts Verwaltungsgerichtsbeschwerde führen (Art. 55 Abs. 5 USG). Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde grundsätzlich einzutreten.

E. 1.4

Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden (Art. 104 lit. a und b OG). Hat - wie hier - eine richterliche Behörde als Vorinstanz entschieden und den Sachverhalt nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften festgestellt, ist das Bundesgericht an die Sachverhaltsfeststellung im angefochtenen Entscheid gebunden (Art. 105 Abs. 2 OG).

E. 1.5

Hinsichtlich der prozessualen Anträge des Beschwerdeführers, insbesondere des Begehrens um einen zweiten Schriftenwechsel, rechtfertigt sich deren Abweisung mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen.

E. 2

Der Beschwerdeführer macht zunächst Mängel der Richtplanung geltend. Er wirft den kantonalen Behörden vor, die richtplanerische Abstimmung genüge den gesetzlichen Anforderungen des Raumplanungsgesetzes und der Raumplanungsverordnung nicht. Insbesondere fehle die Koordination mit dem Massnahmenplan Luft; des Weiteren seien weder Alternativstandorte geprüft worden noch habe eine interkantonale planungsrechtliche Abstimmung stattgefunden. Die Interessenabwägung sei einseitig und unvollständig vorgenommen worden.

E. 2.1

Die Anfechtbarkeit von Richtplänen unterliegt nach der bundesgerichtlichen Praxis Einschränkungen. Soweit Private Richtplanungen anfechten, tritt das Bundesgericht nach seiner auf das Jahr 1981 zurückgehenden Praxis auf entsprechende staatsrechtliche Beschwerden nicht ein. In Anbetracht der Unverbindlichkeit der Richtplanung für den privaten Grundeigentümer entschied es, einer privaten beschwerdeführenden Partei fehle es an der Legitimation nach Art. 88 OG (vgl. BGE 107 Ia 77 und 93; 111 Ia 129 E. 3c S. 130 f.); immerhin sei die akzessorische Infragestellung des Richtplans etwa im Rahmen einer Zonenplanung oder eines Baubewilligungsverfahrens möglich (vgl. BGE 107 Ia 77 E. 3 S. 87 ff.).

E. 2.2

Die Grundsätze, nach welchen das Bundesgericht die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen Nutzungspläne zulässt, gelten zwar grundsätzlich auch für kantonale Richtpläne im Sinne von Art. 6 ff. RPG, soweit sie auf Bundesverwaltungsrecht abgestützte Anordnungen enthalten, welche Merkmale einer Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG aufweisen (in diesem Sinne BGE 121 II 430 E. 1c S. 432). Das trifft im vorliegenden Fall jedoch nicht zu. Daran vermag insbesondere der Umstand nichts zu ändern, dass die Richtplananpassung erst durch das Projekt der Beschwerdegegnerin 1 ausgelöst wurde, somit bereits im Richtplanverfahren und bei dessen Vorbereitung von konkreten Projektvorstellungen ausgegangen worden ist und zahlreiche Überlegungen etwa zum Umweltschutzrecht des Bundes mit einbezogen worden sind. Nachfolgende Planungs- und Bewilligungsverfahren bleiben dennoch vollumfänglich vorbehalten. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat mit seiner Richtplanfestsetzung am 20. Mai 2003 lediglich einen politischen Entscheid getroffen. Demnach kann der Richtplan mangels Verfügungscharakter im hängigen Beschwerdeverfahren nicht direkt angefochten werden. Es fragt sich, ob eine akzessorische Prüfung im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde durch den Beschwerdeführer überhaupt möglich ist. Dies kann indes offen bleiben. Selbst wenn dem so wäre, wäre die Rüge abzuweisen, wie sogleich in E. 2.3 f. zu zeigen ist.

E. 2.3

Für die Erstellung ihrer Richtpläne bestimmen die Kantone in den Grundzügen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll. Sie stellen fest, welche Gebiete sich für die Landwirtschaft eignen, besonders schön, wertvoll, für die Erholung oder als natürliche Lebensgrundlage bedeutsam sind oder durch Naturgefahren oder schädliche Einwirkungen erheblich bedroht sind (Art. 6 Abs. 1 und 2 lit. a-c RPG). Sie geben Aufschluss über den Stand und die anzustrebende Entwicklung der Besiedlung und des Verkehrs, der Versorgung sowie der öffentlichen Bauten und Anlagen (Art. 6 Abs. 3 lit. a und b RPG). Richtpläne zeigen mindestens wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlicher Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen (Art. 8 lit. a und b RPG).

E. 2.4

Der Regierungsrat hat in seiner Botschaft an den Grossen Rat vom 26. März 2003 eingehend dargelegt, welche Gründe und Überlegungen ausschlaggebend waren für die Festsetzung des Standortes "Wille" für Einkaufszentren und Fachmärkte in Spreitenbach. So macht er Ausführungen zu Standort und Dimensionierung, zur Verkehrssituation, insbesondere zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr, zur Parkplatzbewirtschaftung, Parkierung, zum Fuss- und Radverkehr sowie zur Gestaltung und den Projektanforderung. Weiter nimmt der Regierungsrat eine Interessenabwägung unter wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltrechtlichen Gesichtspunkten vor und kommt in einer Gesamtbeurteilung zum Schluss, dass die Vorteile einer Projektrealisierung deutlich überwiegen. Die Umwelt- und Verkehrsbelastungen gelte es in Grenzen zu halten. Aus diesem Grund wurden Auflagen und Massnahmen für das nachfolgende Verfahren formuliert, welche unter anderem die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Parkplatzbewirtschaftung und die Parkierung betreffen. Der Regierungsrat bezeichnet die Standortfestlegung denn auch als Grundsatzbeschluss. Der Grosse Rat hat sich diesen Erwägungen in seiner Sitzung vom 20. Mai 2003 angeschlossen. In Kenntnis der hohen Verkehrs- und Luftbelastung wurde die Verkaufsfläche für Fachmärkte auf maximal 25'000

m² festgesetzt, während die Fläche für Einkaufszentren auf 2'000 m² limitiert wurde. Inwiefern dieses Vorgehen gegen die verfassungsrechtlichen oder gesetzlichen Erfordernisse verstossen soll, ist weder ersichtlich noch vom Beschwerdeführer dargetan. Detailfragen bleiben dem Nutzungsplan- und dem Baubewilligungsverfahren vorbehalten und sind nicht bereits auf der Stufe Richtplan zu regeln. Derart ausformulierte Auflagen und Massnahmen finden sich selten schon in diesem Planungsstadium. Auch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) kommt in seiner Beurteilung vom 1. Februar 2005 zum Schluss, einer Festsetzung des Standortes Wille stehe aus seiner Sicht nichts mehr entgegen, insbesondere nachdem die Standortverschiebung mit dem Ausschluss von publikumsintensiven Nutzungen am alten Standort verbunden wurde und der Kanton Zürich in seiner Stellungnahme zur Richtplananpassung nicht mehr von einer übermässigen Belastung des überregionalen Strassennetzes im Limmattal ausgeht. Zudem wurde die Anpassung des Richtplanes bei den Gemeinden Spreitenbach, Killwangen, Neuenhof, Würenlos und Dietikon (ZH) aufgelegt. Daraus wird auch deutlich, dass die vom Beschwerdeführer bemängelte interkantonale Abstimmung sehr wohl stattgefunden hat. Die vom Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang vorgebrachten Rügen wären demzufolge in jedem Fall abzuweisen.

E. 3

Der Beschwerdeführer erachtet die gesamte Nutzungsplanung als mangelhaft. Seiner Meinung nach ist insbesondere die Erschliessung des neuen Standortes mit dem öffentlichen Verkehr (öV) der Güteklasse C ungenügend. Er bemängelt die fehlende Auseinandersetzungen mit den Vorgaben des Massnahmenplans Luft und führt sinngemäss die grossen Verkehrsprobleme des Raums Dietikon/Spreitenbach ins Feld, welche in Widerspruch zur jetzigen Planung ständen. Weiter macht er geltend, er habe auf die Studie "Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Dietikon/Spreitenbach" vom Juni 2001 aufmerksam gemacht, welche kurzfristig zu realisierende Massnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr fordere. Die Relevanz dieser Studie werde dadurch bestätigt, dass sie die Grundlage der aktuellen Richtplanvorlage für die Stadtbahn Limmattal bilde. Die interkantonale Abstimmung bei der Standortevaluation fehle. Das Verwaltungsgericht habe in dieser Hinsicht den rechtserheblichen Sachverhalt offensichtlich unrichtig und unvollständig festgestellt.

E. 3.1

Das Verwaltungsgericht hat sich entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers sehr wohl mit seinen Einwendungen auseinandergesetzt. Im Sinne des rechtlichen Gehörs müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 129 I 232 E. 3.2 S. 236 ; 126 I 97 E. 2b S. 102, je mit Hinweisen). Das Verwaltungsgericht war darum nicht gehalten, zu jedem einzelnen Argument Stellung zu nehmen. Die umweltschutzrechtlichen Aspekte des Vorhabens, insbesondere etwa die Erschliessung durch den öV, hat es unter Erwägung 4 ff. des angefochtenen Urteils im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung beurteilt. Es ist dem Verwaltungsgericht auch nicht vorzuwerfen, es habe hinsichtlich der interkantonalen planerischen Abstimmung den Sachverhalt offensichtlich falsch festgestellt. Wie bereits das ARE im Rahmen der Richtplananpassung festgehalten hat, geht der Kanton Zürich in seiner Stellungnahme nicht mehr von einer übermässigen Belastung des überregionalen Strassennetzes im Limmattal aus. Schon daraus wird deutlich, dass sich der Kanton Zürich zum Projekt geäussert hat. Ausserdem sind zum öffentlichen Verkehr im

Raum Dietikon/Spreitenbach verschiedene Planungen im Gang. Der Verkehrsverband Aargau Ost und die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich haben zwischen Dietikon und Spreitenbach ein neues öV-Konzept erarbeitet, welches die Busverbindung Spreitenbach-Dietikon neu über die Industriestrasse führen soll, also unmittelbar am Standort "Wille" vorbei. Im Rahmen der Plattform Aargau-Zürich (PAZ) wird zudem grenzüberschreitend an einer Gesamtentwicklungsplanung Limmattal gearbeitet, welche ein Entwicklungs- und ein Verkehrskonzept umfasst. Die beiden ersten Phasen des Verkehrskonzeptes wurden bereits abgeschlossen (siehe Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 26. März 2003, E. 4.2.2 sowie die Kurzinformationen der Plattform Aargau-Zürich vom April 2004 und den Planungs- und Mitwirkungsbericht der Gemeinde Spreitenbach vom 20. Januar 2004). Der Vorwurf der falschen Sachverhaltsfeststellung entbehrt somit jeder Grundlage. In Bezug auf die Rechtmässigkeit des Richtplanverfahrens kann auf E. 2.3 f. hievon verwiesen werden, während die Anforderungen an die Erschliessung mit öV nachfolgend in E. 9 zu prüfen sind.

E. 4

Der Beschwerdeführer rügt im Zusammenhang mit der seines Erachtens mangelhaften Nutzungsplanung eine Missachtung des in Art. 21 Abs. 2 RPG verankerten Grundsatzes der Planbeständigkeit. Er verweist auf ein Urteil des Aargauer Verwaltungsgerichtes vom 7. November 1997, in welchem dieses den Entscheid der Gemeinde Spreitenbach, im Gemeindegebiet Ost Läden nur bis zu einem Anteil von 10% der zulässigen Bruttogeschossfläche zu gestatten und Neubauten sowie Erweiterungen von Einkaufszentren zu verbieten, als rechtmässig bestätigt hatte.

E. 4.1

Nach Art. 21 Abs. 2 RPG werden die Nutzungspläne überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben. Ein Zonenplan kann seinen Zweck nur erfüllen, wenn er eine gewisse Beständigkeit aufweist (BGE 120 Ia 227 E. 2b S. 231 mit Hinweisen). Andererseits sind Pläne revidierbar, da dem Grundeigentümer kein Anspruch auf dauernden Verbleib seines Landes in derselben Zone zukommt und Planung und Wirklichkeit bei Bedarf in Übereinstimmung gebracht werden müssen (BGE 123 I 175 E. 3a S. 182 f.). Für die Frage, ob die Veränderung der Verhältnisse erheblich ist und damit ein öffentliches Interesse an einer Planänderung besteht, bedarf es einer Interessenabwägung unter Berücksichtigung u.a. der Geltungsdauer des anzupassenden Zonenplans, seines Inhalts, des Ausmasses der beabsichtigten Änderung und deren Begründung (vgl. BGE 128 I 190 E. 4.2 S. 198 f.). Je neuer ein Zonenplan ist, umso mehr darf mit seiner Beständigkeit gerechnet werden, und je einschneidender sich die beabsichtigte Änderung auswirkt, umso gewichtiger müssen die Gründe sein, die für die Planänderung sprechen (BGE 120 Ia 227 E. 2c S. 233; 113 Ia 444 E. 5a S. 455). Nach Ablauf des Planungshorizontes, der für Bauzonen 15 Jahre beträgt (Art. 15 lit. b RPG), sind Zonenpläne grundsätzlich einer Überprüfung zu unterziehen und nötigenfalls anzupassen (Entscheid 1P.293/1994 vom 20. Dezember 1994 E. 3c, publ. in ZBI 97/1996 S. 36). Im Rahmen dieser Gesamtrevision können auch veränderte politische Vorstellungen zum Ausdruck kommen. Je näher eine Planungsrevision dieser Frist kommt, desto geringer ist deshalb das Vertrauen auf die Beständigkeit des Plans, und umso eher können auch geänderte Anschauungen und Absichten der Planungsorgane als zulässige Begründung für eine Revision berücksichtigt werden (Urteil 1P.611/2001 vom 25. Januar 2002 E. 3.2, publ. in ZBI 104/2003 S. 654).

E. 4.2

Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass die Bestimmung der Bauordnung, welche das Verwaltungsgericht 1997 im Rahmen der Normenkontrolle geschützt hat, bereits 1991 von der Gemeinde beschlossen worden war. Die Genehmigung war 1993 erfolgt. Die nun strittige Teiländerung, welche aus verfahrensökonomischen Gründen der Gesamtrevision vorgezogen worden war, wurde am 18. November 2003 von der Gemeindeversammlung beschlossen, mithin ungefähr 12 Jahre seit Beschluss des vom Beschwerdeführer angerufenen § 116 Abs. 2 der Bauordnung. Diese Zeitspanne stellt 4/5 des ordentlichen Planungshorizonts dar. Inzwischen liegen insbesondere in tatsächlicher Hinsicht veränderte Verhältnisse vor, da die Beschwerdegegnerin 1 plant, ihren bestehenden Standort zugunsten des Projekts "Wille" aufzugeben. Mit Blick auf die in E. 4.1 zitierte Rechtsprechung kann von einer Verletzung der Planbeständigkeit keine Rede sein.

E. 5

Der Beschwerdeführer stellt die Umweltverträglichkeit des Vorhabens insgesamt in Abrede. Vorab erachtet er die UVP in verschiedener Hinsicht als mangelhaft. Weiter sei eine öV-Erschliessung der Güteklasse C ungenügend. Die Parkplatzzahl sei falsch berechnet worden und verschärfte Emissionsbegrenzungen seien nicht erst auf der Stufe des Baubewilligungsverfahrens vorzunehmen. Überdies verlangt er die zwingende Anordnung eines Hauslieferdienstes (siehe dazu E. 11.4 hienach).

E. 5.1

Unbestritten ist, dass die geplante Anlage der UVP-Pflicht unterliegt (Ziff. 11.4 und 80.5 des Anhangs zur UVPV). Das für die Prüfung massgebliche Verfahren bestimmt das kantonale Recht (Art. 5 Abs. 3 UVPV i.V.m. Ziff. 11.4 und 80.5 des Anhangs zur UVPV). Wird im Hinblick auf ein Vorhaben eine Nutzungsplanung durchgeführt, so erfolgt die erste Stufe der UVP gemäss § 20 Abs. 1 des Dekrets über die Umsetzung des Umweltschutzrechts vom 27. Oktober 1998 (USD/AG; SAR 781.110) bereits in diesem Verfahren. Dies ist vorliegend der Fall. Der Nutzungsplan legt Randbedingungen fest, die im anschliessenden Baubewilligungsverfahren verbindlich sind, da eine akzessorische Überprüfung des Nutzungsplans im Baubewilligungsverfahren grundsätzlich ausgeschlossen ist (BGE 131 II 103 E. 2.4.1 S. 110; 123 II 337 E. 3a S. 342; 119 Ib 480 E. 5c S. 486, je mit Hinweisen; Robert Wolf, Zum Verhältnis von UVP und Nutzungsplanung, in: URP 1992 S. 133 ff., 135 f. und 149). Im Baubewilligungsverfahren findet daher keine entsprechende Prüfung mehr statt. Wie das Verwaltungsgericht richtig festgehalten hat, sind bereits im Nutzungsplanverfahren alle relevanten Interessen gegeneinander abzuwägen und insbesondere die Vorschriften über die Bodennutzung und den Umweltschutz in einer Gesamtschau zu prüfen. Massgeblich ist vorliegend insbesondere, inwiefern der Nutzungsplan Festlegungen trifft, die lufthygienisch von Bedeutung sind. Dabei geht es vor allem um die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (öV), die zulässige Parkplatzzahl und die Parkplatzbewirtschaftung.

E. 5.2

Bei der geplanten Anlage handelt es sich um eine neue Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG , die geeignet ist, Einwirkungen in Form von Luftverunreinigungen und Lärm zu erzeugen. Diese sind gesamthaft zu beurteilen, d.h. es sind alle Emissionen zu berücksichtigen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden (BGE 131 II 103 E. 2.1.2 S. 108; 125 II 129 E. 4 S. 132; 124 II 272 E. 2a S. 275, je

mit Hinweisen). Die Emissionen sind im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG , Art. 4 LRV). Die Emissionsbegrenzungen werden verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (Art. 11 Abs. 3 USG).

E. 5.3

Das Baugrundstück liegt in einem lufthygienisch übermässig belasteten Gebiet. Die Stickstoffdioxid-Immissionen in Spreitenbach sind übermässig (Umweltverträglichkeitsbericht der Gruner AG, Ingenieure und Planer, Basel, 10. September 2003 [im Folgenden UVB], S. 26). Laut der NO₂-Immissionskarte für das Jahr 2000 (UVB, Anhang 6.1-6a) liegt das Planungsgebiet im Bereich des Grenzwertes (30 µg/m³); teilweise ist die Belastung auch höher (26-35 µg/m³). Der UVB geht zudem davon aus, dass auch der Grenzwert für Feinstaub (PM₁₀; 20 µg/m³) im Raum Spreitenbach - zumindest im Bereich der Kantonsstrasse und der Autobahn - überschritten ist. Daher ist das Vorhaben nicht nur vorsorglichen, sondern verschärften Emissionsbegrenzungen zu unterstellen (Art. 11 Abs. 3 USG ; Art. 9 Abs. 4 und Art. 31 ff. LRV ; dazu E. 9 hiernach). Zunächst ist jedoch zu klären, welcher Ausgangszustand bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit massgeblich ist.

E. 6

Der Beschwerdeführer rügt, im vorliegenden Fall sei zu Unrecht das "Nettoprinzip" zur Anwendung gelangt. Eine Berücksichtigung der am alten Standort allenfalls wegfallenden Belastung sei unzulässig.

E. 6.1

Diese Argumentation verkennt, dass sich das Verbot des "Nettoprinzips" auf die Frage bezieht, ob überhaupt eine UVP durchzuführen ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist bei der Frage, ob eine Anlage der UVP-Pflicht untersteht oder nicht, vom Nettobelastungspotenzial der geplanten Anlage auszugehen. Nicht von Bedeutung ist dabei, ob schon von anderen Anlagen Einwirkungen ausgingen und wie sich diese in Zukunft entwickeln werden. Die Vorbelastung der Umwelt und die nach dem Bau der neuen Anlage voraussichtlich verbleibende Belastung sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung selbst abzuklären bzw. abzuschätzen (Art. 9 Abs. 2 lit. a und c USG); die genannten Belastungen bilden somit Gegenstand der Prüfung und keine Kriterien für die Prüfungspflicht an sich (BGE 114 Ib 344 E. 5a S. 353 f.; dazu auch Heinz Aemisegger, Die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Praxis des Bundesgerichts, URP 5/2004 S. 394 ff, Ziff. 2.3 S. 403). Vorliegend ist unbestritten, dass das Neubauprojekt UVP-pflichtig ist. Von Interesse ist indes, welcher Ausgangszustand gemäss Art. 9 Abs. 2 lit. a USG relevant ist.

E. 6.2

Der Begriff Ausgangszustand in Art. 9 Abs. 2 lit. a USG meint den vom Vorhaben noch nicht beeinflussten Umweltzustand mit seinen natürlichen Standortmerkmalen und seinen Vorbelastungen (vgl. Urteil 1A.59/1995 vom 28. April 2000 E. 3c/aa, publ. in URP 2000 S. 691 ff., 695; Heribert Rausch/Peter M. Keller, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2001, N. 79 zu Art. 9). Massgebend ist der Zustand, in dem sich die dem Vorhaben zuzurechnenden Belastungen auszuwirken beginnen, dies aber nicht als blosse Momentaufnahme, sondern unter Einbezug der voraussichtlichen künftigen Entwicklung

(Rausch/Keller, a.a.O.). Daraus folgt, dass die Umweltauswirkungen der bestehenden Anlage bei der Beurteilung des Ist-Zustandes zu berücksichtigen sind. Der UVB stellt den Ausgangszustand in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung eingehend dar, u.a. anhand der flächenhaften Immissionsmodellierung für den Schadstoff NO₂ (UVB vom 10. September 2003 S. 25 ff. und Anhänge 6.1-6a sowie 6.1-6b). Da es sich beim neuen Standort um eine Baulandbrache handelt, waren keine bestehenden Emissionen auszuweisen. Der UVB hat dennoch die Emissionssituation in Spreitenbach sowie die prozentuale Aufteilung der Luftschadstoffe auf die jeweiligen Quellengruppen dargestellt (UVB S. 27). Sodann enthält der UVB Ausführungen zu den Auswirkungen des Neubauprojekts während der Bauphase und während der nachfolgenden Betriebsphase. Die Einstellung der bestehenden Anlage ist im vorliegenden Fall direkt mit der Erstellung des Neubauprojektes verbunden und wird mit dem Ausschluss publikumsintensiver Nutzungen in der revidierten BNO (§ 14bis) verankert. Wird die Umweltverträglichkeit der neuen Anlage geprüft, sind im Rahmen der UVP sowohl die Auswirkungen zu berücksichtigen, welche die Einstellung der bestehenden Anlage zur Folge hat, als auch diejenigen, welche von der neuen ausgehen werden. Beide Massnahmen haben Einfluss auf die Umweltbelastung. Eine solches Vorgehen ist denn auch ganz im Sinne des in Art. 8 USG verankerten Gebots einer gesamthaften Betrachtungsweise: Danach ist die Umweltverträglichkeit eines Projekts unter Einbezug aller Teilvorhaben zu prüfen, die in zeitlicher und sachlicher Hinsicht zusammenhängen (vgl. Rausch/Keller, Kommentar USG, N. 8 zu Art. 8, mit Hinweis auf BGE 124 II 74 E. 7a S. 82). Auch die Stellungnahme des ARE vom 1. Februar 2005 zur Richtplananpassung macht deutlich, dass der Ausschluss publikumsintensiver Nutzung am alten Standort eine massgebliche Rolle für die Gutheissung des Vorhabens gespielt hat. Es ist den kantonalen Instanzen darum nicht vorzuwerfen, dass sie den Wegfall von Emissionen am alten Standort "Breite" bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit mit einbezogen haben. Dabei handelt es sich nicht um eine Verrechnung der unbestritten vorhandenen hohen Luftbelastungen, sondern um eine gesamthafte Betrachtung, einschliesslich der Massnahmen zum Schutze der Umwelt (Art. 8 und Art. 9 Abs. 2 lit. b USG ; zum Ganzen auch BUWAL, Handbuch Umweltverträglichkeitsprüfung UVP, September 1990, S. 27 ff.).

E. 7

Weiter macht der Beschwerdeführer geltend, im UVB fehlten Angaben über die verbleibende Belastung am alten Standort. Er wirft dem Verwaltungsgericht in diesem Zusammenhang eine offensichtlich unrichtige und unvollständige Sachverhaltsfeststellung vor. Zudem seien die Ausführungen zum geplanten Halbanschluss Spreitenbach an die A1 widersprüchlich. Der Regierungsrat habe die Berücksichtigung des Anschlusses aufgrund der steigenden Verkehrsbelastung für gerechtfertigt erachtet, während der UVB den Halbanschluss als entlastende Massnahme werte. Der Beschwerdeführer habe eine umfassende Klärung der Verkehrssituation mit und ohne Halbanschluss gefordert, was nicht geschehen sei. Der angefochtene Entscheid verletze daher Art. 9 USG i.V.m. Art. 9 UVPV . Der Sachverhalt sei offensichtlich unrichtig und unvollständig festgestellt worden.

E. 7.1

Das Verwaltungsgericht legt im angefochtenen Entscheid dar, welche Aspekte der UVB berücksichtigt hat. Es kommt zum Schluss, dass entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers kein "Nettoprinzip" zur Anwendung gelangt sei und mithin keine weitergehenden und detaillierten Abklärungen bezüglich der verbleibenden Umweltbelastung am alten Standort erforderlich gewesen seien. Im Grundsatz habe der

UVB aufzuzeigen, welche künftigen Belastungen für die Umwelt vom Vorhaben ausgehen. Im Rahmen der abschliessenden Beurteilung der Umweltverträglichkeit genüge es demnach, im UVB darzutun, dass die Umnutzung am alten Standort zu einer wesentlichen Reduktion der Emissionen und damit auch zu einer Reduktion des im Anhang 6.1-6a für das Gebiet "Breite" ausgewiesenen Immissionswertes für NO₂ von 31-40 µg/m³ führe. Inwiefern diese Feststellungen offensichtlich unrichtig oder unvollständig sein sollen, ist nicht ersichtlich.

E. 7.2

Hinsichtlich des geplanten Autobahn-Halbanschlusses von und in Richtung Bern/Baden verweist das Verwaltungsgericht auf eine Pressemitteilung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 22. Dezember 2004: Danach hat der Bundesrat auf Antrag des aargauischen Regierungsrates das Generelle Projekt für den Halbanschluss Spreitenbach an die Nationalstrasse A1 mit Gesamtkosten von Fr. 27'960'000.-- am 22. Dezember 2004 genehmigt. In der gleichentags veröffentlichten kantonalen Medienmitteilung wird als nächster Schritt die Einreichung des Ausführungsprojektes an das UVEK zur Genehmigung im Februar 2005 genannt. Voraussichtlich könne noch vor den Sommerferien die öffentliche Auflage erfolgen, während die Submissionsvorbereitungen ab Ende 2005 beginnen würden, um wie geplant ab Mitte 2006 die mit der Gesamterneuerung der A1 koordinierten Bauarbeiten starten zu können. Die Übergabe des Halbanschlusses an den Verkehr könne somit Ende 2007 erfolgen. Das Verwaltungsgericht schliesst daraus, die Realisierung des Halbanschlusses sei soweit gesichert, dass die Prüfung einer Variante ohne Halbanschluss nicht erforderlich sei. Diese Schlussfolgerung ist aufgrund der Aktenlage keineswegs offensichtlich falsch. Im Verfahren der Berichterstattung kann es überdies nicht darum gehen, zu jeder Art möglicher Belastung durch die zukünftige Anlage umfassende wissenschaftliche Untersuchungen anzustellen, ungeachtet des Standes der bereits vorhandenen Kenntnisse und unabhängig von der Bedeutung im konkreten Fall. Der UVB darf sich auf das für den Entscheid Wesentliche beschränken und soll sich, soweit möglich, auf bereits andernorts gemachte Erfahrungen stützen (BGE 118 Ib 206 E. 13 S. 228). Die zusätzlichen Abklärungen, welche der Beschwerdeführer verlangt, würden diesen Rahmen sprengen. Aus der zitierten Medienmitteilung des UVEK vom 22. Dezember 2004 geht zudem hervor, dass der Halbanschluss die bestehende Strassenüberführung "Härdli" der Furttalstrasse über die Nationalstrasse A1 und den Rangierbahnhof Limmattal nutzen wird. Die Furttalstrasse soll ausgebaut und über zwei Kreisel an Industriestrasse und Kantonsstrasse angeschlossen werden. Diese neuen Verkehrsbeziehungen werden die benachbarten Anschlüsse Neuenhof und Dietikon nach Meinung des UVEK stark entlasten. Gleichzeitig würden damit aber auch die vom Kanton im Zusammenhang mit dem Ausbau des Baregg隧nels realisierten Verkehrsmassnahmen im Limmattal unterstützt (Medienmitteilung des UVEK vom 22. Dezember 2004). Es ist denn auch nicht widersprüchlich, wenn der Regierungsrat in seinem Beschluss vom 20. Juni 2004 feststellt, dass die Verkehrsbelastung auf der Industriestrasse im Vergleich zu heute steigen werde. Auch gemäss UVB wird der Verkehr auf den Zufahrtsstrassen erheblich zunehmen (UVB Ziff. 6.1.7 S. 29 f.). Nichtsdestotrotz werden die Anschlüsse Neuenhof und Dietikon erheblich entlastet werden. In diesen Aussagen ist keine Widersprüchlichkeit zu erkennen. Schon gar nicht ist dem Verwaltungsgericht der Vorwurf falscher Sachverhaltsfeststellung zu machen.

E. 8

Der Beschwerdeführer erachtet den UVB in verschiedener Hinsicht als mangelhaft. Er rügt sinngemäss die fehlende Abklärung der projektinduzierten Gesamtfracht an Emissionen im UVB und deren fehlende Berücksichtigung in der UVP. Gleichzeitig macht er geltend, die Zahlen im Verkehrsgutachten und im UVB seien falsch.

E. 8.1

Einwirkungen sind nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gesamthaft zu beurteilen, d.h. es sind alle Emissionen zu berücksichtigen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden, einschliesslich der von den Beschäftigten, Besuchern und Kunden verursachten Verkehrsemissionen in der Umgebung der Anlage (BGE 131 II 103 E. 2.1.2 S. 107 f.; 125 II 129 E. 4 S. 132; 124 II 272 E. 2a S. 275, je mit Hinweisen). Darzustellen sind im UVB alle Auswirkungen, die von der Anlage ausgehen oder mit deren Realisierung ausgelöst werden, also alle direkten und indirekten Auswirkungen einer Anlage (Rausch/Keller, Kommentar USG, N. 82 zu Art. 9). Neben den Emissionen aus dem Betrieb selber sind insbesondere auch Emissionen aufgrund des zusätzlich bewirkten Verkehrsaufkommens zu thematisieren (vgl. BGE 120 Ib 436 E. 2c/dd S. 448; Rausch/Keller, a.a.O.). Die Gesamtfrachten werden im UVB nicht ausgewiesen. Es finden sich wohl Ausführungen zur lokalen Zusatzbelastung, welche durch die Verlegung und Vergrösserung des Standortes bedingt ist. Die Emissionen der Altanlage sowie diejenigen der Neuanlage sind sodann nicht explizit ausgewiesen worden. Indessen wurde ein Untersuchungsperimeter festgelegt, innerhalb dessen die Emissionen der Neuanlage gestützt auf das Verkehrsgutachten vom 3. Juli 2003 (Verkehrsgutachten als Grundlage zum Umweltverträglichkeitsbericht, Gruner AG Basel, revidierte Fassung vom 3. Juli 2003, in der Folge: Verkehrsgutachten) geschätzt wurden. Das untersuchte Gebiet liegt zwischen den Autobahnanschlüssen Neuenhof und Dietikon. Erfasst wurden alle Fahrten auf der Autobahn und dem Strassennetz zwischen der Autobahn und dem neuen Standort, inklusive der Kundenfahrten ohne Autobahnbenutzung. Für das Limmattal zwischen Schlieren/ Engstringen und Neuenhof (inklusive der nördlich angrenzenden Gemeinden bis Boppelsen und Dänikon), die Gemeinden an der Bernstrasse zwischen Bremgarten und Dietikon (Rummelbachtal und unteres Reppischtal) sowie das Reusstal zwischen Mühlau auf der linken Talseite respektive Lunkhofen auf der rechten Talseite und Stetten mit den westlich und östlich angrenzenden Gemeinden (inklusive Wohlen) ging man von der Nutzung von Lokalstrassen (ohne Autobahn) aus (UVB S. 30). Die Umlegung des Kundenverkehrs auf das Strassennetz erfolgte mit Hilfe der Daten aus einer Postleitzahl-Umfrage vom September 2002. Dabei wurde jeder Postleitzahl eine Hauptzufahrtsroute zugeordnet und die vom Möbelhaus verursachten Gesamtfahrten entsprechend aufgeteilt. Für den voraussehbaren Zustand mit dem Autobahn-Halbanschluss nahm man an, dass die Kunden aus dem Raum Baden/Wettingen und dem unteren Aaretal bis nach Waldshut künftig verstärkt zwischen Wettingen und Spreitenbach die Autobahn benutzen werden. Der Kundenverkehr aus Spreitenbach wurde am neuen Standort hälftig auf östliche und westliche Herkunft aufgeteilt (UVB S. 30 f.). Die Emissionen wurden innerhalb der befahrenen Gemeindegebiete bis zu den Autobahnanschlüssen berechnet. Sodann wurden die Verkehrsströme am heutigen Standort mit denjenigen am neuen Standort verglichen und gestützt darauf die Luftschadstoffemissionen (NO_x und NMHC [Nicht-Methan Kohlenwasserstoffe]) des Strassennetzes errechnet. In der Tabelle 6.1-5 des UVB (S. 32) werden diejenigen Emissionsanteile aufgezeigt, welche den Parkiervorgängen, Zufahrtsstrassen und der Heizungsanlage zuzurechnen sind.

E. 8.2

Der UVB hat somit im Ergebnis sehr wohl die Emissionen der Altanlage mit den zu erwartenden der neuen verglichen. Dazu wurde ein Untersuchungsperimeter festgesetzt, was dem üblichen Vorgehen entspricht und dessen Wahl im vorliegenden Fall als sachgerecht erscheint. Die zweckmässige Abgrenzung des Untersuchungsperimeters ist stets anspruchsvoll (siehe Rausch/Keller, Kommentar USG, N. 82 zu Art. 9). Gemäss dem Handbuch "UVP bei Strassenverkehrsanlagen" (Anleitung zur Erstellung von UVP-Berichten, Mitteilungen zur UVP des BUWAL, des Bundesamtes für Strassenbau und der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, Bern 1992) ist der Untersuchungsperimeter abhängig von den Verkehrsbelastungen (Neuverkehr, Verkehrsverlagerungen), Geographie (Tal, Ebene) und der Meteorologie (Windrichtungen, Inversionslagen, Klima). Als Faustformel kann bei Strassenverkehrsanlagen die Untersuchungsgrenze dort gezogen werden, wo die nach Schadstoffemissionen gewichteten Verkehrsbelastungsänderungen unter rund 10% liegen (a.a.O., S. 85). Wenn das Verwaltungsgericht diese Faustformel analog auch bei publikumsintensiven Anlagen anwenden will, weil sie ein praktikables und verhältnismässiges Kriterium darstelle, ist dies nicht zu beanstanden. Die zu erwartenden Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs werden sich gemäss den Ausführungen im UVB insbesondere im engeren Umkreis der Anlage bemerkbar machen. Auszugehen ist vor allem von einer Verkehrszunahme auf den neu ausgebauten nahen Abschnitten der Müsli- und der Willestrasse und im Nahbereich aus den Parkierungsvorgängen. Zu Recht (siehe E. 6.2 hievore) hält der UVB aber fest, dass bei der Betrachtung der Zusatzemissionen auch der künftig wegfallende Verkehr am bestehenden Standort berücksichtigt werden muss. Das bestehende Einrichtungshaus wird heute von 1'000'000 Besuchern jährlich frequentiert. Selbst wenn am Standort "Breite" eine neue Nutzung stattfinden wird, wird sie aufgrund des Ausschlusses publikumsintensiver Einrichtungen bedeutend geringer ausfallen. Der UVB geht davon aus, dass der Neubau nicht zu Mehrverkehr, sondern zu einer Verkehrsverlagerung innerhalb des Gebietes führen wird.

E. 8.3

Das BUWAL schätzt in seiner Vernehmlassung vom 13. Mai 2005 die Gesamtemissionen mittels einer Hochrechnung ab. Es führt dazu aus, das prognostizierte Verkehrsaufkommen pro 100 m² Verkaufsfläche sei im Vergleich zu anderen Ikea Standorten eher niedrig. Bei einer Fläche von 22'545 m² und einem berechneten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 3100 (Verkehrsgutachten S. 9) ergebe sich ein Verkehrsaufkommen von 13.7 Fahrten pro 100 m² Fläche. Die im Auftrag des KIGA Bern durchgeführte Literaturstudie der metron vom 20. Dezember 2002 (Grundlagen zur Bestimmung des Fahrtenaufkommens [MIV] verkehrsinduzierter Anlagen und Planungen) weise im Vergleich dazu für die Ikea Dietlikon einen Wert von 24 und für die Ikea Lyssach einen Wert von 22 aus. Das Wohnland Dübendorf habe allerdings nur einen Wert von 6 Fahrten pro 100 m² Fläche und Tag. Wegen der Konkurrenz der umgebenden Ikea-Filialen in Pratteln, Lyssach und Dietlikon lasse sich nicht ausschliessen, dass das Kundeneinzugsgebiet der Ikea Spreitenbach kleiner sei und daraus ein kleineres Kundenaufkommen pro Fläche resultiere. Das BUWAL habe jedenfalls keine gesicherten Fakten, um die den Berechnungen zugrunde gelegten Daten des Verkehrsgutachtens als falsch einzustufen. Gestützt darauf ergebe die vorgenommene Hochrechnung, dass das Vorhaben bei einem DTV von 3100 Fahrten und einer durchschnittlichen Anfahrsdistanz von 20 km im Jahr 2010 etwa 5 t NO_x-Emissionen

verursachen werde. Im Vergleich dazu würden die Emissionen von Industrie und Gewerbe in der Gemeinde Spreitenbach im Jahr 2001 gesamthaft 12.4 t NO_x (UVB Anhang 6.1-1) betragen.

E. 8.4

Demzufolge erweisen sich die Feststellungen des Verwaltungsgerichtes nicht als offensichtlich unrichtig oder unvollständig und binden das Bundesgericht (Art. 104 lit. b und 105 Abs. 2 OG). Mit den kantonalen Vorinstanzen ist davon auszugehen, dass die vorgenommenen Abklärungen den gesetzlichen Anforderungen an den UVB gemäss Art. 8 und 9 USG sowie Art. 9 Abs. 3 UVPV genügen (dazu BGE 118 Ib 599 E. 7 S. 603 ff.), zumal zu berücksichtigen ist, dass die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen getroffenen Annahmen über künftige Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet sind (statt vieler BGE 126 II 522 E. 14 S. 542 f.). Zu Recht hat das Verwaltungsgericht überdies in Erwägung gezogen, dass sich die Gesamtfracht zumindest im konkreten Fall eines Möbelmitnahmemarktes im Umfeld von weiteren Einkaufszentren mit Blick auf die Konkurrenz-, Verbund- und Mitnahmeeffekte praktisch nicht feststellen lasse und rein hypothetisch bleibe (E. 5h/dd S. 43 des angefochtenen Entscheids). Soweit der Beschwerdeführer sich auf den Leitfaden der Direktion für öffentliche Bauten des Kantons Zürich beruft, ist dem Regierungsrat des Kantons Aargau darin zuzustimmen, dass die aargauischen Behörden nicht gehalten waren, diesen anzuwenden. Hinzu kommt, dass die vom Beschwerdeführer verlangte Gesamtfrachtabklärung auch im zitierten Leitfaden lediglich als "zusätzliche Information, die nicht direkt in den Vergleich der Auswirkungen im Einflussgebiet mit und ohne Projekt einhergeht" genannt wird.

E. 8.5

Daraus ergibt sich auch, dass die Rügen des Beschwerdeführers, wonach die Würdigung der Luftbelastung willkürlich sowie die Zahlen im Verkehrsgutachten und im UVB falsch seien, unbegründet sind. Wie das Bundesgericht in BGE 131 II 81 E. 6.1 S. 93 festgehalten hat, werden weder im eidgenössischen Umweltschutzrecht noch im zürcherischen Planungs- und Baurecht noch in den Massnahmenplänen spezifische Verkehrspotenziale festgelegt, die bei Projektierung und Bau von Parkierungsanlagen zu beachten oder den Fahrtenmodellen für solche Anlagen zugrunde zu legen wären. Gleiches gilt für die rechtliche Ausgangslage im Kanton Aargau. Wie gesehen hat auch das BUWAL keine gesicherten Fakten, um die den Berechnungen zugrunde gelegten Daten des Verkehrsgutachtens als falsch einzustufen (E. 8.3 hiervor). Unbestritten ist überdies - wie der Beschwerdeführer selbst festhält -, dass die neue Anlage zu überdurchschnittlichen Emissionen führt (dazu sogleich E. 9 hiernach).

E. 9

Der Beschwerdeführer beanstandet, die Erschliessung der Neuanlage mit öffentlichen Verkehrsmitteln sei im Lichte der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ungenügend. Er verlangt eine Erschliessung mindestens der Güteklasse B.

E. 9.1.1

Es ist unbestritten, dass das Vorhaben in einem lufthygienisch übermässig belasteten Gebiet liegt (E. 5.3 hiervor). Angesichts dieser Ausgangslage ist ein geplantes Nutzungsvorhaben nicht nur vorsorglichen, sondern verschärften Emissionsbegrenzungen zu unterstellen (Art. 11 Abs. 3 USG ; BGE 131 II 103 E. 2.2 S. 109). Zu Recht haben die kantonalen Instanzen

auch festgestellt, dass es sich bei dem geplanten Objekt um einen überdurchschnittlichen Emittenten handelt und dass die übermässige Luftbelastung nicht nur durch das strittige Vorhaben bedingt ist (angefochtenes Urteil E. 6a/aa und bb). Verursachen eine Vielzahl von Anlagen die übermässige Luftbelastung, so sind die erforderlichen Emissionsbegrenzungen durch einen Massnahmenplan gemäss Art. 44a USG und Art. 31 ff. LRV zu koordinieren (zur Publikation bestimmtes Urteil 1A.27/2005 vom 27. Mai 2005, E. 4.1; BGE 131 II 103 E. 2.5.1 S. 111; 125 II 129 E. 7b S. 139; 124 II 272 E. 4a S. 279 mit weiteren Hinweisen; Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 4. Aufl., Bern 2002, S. 364 mit Hinweisen). Der Massnahmenplan gibt die Quellen von Emissionen, die für die Entstehung der übermässigen Immissionen verantwortlich sind, und ihre Bedeutung für die Gesamtbelastung an, die Massnahmen zur Verhinderung oder Beseitigung der übermässigen Immissionen sowie den Beitrag, welchen die einzelnen Massnahmen dazu leisten. Es ist grundsätzlich Sache des Massnahmenplans, die für die Verbesserung der Luftqualität erforderlichen Massnahmen auszuwählen, Art und Weise ihres Vollzugs zu bestimmen und den Realisierungszeitraum festzulegen (Art. 32 Abs. 1 lit. a-e LRV ; BGE 131 II 103 E. 2.5.1 S. 112).

E. 9.1.2

Der Kanton Aargau hat erstmals 1991 einen Massnahmenplan Luft erlassen, welcher in der Zwischenzeit durch den Massnahmenplan Luft 2002 ersetzt worden ist. Die Massnahme M7 (Massnahmenplan S. 43) äussert sich zu den "Rahmenbedingungen bei publikumsintensiven Einrichtungen". Als Quellengruppe wird der Personenverkehr angegeben. Zielsetzung der Massnahme ist "Nutzungen mit hoher Verkehrserzeugung an Standorte mit guter öV-Erschliessung" zu verlagern. Es sollen Rahmenbedingungen entwickelt werden, "um den Verkehr von publikumsintensiven Einrichtungen möglichst umweltschonend zu gestalten". Das Ziel ist die "richtige Nutzung am richtigen Ort". Durch "Optimierung der Strassen-, Parkier- und öV-Infrastruktur" will man eine "Reduktion der Fahrten und Fahrleistungen erzielen (Parkplatzbewirtschaftung)". Die Erläuterungen zur Massnahme M7 halten fest, dass Entwicklungsschwerpunkte an überdurchschnittlich gut erschlossenen Standorten in der Nähe von Zentren gefördert werden sollen. An anderen, eher peripheren Orten, soll Zurückhaltung hinsichtlich publikumsintensiven Nutzungen geübt werden. Bei publikumsintensiven Einrichtungen muss die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein (Massnahmenplan S. 62). Gleichzeitig wird auf den Abschnitt S 3.4. (Lärmschutz und Luftreinhaltung) des kantonalen Richtplanes hingewiesen, wonach die Gemeinden im Gesamtkonzept Parkierung aufzuzeigen haben, wie die Parkierung geordnet (im Rahmen der Bau- und Nutzungsordnung) beziehungsweise die Parkplätze bewirtschaftet werden müssen, um die verkehrsbedingten Emissionen in den Gemeinden zu reduzieren.

E. 9.1.3

Der Massnahmenplan hat den Charakter einer behördenverbindlichen Verwaltungsverordnung und bildet damit für sich allein keine gesetzliche Grundlage für behördliche Massnahmen gegenüber Privaten (Art. 44a Abs. 2 USG). Hingegen lassen sich im Massnahmenplan vorgesehene Massnahmen u.a. dann direkt auf das USG abstützen, wenn sie den Charakter von Verkehrs- oder Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 1 Bst. c USG haben (BGE 125 II 129 E. 7b S. 139; 124 II 272 E. 4 S. 279 ff. mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1061, E. 2b; Heribert Rausch/Arnold Marti/Alain Griffel, Umweltrecht, Zürich 2004, N. 209; Theo

Loretan, Kommentar USG, 1998, N. 55 zu Art. 44a).

E. 9.2.1

In Bezug auf die Anbindung an den öffentlichen Verkehr hat das Bundesgericht verschiedentlich festgestellt, dass Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht im Einflussbereich der privaten Bauherrschaft liegen und es sich daher nicht um Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG handelt (BGE 123 II 337 E. 7a S. 353; Urteil 1P.23/2001 vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1061 ff., insbesondere E. 1d S. 1064 und E. 4c S. 1070; Urteil 1A.54/2001 vom 14. Februar 2001 in URP 2002 S. 441). Dies schliesst jedoch nicht aus, dass gestützt auf andere bundesrechtliche oder kantonale Rechtsnormen derartige Massnahmen ergriffen oder verlangt werden (vgl. BGE 120 Ib 436 E. 3c S. 456), beziehungsweise bei ihrem Fehlen eine Baubewilligung verweigert werden kann (Urteil 1P.23/2001 vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1061 ff. E. 4c S. 1070).

E. 9.2.2

Die Voraussetzung einer hinreichenden Erschliessung ergibt sich aus Bundesrecht (Art. 19 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG). Der Begriff der hinreichenden Erschliessung ist insoweit ein bundesrechtlicher (BGE 117 Ib 308 E. 4a S. 314; Alexander Ruch, Kommentar RPG, Zürich 1999, N. 83 zu Art. 22). Indessen enthält das Bundesrecht nur allgemeine Grundsätze, während sich die Anforderungen an die Erschliessung im Detail aus dem kantonalen Recht ergeben (statt vieler: André Jomini, Kommentar RPG, N. 2 zu Art. 19). Namentlich verlangt das Bundesrecht nicht eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (BGE 123 II 337 E. 5b S. 350). Eine kantonale Vorschrift, welche ein solches Erfordernis aufstellt, ist selbständiges kantonales Recht, dessen Anwendung grundsätzlich nicht mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde überprüfbar ist. Da die Frage der hinreichenden Erschliessung mit öffentlichem Verkehr jedoch in engem Sachzusammenhang mit dem Luftreinhalterecht steht, ist das Rechtsmittel auch in diesem Punkt als Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu behandeln. Hinsichtlich der Anwendung des kantonalen Rechts richtet sich die Kognition des Bundesgerichtes freilich nach den für die staatsrechtliche Beschwerde geltenden Grundsätzen (Urteil 1P.23/2001 vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1061 ff., insb. E. 1d S. 1064 mit Hinweis).

E. 9.2.3

Das kantonale (aargauische) Recht kennt keine gesetzliche Pflicht zur Erschliessung eines Bauvorhabens durch den öffentlichen Verkehr. § 32 Abs. 2 des Baugesetzes vom 19. Juni 1993 (BauG/AG; SAR 713.100) sieht einzig vor, dass bei Bauten mit intensivem Publikums- und Güterverkehr überdies verlangt werden kann, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind. Eine bestimmte Güteklasse der öV-Erschliessung ist somit nicht verbindlich vorgegeben. Demgegenüber hat der Kanton Zürich in § 237 Abs. 1 Satz 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG/ZH) vorgeschrieben, bei grösseren Überbauungen müsse die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein. Die Zürcher Behörden verlangen gestützt auf diese Bestimmung - in Verbindung mit dem Personenverkehrsgesetz und der Angebotsverordnung - für Bauvorhaben mit besonders grossem Publikumsverkehr eine öV-Güteklasse der oberen Kategorie. In den vom Beschwerdeführer zitierten Entscheiden 1P.23/2001 vom 5. September 2001 (Adliswil) und 1A.54/2001 vom 14. Februar 2002 (Dietikon) hatte das Bundesgericht die erwähnte kantonale Regelung lediglich auf deren

willkürfreie Anwendung hin zu überprüfen. Die dort angestellten Überlegungen lassen sich darum nicht unbesehen auf die aargauische Rechtslage übertragen. Zu prüfen ist, ob andere kantonale Grundlagen eine öV-Erschliessungspflicht bestimmter Qualität vorsehen.

E. 9.3.1

Wie bereits gesehen, ist der Massnahmenplan behördenverbindlich. Doch auch darin finden sich keine Aussagen zu einer bestimmten öV-Güteklasse. Den kantonalen Behörden ist demnach nicht vorzuwerfen, sie hätten in dieser Hinsicht die Vorgaben des Massnahmenplanes missachtet. Immerhin wird in Ziff. 5.1.2 der Botschaft des Regierungsrates vom 26. März 2003 zur Richtplananpassung verlangt, der Gemeinderat habe betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicherzustellen, dass ab Eröffnung der neuen Anlage die Haltestellenkategorie IV und eine öV-Güteklasse C (10-19-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten) realisiert sei. Diese Richtplanvorgabe wurde im Nutzungsplanverfahren mit § 14ter Abs. 8 der revidierten BNO umgesetzt. Danach muss im Zeitpunkt der Eröffnung des Fachmarkt- und Einkaufszentrums eine öV-Güteklasse C in Hauptverkehrszeiten (inkl. Samstag) unter überwiegender finanzieller Beteiligung der Grundeigentümer realisiert sein. Gemäss UVB (S. 15) ist die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr durch eine Verlängerung der Buslinien bei der Eröffnung des Einrichtungshauses vom benachbarten Einkaufszentrum Tivoli (rund 400 m entfernt) gegeben. Mit Inbetriebnahme des neuen Gebäudes werden für die bestehende Buslinie 8 in der Industriestrasse neue Haltestellen auf dem Areal der Beschwerdegegnerin 1 in beide Fahrrichtungen eingerichtet (vgl. Anhang 5.1-1, Massstab 1:3'000). Es wird entsprechend den Vorgaben des öV-Konzeptes die Güteklasse C (10-19-Minuten-Takt) erreicht werden. Bei der Taktfrequenz wird darauf geachtet, dass nach Inbetriebnahme des Einrichtungshauses die Güteklasse C auch an Samstagen während der Öffnungszeiten erreicht wird. Die Buslinie 8 der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) verläuft von Spreitenbach in Richtung Killwangen, Neuenhof und Wettingen mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten. Solche bestehen etwa zu den Linien 2 und 4, welche via Baden die Gemeinden Gebenstorf, Ober- und Untersiggenthal bedienen, sowie zur S-Bahn bei den SBB-Bahnhöfen Killwangen, Neuenhof und Wettingen (allgemeine Akten des Verwaltungsgerichtes act. 2, Auszug aus <http://www.rvbw.ch>). Weiter besteht bereits heute die Linie 303 des Zürcherischen Verkehrsverbundes (ZVV), welche im 15-Minuten-Takt (in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt) vom benachbarten Tivoli Einkaufszentrum via Haltestelle Shopping Center in Richtung Schlieren verkehrt (mit Umsteigemöglichkeiten Richtung Baden über die Linien 2 und 4 des RVBW; siehe allgemeine Akten des Verwaltungsgerichtes act. 3, Auszug aus <http://www.vbz.ch>). Der Anschluss an die S-Bahn Linien der SBB wird durch die Haltestellen bei den Bahnhöfen Dietikon und Schlieren gewährleistet. Hinzu kommt, dass die geplante Stadtbahn (resp. der entsprechende Bus-Vorlauf zwischen Dietikon und Spreitenbach auch das projektierte Einrichtungshaus bedienen und allenfalls die bestehende Linie 303 des ZVV ersetzen soll (vgl. Planungs- und Mitwirkungsbericht der Gemeinde Spreitenbach vom 20. Januar 2004 S. 7 und 12; Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal, Plattform Aargau-Zürich [PAZ], April 2004; Information des Baudepartements des Kantons Aargau zur Mitwirkung betreffend Anpassung Richtplan vom 25. April 2005). Das Trasse soll parallel zur Industriestrasse verlaufen. Die Raumplanung soll gerade anstreben, dass Anlagen mit erheblichem Publikumsverkehr in die Nähe bestehender oder geplanter öffentlicher Verkehrsanlagen errichtet werden (1A.54/2001 vom 14. Februar 2002 in URP 2002 S. 441 ff. E. 3.2). Die Forderung des Beschwerdeführers, die Stadtbahn müsse zuerst erstellt

werden, geht denn auch zu weit.

E. 9.3.2

Der Beschwerdeführer verkennt in seiner Argumentation, dass die Vorschriften des Kantons Zürich nicht auf den Kanton Aargau anzuwenden sind. Die hauptsächlichen Kompetenzen im Raumplanungs- und Baurecht liegen bei den Kantonen, der Bund beschränkt sich insoweit auf die Grundsatzregelungen im RPG (dazu Pierre Tschannen, Kommentar RPG, N. 22 zu Art. 2). Nachdem für die Erschliessung publikumsintensiver Einrichtungen mit öffentlichem Verkehr auf Bundesebene bis anhin keine verbindlichen Vorgaben bestehen, liegt es im Kompetenzbereich der Kantone, dazu Regelungen zu erlassen. Wenn der Kanton Aargau auf Gesetzesstufe keine entsprechende Norm kennt und der Massnahmenplan Luft keine besondere Güteklasse vorschreibt, hat dies nicht zur Folge, dass die zürcherischen Modelle zur Anwendung gelangen. Genauso wenig können die zürcherischen Anforderungen an einen optimalen Standort unbesehen auf die raumplanerischen Gegebenheiten im Kanton Aargau übertragen werden. Desgleichen vermag der Beschwerdeführer mit der Zitierung der Studie "Mobilitätsverhalten Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal" der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) nicht zu überzeugen. Diese Untersuchung ist Teil eines Pilotprojektes, welches die Verkehrsoptimierung bei den bestehenden Einkaufsschwerpunkten im Glattal durch eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs bezweckt. Die Untersuchungsgebiete zeichnen sich durch eine Vielzahl unterschiedlichster Einkaufsangebote aus. Im Einkaufszentrum Glatt beispielsweise finden sich 3 Warenhäuser, 4 Fachmärkte, 90 Spezialgeschäfte und 4 Restaurants. Das Gebiet Dietlikon Industrie umfasst einen Jumbo-Grossmarkt mit Restaurant, Media-Markt, Ikea, Waro und Fust, einen Quali Markt mit 6 Geschäften, ein "Toys'R'Us", ein Athleticum, 2 Restaurants, Unterbergcenter, Lipo, Jumbo, Bau- und Freizeitmarkt und eine weitere Fustfiliale. Vergleichbares gilt für die Gebiete Dübendorf Hochbord und Volketswil Industrie (S. 2 der Studie). Das Kundensegment ist damit bedeutend weiter gefasst als bei einem einzelnen Möbelmitnahmemarkt. Auch dürfte der Einkauf mit Tragtasche angesichts der grösseren Warenpalette häufiger vorkommen als beim Besuch einer Filiale der Beschwerdegegnerin 1, selbst wenn auch sie in beschränktem Umfang Kleinwaren anbietet. Dem Beschwerdeführer ist zwar insofern zuzustimmen, dass nur in Gebieten, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, eine Beschränkung des Parkraums das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel fördern und die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Emissionen verringern kann (BGE 124 II 271 E. 3b S. 277). Aber selbst wenn eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr anzustreben ist, vermag dennoch die pauschale Forderung des Beschwerdeführers nach der Güteklasse A oder B aufgrund der gesetzlichen Ausgangslage nicht durchzuschlagen.

E. 9.4

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass die vorgesehene und in der revidierten BNO verlangte öV-Erschliessung im Zeitpunkt der Projektrealisierung den gesetzlichen Anforderungen genügt. Für die Anordnung einer höheren Güteklasse fehlen derzeit gesetzliche Grundlagen sowohl auf Bundes- wie auf kantonaler Ebene.

E. 10

Der Beschwerdeführer stellt ferner die Richtigkeit der Parkplatzberechnung in Abrede und beantragt eine Reduktion auf 234 Parkplätze.

E. 10.1.1

Der Regierungsrat hat im Rekursverfahren die ursprünglich vorgesehene Anzahl Parkplätze von 1'100 im Sinne verschärfter Emissionsbegrenzungen auf 700 (für Angestellte, Besucher und Kunden) herabgesetzt. Die Parkplätze der Angestellten sind zu reservieren und für Kunden nicht zugänglich zu machen. Weitere maximal 190 Parkplätze müssen an Samstagen und anderen verkaufsstarken Tagen, welche vom Gemeinderat in der Baubewilligung zu bezeichnen sind, zur Verfügung gestellt werden.

E. 10.1.2

Parkplatzbeschränkungen sind in der LRV nicht geregelt, sondern finden sich im kantonalen oder kommunalen Raumplanungs- und Baurecht. Sie lassen sich als Emissionsbegrenzung auch unmittelbar auf Art. 11 Abs. 2 und 3 sowie Art. 12 Abs. 1 lit. b und c USG stützen (BGE 131 II 103 E. 2.1.2 S. 109). Der kantonale Massnahmenplan sieht in der Massnahme M7 u.a. vor, dass durch die Optimierung der Park-Infrastruktur eine Reduktion der Fahrten und Fahrleistungen erzielt werden müsse. In den Erläuterungen S. 63 wird darauf hingewiesen, dass die Abteilung Verkehr Empfehlungen für die kommunale Parkraumplanung anbiete. Der Regierungsrat stützt sich in seiner Entscheidung vom 30. Juni 2004 zunächst auf § 25 Abs. 1 der Allgemeinen Verordnung zum Baugesetz vom 23. Februar 1993 (ABauV/AG; SAR 713.111) i.V.m. § 56 BauG/AG, welcher für die Bemessung der Anzahl Parkplätze auf die Richtlinien des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) SN 640 290 "Parkieren; Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot" verweist. Basierend auf dem Fachgutachten der Abteilung Verkehr vom 8. Juni 2004 hält der Regierungsrat fest, dass für die meisten Nutzungen die Bestimmung des Parkplatzangebots über die Abschätzung des nutzungsspezifischen Grenzbedarfs erfolge. Der Grenzbedarf werde unter Berücksichtigung der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie der Möglichkeiten der Mehrfachnutzung reduziert. Der "reduzierte Bedarf" könne dem Parkfeldangebot entsprechen, sofern die Belastbarkeit des Strassennetzes dies zulasse und die Umwelt nicht übermässig belastet werde. Ansonsten müsse der reduzierte Bedarf nochmals abgemindert werden, bis keine Überlastung des Strassennetzes mehr vorliege und die Grenzwerte gemäss USG eingehalten seien.

E. 10.1.3

Für die Nutzung "Einkaufszentren" sind in Ziff. 11 der VSS-Richtlinie SN 640 290 - abhängig von der Grösse des Vorhabens - Richtwerte für den Grenzbedarf aufgeführt. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Parkfeldbedarf eines Einkaufszentrums aufgrund der jeweiligen Besonderheiten durch Spezialisten bestimmt werden soll. Im vorliegenden Fall wurde von der Schilling + Partner AG Aarau der Parkplatzbedarf für den Neubau aus Sicht der Gemeinde am 26. Juni 2003 errechnet. Gestützt auf die Erhebungen am bisherigen Standort resultierte an Samstagen ein Bedarf von 1'100 Parkplätzen für Kunden und Mitarbeiter. Da im Mai 2004 der Entwurf für die revidierte VSS-Richtlinie SN 640 281 "Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen" in Vernehmlassung gegeben wurde und somit die VSS-Richtlinie SN 640 290 nach Meinung des Regierungsrates nicht mehr neuesten Kenntnissen entsprach, forderte er die Abteilung Verkehr des Baudepartementes auf, die Anzahl Parkplätze nach den aktuellsten Verhältnissen zu ermitteln und das Gutachten der Schilling + Partner AG entsprechend zu ergänzen. Die Abteilung Verkehr berücksichtigte - mit Blick auf den Entwurf der VSS-Richtlinie SN 640 281 - weitere Kriterien, welche einen Einfluss auf die

Ermittlung des Parkbedarfs haben (Standorteinfluss, Parkfeldanordnung, Änderung Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs, Mobilitätsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung sowie Verbund-, Konkurrenz- und Mitnahmeeffekte). In einer Zusammenfassung wurde festgehalten, dass insbesondere in den Bereichen Fussverkehr, konsequente Parkplatzbewirtschaftung und Massnahmen beim Mobilitätsmanagement bei günstigsten Voraussetzungen die Parkplatznachfrage um ca. 5-10% reduziert werden könne. Die voraussichtliche Aufenthaltsdauer wurde im Vergleich zum Gutachten herabgesetzt. Dies führte zu einem reduzierten Bedarf gemäss VSS-Richtlinie SN 640 290 von 860-910 Parkfeldern. Diese Berechnungsweise, welche sich nicht an Richtwerten orientiert, sondern den Besonderheiten des Einzelfalles Rechnung trägt, entspricht auch der inzwischen vom Regierungsrat erlassenen Richtlinie zur Ermittlung des Angebots an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrsintensiven Nutzungen vom 7. Juli 2004, welche Ziff. 11 der VSS-Richtlinie SN 640 290 ersetzt. Im Sinne verschärfter Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 3 USG wurde sodann eine weitere Beschränkung des Parkraums mit einem Reduktionsfaktor von 5-15% vorgeschlagen. Diesen Faktor sieht auch § 56 der noch nicht rechtskräftigen revidierten Bau- und Nutzungsordnung vor, mit welcher das vom Richtplan vorgesehene "Gesamtkonzept Parkierung" (Richtplanbeschluss S 4.3 Ziff. 1.4) in Spreitenbach grundeigentümerverbindlich umgesetzt werden soll. Daraus resultierte ein Angebot von 775 bis 865 Parkfelder für Besucher/ Kunden an Samstagen. Die Abteilung Verkehr empfahl zusätzlich, in Abhängigkeit der betrieblichen Notwendigkeit einen Teil der Parkfelder als Basisangebot für die dauerhafte und einen Teil für die temporäre Nutzung auszugestalten. An Werktagen seien darum für Kunden, Besucher und Angestellte maximal 700 Plätze einzurichten, wobei diejenigen des Personals zu bezeichnen und zu reservieren seien. An Samstagen sollten 890 Parkfelder angeboten werden. Den Samstagen gleichzusetzen seien weitere verkaufsstarke Tage, wie etwa ausserkantonale Feiertage oder Weihnachtsverkaufstage, welche vom Gemeinderat in der Baubewilligung explizit zu bezeichnen seien. Der Regierungsrat und das Verwaltungsgericht haben sich diesen Vorschlägen angeschlossen.

E. 10.2

Das BUWAL erachtet dieses iterative Vorgehen der kantonalen Behörden als gut nachvollziehbar, wohingegen die Berechnungen des Beschwerdeführers gemäss VSS-Richtlinie SN 640 281 unzutreffend seien. Das Vorgehen des Beschwerdeführers sei nur für Nutzungen mit geringfügiger Verkehrsintensität geeignet. Mit der vom Regierungsrat vorgenommenen Reduktion des aus den Berechnungen resultierenden so genannten "reduzierten Bedarfs" um weitere 15% werde auch der Empfehlung der Abteilung für Umwelt nachgekommen, wonach ein zusätzlicher Reduktionsfaktor im Bereich von 0.8 bis 0.85 anzuwenden sei. Die Festlegung der Anzahl Parkplätze als Massnahme zur Umsetzung von Art. 11 Abs. 3 USG und des Massnahmenplans liegt nach Auffassung des BUWAL im Ermessensspielraum des Kantons. Nicht berücksichtigt worden sei im angefochtenen Entscheid dagegen die Empfehlung der Abteilung Verkehr, das Parkplatzangebot dynamisch festzulegen, um bei einer wesentlichen Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr die Anzahl Parkfelder stufenweise abbauen zu können. Nach Meinung des BUWAL wäre diese Massnahme verhältnismässig.

E. 10.3

Diesen Ausführungen ist beizupflichten. Wiederum verfehlt ist in diesem Zusammenhang die Forderung des Beschwerdeführers, die Zürcher Wegleitung sei anzuwenden. Zu

beurteilen ist ein Vorhaben im Kanton Aargau, welches die bundes- und kantonrechtlichen Vorgaben zu beachten hat. Wenn der Beschwerdeführer argumentiert, das Verkehrsgutachten der Schilling + Partner AG beruhe auf rein nachfrageorientierten Kriterien, lässt er ausser Acht, dass diese Zahlen wie gesehen im Beschwerdeverfahren zunächst in einer ersten Stufe reduziert und danach um einen weiteren Reduktionsfaktor herabgesetzt wurden. Auch der Vergleich mit dem Projekt in Dietikon überzeugt nicht. Abgesehen davon, dass unterschiedliche kantonale Berechnungsweisen bestehen, ist in Dietikon eine Verkaufsfläche von rund 75'000 m² vorgesehen, wovon 4'500 m² für Lebensmittel zur Verfügung stehen sollen. Einerseits besteht somit ein unterschiedlicher Branchen- und Nutzungsmix, andererseits hat der erhebliche Flächenunterschied Einfluss auf den Bedarf an Parkplätzen: Der spezifische Parkplatzbedarf pro 100 m² Verkaufsfläche nimmt bei zunehmender Verkaufsfläche markant ab (vgl. Ziff. 11 der VSS-Richtlinie SN 640 290, Tabelle Abb. 2 "Grenzbedarf an Parkfeldern pro 100 m² Verkaufsfläche"). Eine grössere Verkaufsfläche führt im Übrigen nicht automatisch zu mehr Besuchern. Gerade zur Ausstellung von Möbeln sind regelmässig grössere Verkaufsflächen erforderlich als für andere Waren (Urteil 1A.136/2004 vom 5. November 2004 E. 2.2.3). Darum lässt sich das vorliegende Projekt auch nicht unmittelbar mit dem M-Parc in Oftringen vergleichen. Hingegen scheint es angebracht, der geplanten öV-Erschliessung durch die Stadtbahn, respektive deren Bus-Vorlauf, Rechnung zu tragen. Mit der Realisierung der Haltestellen beim Einkaufszentrum ist eine weitere Reduktion der Parkplatzzahl zu prüfen, um ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Es rechtfertigt sich darum, im bundesgerichtlichen Verfahren § 14ter BNO Spreitenbach um einen Abs. 5bis zu ergänzen (Art. 114 Abs. 2 OG), welcher wie folgt lauten soll: "Bei der Realisierung der Haltestelle der Stadtbahn (respektive des Bus-Vorlaufs) im Bereich des Einrichtungshauses prüft der Gemeinderat, ob und in welchem Umfang die Parkplatzzahl gemäss § 14ter Abs. 5 BNO herabgesetzt werden kann". Damit wird ein weiterer Beitrag zur verschärften Emissionsbegrenzung geleistet werden.

E. 11

Der Beschwerdeführer erachtet die in § 14ter Abs. 7 BNO vorgesehene Regelung der Parkplatzbewirtschaftung als ungenügend, weil die Norm weder konkretisiere, dass die Parkplatzbewirtschaftung ab der ersten Minute zu erfolgen habe, noch lenkungswirksame Gebühren mit Verbot jeglicher Rückerstattung vorschreibe.

E. 11.1

Gemäss § 14ter Abs. 7 BNO muss im Zeitpunkt der Eröffnung bei publikumsintensiven Nutzungen eine kostenpflichtige Benutzung der Parkplätze vorgeschrieben sein. Im Richtplanbeschluss des Grossen Rates vom 20. Mai 2003 zur Festsetzung des Standortes "Wille" wurde unter den "Auflagen und Massnahmen für nachfolgende Verfahren" in Ziff. 1.3 festgelegt, dass für das Projekt der Beschwerdegegnerin 1 eine zweckmässige Parkplatzbewirtschaftung im Rahmen der Nutzungsplanung rechtlich sichergestellt und im Baubewilligungsverfahren umgesetzt werden müsse. Auch der kantonale Massnahmenplan fordert in Massnahme 7, "durch Optimierung der Strassen-, Parkier- und öV-Infrastruktur" sei eine "Reduktion der Fahrten und Fahrleistungen zu erzielen (Parkplatzbewirtschaftung)". Die kantonalen Instanzen erachten diese Sicherstellung der Parkplatzbewirtschaftung mit der Formulierung von § 14ter Abs. 7 BNO als erfüllt. Die detaillierten Vorgaben für die Art der Bewirtschaftung (wie etwa eine Mindestgebühr oder das Verbot der Rückerstattung) seien stufengerecht im Baubewilligungsverfahren

vorzunehmen.

E. 11.2

Weil der Nutzungsplan im Baubewilligungsverfahren nicht mehr akzessorisch überprüft werden kann, aber auch, weil sich das Planungsverfahren ganz allgemein besser für eine koordinierte Festsetzung von raumplanerischen und anderen Massnahmen zur Emissionsbegrenzung eignet, sind bei einem der UVP unterstehenden, projektbezogenen Nutzungsplan, die zur Emissionsbegrenzung erforderlichen Massnahmen grundsätzlich bereits bei der Planfestsetzung verbindlich zu bestimmen (i.d.S. BGE 131 II 103 E. 3.3 S. 117 f.; 120 Ib 436 E. 2d/bb S. 451 f. mit Hinweisen; zum entsprechenden Abklärungsbedarf siehe Rausch/Keller, Kommentar USG, N. 37 und 57 zu Art. 9). Im Übrigen ist zu beachten, dass die verschiedenen in Frage stehenden Massnahmen sich gegenseitig beeinflussen und voneinander abhängen. So wird eine wirksame Parkplatzbewirtschaftung dazu beitragen, dass die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze gesenkt werden kann. Parkplatzbewirtschaftung und die Begrenzung der Parkplatzzahl setzen aber auch voraus, dass der Kundschaft eine Alternative - am ehesten in Form einer attraktiven Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr - zur Verfügung steht, um das Einkaufszentrum zu erreichen (BGE 131 II 103 E. 3.3 S. 118; 120 Ib 436 E. 3c S. 454 ff.; Urteil 1A.251/1993 des Bundesgerichts vom 17. Mai 1995 in URP 1995 S. 498, E. 4d).

E. 11.3

Der Beschwerdeführer beruft sich u.a. auf diese Ausführungen, welche das Bundesgericht im Entscheid Pfäffikon (BGE 131 II 103) gemacht hat. Indes lassen sich die beiden Fälle nicht unbesehen vergleichen. Im Fall Pfäffikon wurde im Gestaltungsplan ein Vorbehalt der Parkplatzbewirtschaftung angebracht, welcher ausdrücklich daran geknüpft war, dass die Bewirtschaftung in der dannzumaligen Massnahmenplanung vorgesehen sei. Ohne entsprechende Umsetzung im Massnahmenplan konnte also auch keine Parkplatzbewirtschaftung angeordnet werden. Ist jedoch ein Gestaltungsplan - oder wie im vorliegenden Verfahren ein Nutzungsplan - einmal rechtskräftig geworden, hat die Bauherrschaft Anspruch auf Erteilung der Baubewilligung (BGE 131 II 103 E. 3.3 S. 118). Auch der vom Beschwerdeführer zitierte Fall Niederlenz (BGE 123 II 88) kann nicht zum direkten Vergleich herangezogen werden. Dort hat das Bundesgericht festgehalten, dass die umweltrelevanten Abklärungen im Rahmen der Nutzungsplanung und nicht erst im Baubewilligungsverfahren vorzunehmen sind (BGE 123 II 88 E. 2d S. 95), weil das Verwaltungsgericht auf die erforderlichen Sachverhaltsabklärungen in den Bereichen Lärmschutz, Luftreinhaltung und Gewässerschutz verzichtet hatte. Vorliegend jedoch wird die Pflicht zu Parkplatzbewirtschaftung bereits verbindlich auf Nutzungsplanstufe verankert. Werden die Details wie Gebührenhöhe, Schrankensystem, Ausfahrtsregulierung etc. erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konkretisiert, steht gegen die einzelnen Modalitäten immer noch der Rechtsweg offen. Das von den kantonalen Behörden gewählte Verfahren erscheint stufen- und sachgerecht, solange die grundsätzliche Pflicht zur Parkplatzbewirtschaftung bereits im Nutzungsplan festgehalten wird. Die revidierte, noch nicht rechtskräftige BNO Spreitenbach räumt zudem dem Gemeinderat in § 56 Abs. 5 die Möglichkeit ein, für Parkplätze bei publikumsintensiven Nutzungen eine zweckmässige Bewirtschaftung ab der ersten Minute zu verlangen. Zu Recht weist jedoch der Beschwerdeführer sinngemäss darauf hin, dass eine gewisse Gebührenhöhe Voraussetzung ist, damit die Bewirtschaftung einen umweltrelevanten Effekt zeitigt. Die Studie "Parkplatzbewirtschaftung bei 'Publikumsintensiven Einrichtungen' - Auswirkungsanalyse"

(Forschungsauftrag 49/00 des ARE, BUWAL, Cercl'Air, MGB, SVI/ASTRA, verfasst durch die Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Brugg, Neosys AG, Gerlafingen und Hochschule Rapperswil, Januar 2002) kommt zum Schluss, dass der Preis für einen Parkplatz mindestens Fr. 2.-- pro Stunde betragen und von der ersten Minute an erhoben werden soll. Damit werde eine nur leicht reduzierte Wirksamkeit gegenüber einem Preis von Fr. 4.-- pro Stunde und gleichzeitig eine hohe Akzeptanz erreicht (a.a.O., S. 141). Bei der Umsetzung der Parkplatzbewirtschaftung werden die neuesten Erkenntnisse zu berücksichtigen sein.

E. 11.4

Dem Beschwerdeführer genügt die Möglichkeit, auf Baubewilligungsstufe einen Hauslieferdienst vorzuschreiben, nicht. Eine solche umweltschutzrechtlich motivierte Massnahme müsse bereits auf der Stufe Nutzungsplanung verbindlich geregelt werden. Das Verwaltungsgericht hat zu Recht anerkannt, dass die Einrichtung eines Hauslieferdienstes eine betriebliche Massnahme im Sinn von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG darstellt, deren rechtliche Voraussetzungen im Rahmen der Nutzungsplanung zu schaffen sind. Diese Massnahme diene zumindest im Grundsatz der Förderung der Umsteigekapazität. Mit Verweis auf den UVB (S. 23) zieht es indes in Erwägung, dass der bestehende Hauslieferdienst aus umweltpolitischen Überlegungen nicht noch gefördert werden solle. Einerseits sei die Nachfrage nach einem Hauslieferdienst relativ gering, andererseits stehe das Einkaufsverhalten der Kunden einem substantiellen Ausbau des Hauslieferdienstes eher entgegen. Das Planvorhaben berücksichtige einen attraktiven Hauslieferdienst für Kunden, die mit öffentlichem Verkehr anreisen, und die Beschwerdegegnerin 1 biete eine Heimlieferung, teilweise zu Selbstkosten, auch an. Die Notwendigkeit und die Einzelheiten des Hauslieferdienstes könnten der Regelung im Baubewilligungs- resp. Verfügungsverfahren überlassen werden, da erst in Kenntnis des konkreten Bauvorhabens beurteilt werden könne, ob und unter welchen Bedingungen der Hauslieferdienst einen konkreten Beitrag zur Verkehrsentlastung leisten könne. Diese Argumentation des Verwaltungsgerichtes ist nachvollziehbar, zumal auch der Hauslieferungsdienst bereits in die Berechnung des reduzierten Grenzbedarfs an Parkfeldern mit eingeflossen ist. Der Gemeinderat Spreitenbach führt in seiner Vernehmlassung zudem aus, die Problematik des Hauslieferdienstes sei auch für ihn ein Thema. Er sei durchaus gewillt, diesbezügliche Auflagen zu erlassen, allerdings nicht im Planungsverfahren "Wille", sondern im nachfolgenden Baubewilligungsverfahren (Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 30. Mai 2005). Darauf ist der Gemeinderat zu behaften.

E. 12

Zu erwähnen ist weiter, dass das neue Einrichtungshaus im Minergie-Standard gebaut werden soll. Diese Haus- und Energietechniken führen zu einer Verbesserung der Ökobilanz, indem eine optimale Wärmedämmung angestrebt wird (vgl. UVB S. 61). Hinzu kommt, dass neu die Güteranlieferung zum Teil per Bahn erfolgen soll. Das bestehende Lagergebäude der Beschwerdegegnerin 1 in der Industriestrasse 186 verfügt über ein Anschlussgleis, welches derzeit nicht genutzt wird, nun aber wieder in Betrieb genommen werden soll. Insbesondere grossvolumige Artikel, wie beispielsweise Matratzen und grosse Möbelstücke, sowie Saisonartikel, die eingelagert werden, sollen zukünftig auf dem Bahnweg transportiert werden. Geplant ist der Transport von 4 - 6 Einheiten wöchentlich, welche aus den Verteilzentren in Itingen und Wels angeliefert werden. Die Verteilung vom alten Lagergebäude zum neuen Standort wird via Shuttle-Transport erfolgen, soweit die

Möbel nicht direkt via Hauslieferdienst an die Kunden geliefert werden (UVB S. 16 und Anhang 5.1-2). Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Standortverschiebung in das Industriegebiet mit Anbindung an die Autobahn und direktem Anschluss an die geplante Stadtbahn für die kommunale Nutzungsplanung eine Verbesserung darstellt. Die bisherige Parkplatzzahl von 734 konnte wochentags trotz grösserer Verkaufsfläche auf 700 reduziert werden, während der bisherige Suchverkehr (Verkehrsgutachten S. 4) an den verkaufsstarken Tagen durch die zusätzlich vorgesehenen 190 Abstellplätze eingedämmt werden kann. Durch all diese Massnahmen und zusammen mit der Verankerung der Parkplatzbewirtschaftungspflicht im Nutzungsplan, der Überprüfung der Parkplatzzahl bei Realisierung der Stadtbahn (respektive des Bus-Vorlaufes) und der Behaftung des Gemeinderats auf seinen Zusicherungen betreffend Hauslieferdienst wird ein Beitrag zur Reduktion der Luftbelastung im Massnahmenplangebiet geleistet. Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass die angefochtene Nutzungsplanung unter Mitberücksichtigung der Ergänzung von § 14ter Abs. 5bis BNO den bundesrechtlichen Anforderungen genügt; die Rügen, der Umweltverträglichkeitsbericht sei ungenügend und basiere auf falschen Zahlen, erweisen sich als unbegründet. Die Sachverhaltsfeststellungen des Verwaltungsgerichtes sind weder offensichtlich unrichtig noch ungenügend.

E. 13

Der Beschwerdeführer erachtet die aargauische Praxis, die Parteientschädigung nach Streitwert zu bemessen, als bundesrechtswidrig. Die Wahrnehmung des bundesrechtlichen Verbandsbeschwerderechts werde durch das hohe Prozessrisiko in sachfremder und unnötiger Weise erschwert.

E. 13.1

Die kantonalen Behörden haben die Parteientschädigung nach dem Dekret über die Entschädigung der Anwälte vom 10. November 1987 (Anwaltstarif, AnwT/AG; SAR 291.150) berechnet. Abzustellen sei gemäss § 3 Abs. 1 lit. a AnwT/AG auf den Streitwert, da es sich um eine vermögensrechtliche Streitsache handle. Daran ändere die Berücksichtigung ideeller Motive bei der Beschwerdeführung nichts. Gehe es nicht um die Bezahlung einer bestimmten Geldsumme, sei der Streitwert nach den vermögensmässigen Interessen der Parteien zu schätzen (§ 4 Abs. 3 AnwT/AG). Im Nutzungsplanverfahren beeinflusse ein Beschwerdeverfahren regelmässig den Wert des davon betroffenen Grundstücks und damit auch das Vermögen des betroffenen Grundeigentümers. Bezüglich der Beschwerdegegnerinnen 2 und 3 sei damit der Streitwert die Differenz zwischen den Verkehrswerten der betreffenden Liegenschaften vor und nach der umstrittenen Zonenplanänderung. In Abweichung vom Regierungsrat erachtet das Verwaltungsgericht eine Wertsteigerung von Fr. 200.-- pro m² als realistische Grösse. Unter Berücksichtigung einer Grundstücksfläche von 66'694 m² resultiere eine Wertsteigerung von Fr. 13'338'800.--, wovon im Sinne des regierungsrätlichen Entscheids die Werteinbusse am Standort "Breite" von Fr. 2'730'000.-- (13'650 m² à Fr. 200.--) in Abzug zu bringen sei. Der für die Parteientschädigung der Beschwerdegegnerinnen 2 und 3 massgebliche Streitwert betrage mithin Fr. 10'608'800.--. Die Beschwerdegegnerin 1 sei zwar nicht Grundeigentümerin. Hingegen seien ihr Projektierungskosten erwachsen, welche erfahrungsgemäss auf rund Fr. 800'000.-- zu beziffern seien und welche im Fall einer Beschwerdegutheissung nutzlos geworden wären. Weil von den Projektierungskosten ein erheblicher Teil das Baubewilligungsverfahren betreffe, sei im Nutzungsplanverfahren lediglich ein Drittel dieses Betrages als streitwertrelevant zu betrachten. Der Streitwert für

die Beschwerdegegnerin 1 betrage demnach Fr. 266'000.--. Bei den Beschwerdegegnerinnen 2 und 3 rechtfertige sich angesichts des hohen Streitwerts der Maximalabzug nach § 5 Abs. 2 AnwT/AG. Ferner sei für die fehlende Verhandlung ebenfalls der Maximalabzug von 30% gemäss § 6 Abs. 2 AnwT/AG vorzunehmen. Weitere Abzüge seien nicht gerechtfertigt. Bei der Beschwerdegegnerin 1 sei der hohe Streitwert mit einem Abzug von 1/3 zu berücksichtigen. Wegen der fehlenden Verhandlung rechtfertige sich ein Abzug von 20%. Hingegen sei aufgrund der Komplexität des Falles, dem die streitwertberechnete Entschädigung nicht gerecht werde, ein Zuschlag nach § 7 Abs. 1 AnwT/AG von 50% zu gewähren. Insgesamt kommt das Verwaltungsgericht zum Schluss, dass sich die Parteikostenentschädigungen für das vorinstanzliche und das verwaltungsgerichtliche Verfahren auf Fr. 115'000.-- (inkl. Auslagen u. MwSt) belaufen.

E. 13.2

Der Beschwerdeführer legt gestützt auf die Berechnungen im angefochtenen Urteil dar, dass sein volles Entschädigungsrisiko Fr. 143'798.35.-- beträgt. Zusammen mit den nicht angefochtenen Verfahrenskosten von Fr. 14'428.-- beläuft sich das Prozessrisiko bei vollständigem Unterliegen damit auf rund Fr. 160'000.--. Das Bundesrecht enthält zwar keine ausdrücklichen Bestimmungen zur Bemessung der Parteientschädigung im Nutzungsplan-Beschwerdeverfahren und verbietet in diesem Bereich auch nicht die Berücksichtigung des Streitwertes (Urteil 1P.444/2002 vom 23. Juli 2003 E. 2.4.2). Es ist dem Beschwerdeführer jedoch darin zuzustimmen, dass die Festsetzung der Parteientschädigung nach einem fiktiven Streitwert, wie sie die kantonalen Instanzen vorgenommen haben, sein Beschwerderecht aushöhlt. Ein Prozessrisiko in dieser Höhe wirkt prohibitiv und verhindert die Ausübung des Verbandsbeschwerderechts nach Art. 55 USG. Zu Recht weist der Beschwerdeführer auch darauf hin, dass eine Abschätzung des Prozessrisikos kaum möglich ist, da die Festlegung des Streitwertes beträchtlich variieren kann. Dies zeigt der vorliegende Fall, in welchem der Regierungsrat von einer Wertsteigerung von Fr. 400.-- pro m² ausgegangen ist, währenddem das Verwaltungsgericht Fr. 200.-- pro m² als angemessen erachtete. Das kantonale Recht darf aber inhaltlich nicht bundesrechtswidrig sein, das heisst gegen den Sinn und Geist des Bundesrechts verstossen und dessen Zwecke beeinträchtigen oder vereiteln (BGE 122 I 70 E. 2a S. 74 mit Hinweisen). Das Prozessrecht dient der Durchsetzung des materiellen Rechtes. Ein derartiges Entschädigungsrisiko behindert oder verunmöglicht dies indes. Unbehelflich ist der Hinweis des Verwaltungsgerichts auf das Urteil 1P.444/2002 des Bundesgerichts vom 23. Juli 2003: Das Bundesgericht hatte in jenem Fall einzig über kantonales Recht und dementsprechend nur unter Willkür Gesichtspunkten zu urteilen. Hier jedoch geht es um die Anwendung des von Bundesrechts wegen eingeräumten Verbandsbeschwerderechts, welches der Wahrung öffentlicher Interessen dient. Wie das Bundesgericht bereits in der zitierten Entscheidung in Erwägung gezogen hat, hätte das Verwaltungsgericht beispielsweise im Rahmen von § 5 Abs. 1 AnwT/AG Spielraum gehabt, durch die sinngemässe Anwendung von § 3 Abs. 1 lit. b AnwT/AG den Umständen Rechnung zu tragen, dass der VCS mit seiner Planbeschwerde ausschliesslich Umweltschutzanliegen und damit öffentliche Interessen verfolgt hat, das kantonale Recht ein Beschwerderecht der Umweltschutzorganisationen vorsieht, der Regierungsrat den VCS als legitimiert betrachtet und die Beschwerde auch eingehend unter Umweltschutz Gesichtspunkten materiell behandelt hat (Urteil 1P.444/2002 vom 23. Juli 2003 E. 2.4.2). Die kantonalen Behörden werden demzufolge - allenfalls gestützt auf die bestehenden kantonalen Gesetzesgrundlagen - eine andere Berechnungsweise der

Parteientschädigung finden müssen, welche das Verbandsbeschwerderecht nicht illusorisch werden lässt.

E. 14.1

Zusammenfassend ergibt sich demnach, dass die Verwaltungsgerichtsbeschwerde hinsichtlich der dem Beschwerdeführer auferlegten Parteientschädigung gutzuheissen, im Übrigen - d.h. in der Hauptsache - jedoch abzuweisen ist. Die Parteikosten-Verlegung im angefochtenen Entscheid (Ziff. 2, 4a und 4b) ist deshalb aufzuheben; die Sache ist in diesem Punkt zu neuem Entscheid an das aargauische Verwaltungsgericht zurückzuweisen. Überdies ist § 14ter BNO im Sinne der Erwägungen um Abs. 5bis zu ergänzen.

E. 14.2

Gesamthaft betrachtet obsiegt der Beschwerdeführer bei diesem Prozessausgang nur teilweise, während er in der Hauptsache unterliegt. Spiegelbildlich umgekehrt verhält es sich bei den Beschwerdegegnerinnen. Praxisgemäss werden gesamtschweizerischen ideellen Organisationen im bundesgerichtlichen Verfahren keine Kosten auferlegt. Demzufolge sind die Gerichtskosten herabzusetzen und in diesem reduzierten Umfang den Beschwerdegegnerinnen anteilmässig aufzuerlegen. Entsprechend ihrem hauptsächlichem Obsiegen haben sie hingegen Anspruch auf eine angemessene (reduzierte) Parteientschädigung zu Lasten des Beschwerdeführers (Art. 156 und 159 OG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.