

SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2011/145 vom 12. April 2012

Sg Verwaltungsgericht, 2012-04-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_B_2011_145

FR: SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2011/145 du 12 avril 2012

IT: SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2011/145 del 12 aprile 2012

Regeste

Umweltrecht, Art. 44a und Art. 12 Abs. 1 lit. c USG (SR 814.01). Der Parkiertarif eines geplanten Einkaufszentrums von Fr. -.50/Stunde ist zwar nicht hinreichend lenkungswirksam, erweist sich aber aus Gründen der Lastgleichheit und der zusätzlich verfügbaren Fahrtenzahlbeschränkung dennoch als rechtmässig. Zur Festsetzung einer Gebühr für Mitarbeiterparkplätze besteht keine gesetzliche Grundlage (Verwaltungsgericht, B 2011/145).

Erwägungen

E. 2

-Immissionen von 30 µg/m

E. 2.1

Unbestritten ist, dass sich die geplante Anlage in einem lufthygienisch stark belasteten Gebiet befindet. Das Amt für Umwelt hat am 11. November 2009 festgestellt, dass der massgebliche Immissionsgrenzwert für NO

E. 2.2

Wie die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat, sieht der kantonale Massnahmenplan (Massnahmenplan nach Luftreinhalte-Verordnung, Nachführung 1997, Regierungsratsbeschluss vom 25. August 1998, abrufbar unter www.umwelt.sg.ch, nachfolgend Massnahmenplan) unter der Rubrik "Verkehr, Vn 22 - Parkraumpolitik auf privatem Grund" Massnahmen zur Bewirtschaftung von Kundenparkplätzen vor. Nach Ziff. 3 der Massnahme Vn 22 wirken die Gemeinden darauf hin, dass Betreiber von Anlagen mit hohem Kundenverkehrspotential (z. B. Einkaufs-, Sport- und Freizeitzentren) eine Bewirtschaftung der Parkplätze einführen sowie einen (verbesserten) Anschluss an den öffentlichen Verkehr anstreben. Diese Formulierung ist zu unbestimmt, als dass gestützt darauf konkrete Massnahmen verfügt werden könnten. Eine entsprechende Ausführungsbestimmung existiert vorliegend nicht. Die Vorinstanz und die Parteien gehen in Übereinstimmung mit der bundesgerichtlichen Rechtsprechung davon aus, dass die Erhebung von Parkiergebühren für die Kundenparkplätze eines Einkaufszentrums als betriebliche Massnahme im Sinn von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG verfügt werden kann. Voraussetzung ist, dass ein hinreichend enger Zusammenhang zum Betrieb der Anlage besteht und dass die Parkplatzbewirtschaftung die Emissionen an der Quelle zu verringern vermag. An die gesetzliche Grundlage werden, zumal die Gebühr das Verhältnis zwischen Anlagebetreiber und -nutzern beschlägt, nicht dieselben strengen Anforderungen gestellt wie bei einer öffentlichen Abgabe (zum Ganzen vgl. BGE 125 II 129 E. 8.d; VerwGE B 2003/24 vom 26. August 2003 E. 3.d).

E. 2.3

Der Beschwerdeführer verweist zur Begründung seines Antrages, die Parkiergebühr sei auf Fr. 1.--/Stunde festzusetzen, auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts. Dieses habe in zwei neueren Entscheiden (1A.125/2005 vom 21. September 2005 und 1C_412/2008 vom 24. März 2009) auf die Studie "Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen - Auswirkungen" verwiesen und erkannt, dass die Gebühr für einen Parkplatz mindestens Fr. 2.-- betragen müsse, damit eine hinreichende Lenkungswirkung zur Emissionsbegrenzung eintrete. Angesichts dessen sei ein Tarif von Fr. -.50/Stunde völlig unzureichend. Andererseits sei ein Tarif von Fr. 2.-- im Kanton St. Gallen noch nie verwirklicht worden. Für andere neu bewilligte Anlagen sei aber jeweils immerhin Fr. 1.-- festgesetzt worden. Die vorgenommene Differenzierung zugunsten der geplanten Überbauung, wie sie im Rekursentscheid mit der Nähe zum gebührenfreien Ausland und den umgebenden öffentlichen und privaten Parkplätzen begründet worden sei, entfalte im Wesentlichen ein falsches Signal und könne zu einem missliebigen Präzedenzfall für andere neue Anlagen, gerade auch im Kantonsinnern, werden. Weiter sei erforderlich, dass für die erste angefangene Stunde der volle Stundensatz zu entrichten sei. Dies müsse in den besV bestimmter formuliert werden.

E. 2.3.1

Die Vorinstanz hält dagegen, dass ein Tarif von Fr. -.50/Stunde durchaus eine Lenkungswirkung entfalte, indem lokale Mehrbelastungen vermieden werden könnten. Dass auch niedrigere, unter dem Betrag von Fr. 2.-- liegende Gebühren die gewünschte Wirkung entfalten könnten, anerkenne der Beschwerdeführer durch seinen ebenfalls tiefer liegenden Antrag gleich selbst. Für die Gebührenhöhe sei zudem nicht nur die Lenkungswirkung beachtlich, vielmehr sei eine Gesamtabwägung angezeigt. Diese habe insbesondere die Situation der direkten Konkurrenten und die Folgen - zu denken sei an Ausweich- und Suchverkehr - zu berücksichtigen. So sei im vorliegenden Fall entscheidend, dass im Einkaufszentrum "R.", das ca. 600 m von der geplanten Überbauung entfernt liege und zugleich in direkter Konkurrenz zum geplanten Verkaufsangebot stehe, ein Tarif von Fr. -.50/Stunde gelte. Gleiches sei auch für die Park+Rail-Parkplätze des nahegelegenen Bahnhofes M. angeordnet worden. Der beantragte Tarif bewirke daher eine nicht hinzunehmende Ungleichbehandlung, die nicht nur der Wirtschaftsfreiheit, sondern auch dem Umweltschutz zuwiderlaufe. Dies, weil es zwangsläufig zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen kommen würde. Eine Parkiergebühr von Fr. -.50/Stunde erweise sich demgegenüber als sachgerecht und zweckmässig.

E. 2.3.2

Die Beschwerdegegnerin macht zunächst geltend, die für die Überbauung vorgesehenen Emissionsbegrenzungen beruhten auf dem nachfolgend wiedergegebenen vierstufigen Konzept: 1. Beschränkung der Parkplatzzahl; 2. Erhebung von Grundgebühren für die Parkplatzbenützung; 3. Beschränkung der Fahrtenzahl und damit der Fahrten pro Parkplatz; 4. Erhebung von Zusatzgebühren für die Parkplatzbenützung, soweit dies zur Verhinderung eines Überschreitens der Fahrtenzahlbeschränkung notwendig ist. Sie betont weiter, dass die dritte Stufe - entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers - eine einschneidende emissionsbegrenzende Massnahme darstelle. Gerade darin liege der Unterschied zu den in der Beschwerdeschrift zitierten Bundesgerichtsentscheiden. Diesen seien lediglich Massnahmen der Stufen 1 und 2 zugrunde gelegen. Im Zusammenspiel seien aber die für die Überbauung "E." verhängten Begrenzungsmaßnahmen deutlich effektiver. Die

Grundgebühr müsse daher dem vierstufigen System adäquat angepasst sein. Weiter wird - wie von der Vorinstanz - auf die Konkurrenzsituation mit dem "R.", den P+R-Parkplätzen sowie auf das benachbarte Ausland hingewiesen. Daraus leitet die Beschwerdegegnerin mit Verweis auf die Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden ab, dass die Grundgebühr nicht mehr als Fr. -.50 pro Stunde betragen dürfe.

E. 2.3.3

Die Beschwerdebeteiligte macht in ihrer Stellungnahme vom 3. Oktober 2011 ebenfalls auf die Tarifregelung im Einkaufszentrum "R." aufmerksam. Zudem weist sie darauf hin, dass ein einheitlicher Tarif in der Gemeinde wünschbar sei und auch in ihrem Ermessen liegen müsse. Andernfalls sei mit vermeidbarem Suchverkehr zu rechnen und überdies damit, dass das Park+Rail-Konzept nicht mehr im bisherigen Umfang nachgefragt werde.

E. 2.4

Diese Vorbringen gilt es im Folgenden einer rechtlichen Würdigung zu unterziehen.

E. 2.4.1

Zu berücksichtigen ist zunächst, dass das Verwaltungsgericht - als richterliche Instanz - weder Oberplanungsbehörde noch Aufsichtsinstanz in Umweltschutzbelangen ist. Planungsbehörde im Kanton St. Gallen ist die politische Gemeinde (Art. 2 Abs. 1 und Art. 4 f. des Baugesetzes, sGS 731.1). Das ihr dabei eingeräumte Ermessen hat sie gestützt auf allgemeine Rechtsprinzipien zweckmässig und angemessen auszuüben (Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, 2. Aufl., St. Gallen 2003, Rz. 740). Das kantonale Recht hat gemäss Art. 33 Abs. 3 lit. b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700) die volle Überprüfung der Planung durch mindestens eine Beschwerdebehörde zu gewährleisten, einschliesslich der Rechts-, Sachverhalts- und Angemessenheitskontrolle (vgl. Waldmann/Hänni, Handkommentar Raumplanungsgesetz, Bern 2006, N 64 zu Art. 33). Diese Rolle nimmt das Baudepartement im Rahmen des Rekursverfahrens ein (Art. 46 Abs. 1 VRP; zum Ganzen vgl. GVP 2010 Nr. 36 E. 4.2.3). Demgegenüber ist die verwaltungsgerichtliche Prüfungskompetenz gemäss Art. 61 VRP auf Rechtsverletzungen, wozu auch Ermessensfehler und -missbrauch gehören, sowie auf die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts beschränkt. Die Überprüfung der Angemessenheit einer Entscheidung bleibt dem Verwaltungsgericht verwehrt (vgl. z.B. VerwGE B 2011/211 vom 20. März 2012 E. 4.2, abrufbar unter www.gerichte.sg.ch). Rechtmässig ist ein Entscheid selbst dann, wenn das Ermessen zwar unzweckmässig gehandhabt wurde, die Verfassungsprinzipien sowie der Sinn und Zweck der Ordnung jedoch gewahrt blieben (GVP 2010 Nr. 36 E. 4.2.3. mit Hinweis).

E. 2.4.2

Nach unten ist der Ermessensspielraum der Planungsbehörden bei der Festlegung der Gebührenhöhe dadurch begrenzt, dass die Gebühr ihrer Höhe nach geeignet sein muss, um mit einer Verminderung der Fahrtenzahl zum Ziel einer geringeren Luftbelastung beizutragen. Ob dies zutrifft, ist im Zusammenhang mit den übrigen Massnahmen zur Emissionsbegrenzung zu beurteilen (VerwGE ZH VB.2004.00361 vom 26. Januar 2005 E. 7.1; VB.2007.00091 vom 7. November 2007 E. 3.2.1, beide abrufbar unter www.vgrzh.ch). Was die obere Grenze anbelangt, gilt zunächst, dass verschärfte Emissionsbegrenzungen grundsätzlich unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Tragweite angeordnet werden können (BGE 124 II 272 E. 3.d.cc; 120 Ib 436 E. 3.b;). Das entbindet jedoch nicht von der Voraussetzung, dass ein angemessenes Verhältnis zwischen dem

Nutzen der Massnahme und der Schwere der damit einhergehenden Nachteile zu wahren ist (Schrade/Loretan, Kommentar USG, 2. Aufl., Zürich 1998, N 43a zu Art. 11). Im vorliegenden Fall wären die wirtschaftlichen Interessen des Anlagebetreibers dann beeinträchtigt, wenn seine potentiellen Kunden inländische Einkaufszentren mit günstigeren oder gebührenfreien Parkmöglichkeiten aufsuchen würden. Zusätzlich zu beachten ist in diesem Zusammenhang der verfassungsmässige Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 der Bundesverfassung, SR 101). Auch dieser gilt nicht absolut, lässt er doch zu, aus Gründen des Umweltschutzes bestimmte umweltverträgliche Verfahren oder Produkte zu begünstigen. Zu vermeiden sind aber spürbare Wettbewerbsverzerrungen, was eine Abwägung der Interessen notwendig macht. Insbesondere widerspricht es dem aus der Wirtschaftsfreiheit abgeleiteten Grundsatz der Gleichbehandlung direkter Konkurrenten, Emissionsbegrenzungsmaßnahmen allein bei neuen Anlagen anzuordnen und bestehende davon auszunehmen. Aus diesem Grund wurden von der Rechtsprechung auch tiefe, für sich keine wirksame Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs bewirkende Parkiergebühren zugelassen. Zu beachten ist hierbei, dass die von höheren Gebühren erwartete Reduktion der Fahrtenzahl ohnehin nur bei deren flächendeckender Einführung zu erwarten ist, während bei lediglich punktueller Einführung oder Erhöhung der Umsteigeeffekt auf den öffentlichen oder Langsamverkehr gering bleiben dürfte (VerwGE ZH, VB.2007.00091 vom 7. November 2007 E. 3.2.1).

E. 2.4.3

Dieser Befund trifft auch für den vorliegenden Fall zu. Zwar ist die verfügte Gebühr von Fr. -.50/Stunde nicht hinreichend lenkungswirksam, was allerdings für die vom Beschwerdeführer beantragte Verdoppelung auf Fr. 1.-- ebenfalls gelten muss. Indessen hat die Baubehörde im Rahmen ihres Ermessensspielraums (BGE 131 II 81 E. 6.6) und unter dem Blickwinkel der Lastengleichheit sehr wohl berücksichtigen dürfen, dass in anderen Einkaufszentren in der näheren Umgebung ebenfalls lediglich eine Gebühr in gleicher Höhe geschuldet ist. Zu denken ist dabei vornehmlich an den 600m entfernten "R." und die Park+Rail-Parkplätze beim Bahnhof M. Hinzu kommt, dass die emissionsbegrenzenden Massnahmen der geplanten Überbauung einem vierstufigen Konzept folgen. Darin ist vorgesehen, dass sich die Parkiergebühr erhöht, wenn die bewilligte Fahrtenzahl überschritten wird, und zwar soweit, bis die entsprechende Reduktion eintritt. Diese Flexibilität ist durchaus geeignet, das geforderte Gleichgewicht zwischen den umweltrechtlich gebotenen Restriktionen und der Gleichbehandlung der direkten Konkurrenten herzustellen. Dazu ist aber zwingend notwendig, dass die vorgesehene Erhöhung des Tarifs bei erfüllten Voraussetzungen auch tatsächlich durchgesetzt wird. Die entsprechende Kontrolle obliegt der Bewilligungsbehörde. Unbeachtet muss allerdings die Konkurrenz des angrenzenden Auslandes bleiben. Die strukturellen Nachteile ihrer Standortwahl hat sich die Beschwerdegegnerin selbst zuzuschreiben. Das Umweltrecht ist als nationales Recht aus Gründen der Rechtsgleichheit überall mit gleichen Massstäben anzuwenden.

E. 2.4.4

Unter Berücksichtigung dieser Umstände und angesichts des in dieser Frage bestehenden Ermessensspielraums (vgl. BGE 1A.189/2004 vom 3. Dezember 2004 E. 6.6) erweist sich die von der Vorinstanz festgesetzte Mindestgebühr von Fr. -.50 pro Stunde als rechtlich vertretbar. Anzumerken bleibt, dass es ungeachtet des - im Ergebnis diesbezüglich als "zahnlos" zu bezeichnenden - Massnahmenplans nicht Sache der rechtsanwendenden

Behörden sein kann, bei der Bewilligung von Neuanlagen im Einzelfall hinreichend lenkungswirksame Gebühren durchzusetzen und damit die Gefahr eines Missverhältnisses zu bestehenden Anlagen zu schaffen, für die in der Vergangenheit keine oder wesentlich tiefere Parkgebühren vorgeschrieben wurden. Die flächendeckende Einführung hinreichend lenkungswirksamer Gebühren erfordert vielmehr eine einwandfreie gesetzliche Grundlage, die eine Parkraumbewirtschaftung auch für bestehende Anlagen vorsieht (vgl. VerwGE ZH VB.2007.00091 vom 7. November 2007 E. 3.2.2)

E. 2.5

Weiter beantragt der Beschwerdeführer sinngemäss, für die erste angefangene Stunde sei der volle Stundenansatz zu entrichten. Dies gehe aus der bestehenden Formulierung von Art. 7 Abs. 2 besV eigentlich bereits hervor, zumindest wenn man sie gleich interpretiere wie die im "R." geltende. Verlangt wird eine klarere Formulierung. Dass für die erste Stunde der volle Stundentarif zu entrichten ist, ist unbestritten. Die gewählte Formulierung ist folglich dementsprechend zu verstehen. Auf eine Präzisierung kann verzichtet werden.

E. 3

Der zweite strittige Punkt betrifft die Frage, wie die Bewirtschaftung der Mitarbeiterparkplätze auszugestalten ist.

E. 3.1

Unbestritten ist zunächst, dass diese Massnahme in den Anwendungsbereich des kantonalen Massnahmenplans fällt (vgl. dazu oben Erw. 2.1.). Einschlägig ist auch hier die Massnahme "Vn 22 - Parkraumpolitik auf privatem Grund", deren Ziff. 1 und 2 wie folgt lauten: Der Staat sowie Gemeinden mit einer erheblichen Anzahl Beschäftigtenparkplätzen erlassen bis Ende 1999 Vorschriften zur Bewirtschaftung dieser Parkplätze. Führt die Bewirtschaftung der Beschäftigtenparkplätze zu einem Ausweichen auf Parkplätze auf öffentlichem Grund, sind auch die Parkplätze auf öffentlichem Grund zu bewirtschaften (Ziff. 1). Die Gemeinden wirken darauf hin, dass Privatbetriebe ihrer Beschäftigtenparkplätze bewirtschaften (Ziff. 2).

E. 3.2

Unbestritten ist ferner, dass die Mitarbeiterparkplätze zu bewirtschaften sind. Der Überbauungsplan schreibt dies in Art. 7 Abs. 1 besV vor. Der Beschwerdeführer beantragt darüber hinaus, dass die Parkiergebühr für diese Parkplätze auf monatlich mindestens Fr. 40.-- festzulegen sei. Teilzeitangestellten mit einem Pensum von maximal 50% sei ein Tarif von mindestens Fr. 20.-- aufzuerlegen.

E. 3.2.1

Zur Begründung bringt der Beschwerdeführer hauptsächlich vor, ohne Angaben zum Tarif sei die Bestimmung von Art. 7 Abs. 1 besV nutzlos, da dessen konkrete Ausgestaltung dem Belieben der Beschwerdegegnerin anheimgestellt werde. Der Vorinstanz stimmt der Beschwerdeführer insofern zu, als er anerkennt, dass sich die Anordnung einer solchen Gebühr im Unterschied zu den bewirtschafteten Kundenparkplätzen nicht direkt auf Art. 12 Abs. 1 lit. c USG abstützen lasse. Es handle sich um eine im Massnahmenplan vorgesehene Emissionsbeschränkung, für welche die gesetzlichen Grundlagen erst noch zu schaffen seien (Art. 44a Abs. 2 USG). In Ermangelung eines generell-abstrakten Erlasses müsse dies auch durch Anordnung in Überbauungs- und Gestaltungsplänen möglich sein. Ferner könne die Anordnung des Tarifs in Anwendung der Regel "in maiore minus" direkt auf Art. 72bis

BauG gestützt werden.

E. 3.2.2

Die Vorinstanz führt dazu im angefochtenen Entscheid sowie in der Vernehmlassung vom 12. September 2011 aus, die zur Anordnung eines Mindesttarifs notwendige gesetzliche Grundlage sei nicht vorhanden. Insbesondere könne der angerufene Art. 72bis BauG nicht dazu dienen. Die im Überbauungsplan statuierte Bewirtschaftungspflicht genüge den Anforderungen des kantonalen Massnahmenplans.

E. 3.2.3

Zum gleichen Ergebnis gelangt die Beschwerdegegnerin, allerdings verweist sie auf eine andere Begründung. Entscheidend sei die gesamthaft erzielte Emissionsbegrenzung. Die Fahrten der Mitarbeitenden würden durch das Parkingsystem erfasst und seien somit Teil der insgesamt beschränkten Fahrtenzahl. Es liege im Interesse der künftigen Arbeitgeber, das plafonierte Fahrtenkontingent nicht durch Mitarbeiterfahrten zu belasten. Selbst wenn eine gesetzliche Grundlage bestehen würde, sei die Anordnung eines Tarifs unnötig, unzweckmässig und damit unverhältnismässig.

E. 3.3

Zu entscheiden ist, ob zur Anordnung eines betragsmässig festgelegten Tarifs für die Mitarbeiterparkplätze eine gesetzliche Grundlage besteht.

E. 3.3.1

Der Beschwerdeführer macht zunächst geltend, die strittige, im Massnahmenplan vorgesehene emissionsbegrenzende Massnahme sei im vorliegenden Planungsverfahren direkt zu anzuordnen. Der Massnahmenplan bezeichnet Massnahmen, die unmittelbar angeordnet werden und solche, für welche die rechtlichen Grundlagen noch zu schaffen sind (Art. 44a Abs. 2 USG). Eine direkte Anordnung von Massnahmen kommt regelmässig nur in Frage, wenn diese inhaltlich genügend bestimmt und unbedingt sind. Das ist bei den Ziff. 1 und 2 der Massnahme Vn 22 nicht der Fall. Es handelt sich um Anweisungen an den Gesetzgeber, die rechtlichen Voraussetzungen für Vorschriften zur Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen zu schaffen. Ziff. 2 ist so zu verstehen, dass die Gemeinden im Planungs- oder Bewilligungsverfahren den zu schaffenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung verhelfen. Die Vorschriften zur Bewirtschaftung der Beschäftigtenparkplätze sollten bis Ende 1999 geschaffen werden. Trotz nach wie vor überschrittener Immissionsgrenzwerte ist bislang keine entsprechende kantonale gesetzliche Grundlage geschaffen worden. Die Untätigkeit des Gesetzgebers hinsichtlich koordiniertem Vorgehen ist allerdings unter Berücksichtigung der Lastengleichheit grundsätzlich nicht im Einzelfall zu korrigieren.

E. 3.3.2

Das Bundesgericht hat jedoch mehrfach festgehalten, dass die Koordinationsfunktion des Massnahmenplans nicht überdehnt werden dürfe. Die Versäumnisse im kantonalen Umsetzungsprozess dürften das bundesrechtliche Emissionsbegrenzungskonzept nicht ausser Kraft setzen (vgl. BGE 125 II 129 E. 7b; 131 II 103 E. 3.2.3). Ebenfalls wurde entschieden, dass Art. 12 Abs. 1 lit. c USG, der in solchen Fällen regelmässig als rechtliche Grundlage für Verkehrs- und Betriebsvorschriften gedient hatte, nicht als gesetzliche Grundlage für die Einführung einer Bewirtschaftungspflicht für Mitarbeiterparkplätze herangezogen werden könne (BGE 119 Ib 480 E. 7c; 123 II 337 E. 7b). Damit kann nur

gemeint sein, dass bewirtschaftete Mitarbeiterparkplätze eben gerade nicht zum bundesrechtlichen Emissionsbegrenzungskonzept gehören, dessen Bestand - unabhängig von der kantonalen Umsetzung - durch unmittelbar gestützt auf das USG verordnete Massnahmen zu schützen ist. Diese Praxis ist von der Lehre aus überzeugenden Gründen kritisiert worden. In ähnlich gelagerten Fällen hatte das Bundesgericht nämlich erkannt, dass der Verkehr, sofern er durch eine Anlage in erheblichem Umfang erzeugt werde, dieser zuzurechnen und daher zu beschränken sei (vgl. Schrade/Loretan, a.a.O., N 29 zu Art. 12 USG mit Hinweisen). Die entsprechenden Massnahmen gelten als Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG (vgl. Erw. 2.1). Es sei nicht einsichtig, warum dies für die Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen nicht gelten solle. Auch diese Massnahme bewirke eine Begrenzung des durch die Anlage ausgelösten Individualverkehrs resp. seine Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel. Von einer Praxisänderung des Bundesgerichts ist indessen trotz dieser berechtigten Kritik nicht auszugehen.

E. 3.3.3

Was die Argumentation des Beschwerdeführers betrifft, die Tarifierung könne gestützt auf Art. 72bis BauG erlassen werden, so ist dieser eine Absage zu erteilen. Der angerufene Gesetzesartikel ist im Zusammenhang mit Art. 72 BauG zu verstehen, welcher im Wesentlichen die Pflicht des Bauherrn umschreibt, unter gewissen Voraussetzungen Abstellplätze auf privatem Grund zu schaffen. Art. 72bis BauG bildet das Gegenstück dazu, indem er die Erstellung von solchen Plätzen unter anderem bei erheblicher Störung des Verkehrs verbietet (Abs. 1 lit. a; vgl. B. Heer, St. Gallisches Bau- und Planungsrecht, Bern 2003, Rz. 715). Die primäre Stossrichtung dieser Norm ist demnach keine umweltrechtliche, sondern sie betrifft die Verkehrsplanung. Deshalb würde der Normgehalt in unzulässiger Weise strapaziert, wenn man gestützt darauf emissionsbegrenzende Massnahmen verfügen würde. 4. Zusammenfassend ergibt sich, dass die Beschwerde abzuweisen ist. Die Vorinstanz hat mit ihrem Entscheid, den Parkiertarif für die Kundenparkplätze auf Fr. -.50/Stunde festzusetzen, keine Rechtsverletzung begangen. Sie durfte berücksichtigen, dass in der näheren Umgebung der geplanten Überbauung keine höheren Gebühren verlangt werden. Ebenfalls abzuweisen ist das Begehren hinsichtlich der Bewirtschaftungspflicht für die Mitarbeiterparkplätze. Dass die dafür notwendigen gesetzlichen Grundlagen trotz der seit dem Jahr 1999 abgelaufenen Frist noch nicht geschaffen worden sind ist zwar unbefriedigend, ändert aber nichts am Ergebnis, dass die zur Einführung solcher Gebühren notwendigen rechtlichen Grundlagen fehlen. 5. (...). Ausseramtliche Kosten sind dem im Beschwerdeverfahren unterlegenen Beschwerdeführer nicht zu entschädigen (Art. 98 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 98bis VRP). Die Beschwerdebeteiligte hat keinen Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 829). Hingegen kommt ein solcher Anspruch der Beschwerdegegnerin zu (Art. 98bis VRP). Deren Rechtsvertreter hat keine Kostennote eingereicht. Folglich ist die Entschädigung nach Ermessen festzusetzen. Das Gericht erachtet eine Entschädigung von Fr. 2'000.-- (zzgl. MwSt) für das Beschwerdeverfahren als angemessen (Art. 22 Abs. 1 lit. b der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten, sGS 963.75). Demnach hat das Verwaltungsgericht zu Recht erkannt:

- 1./ Die Beschwerde wird abgewiesen.
- 2./ Die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens von Fr. 3'500.-- bezahlt der Beschwerdeführer unter Verrechnung mit dem in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss.
- 3./ Der Beschwerdeführer wird verpflichtet, die Beschwerdegegnerin mit Fr. 2'000.-- ausseramtlich zu entschädigen.

V. R. W.
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: Versand dieses Entscheides an: -

den Beschwerdeführer (durch Rechtsanwalt lic. iur. J. D.) - die Vorinstanz - die Beschwerdegegnerin (durch Rechtsanwalt lic. iur. U. P.) - die Beschwerdebeteiligte am: Rechtsmittelbelehrung: Sofern eine Rechtsverletzung nach Art. 95 ff. BGG geltend gemacht wird, kann gegen diesen Entscheid gestützt auf Art. 82 lit. a BGG innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde erhoben werden.

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