

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2000.00111 vom 2. November 2000

ZH Verwaltungsgericht, 2000-11-02, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2000.00111

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2000.00111 du 2 novembre 2000

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2000.00111 del 2 novembre 2000

Regeste

Baubewilligung | Die Erteilung von Baubewilligungen ist je nachdem nicht nur von der Erschliessung und der Zonenkonformität abhängig, sondern kann weiteren Voraussetzungen des Bundesrechts und des bundesrechtkonformen kantonalen Rechts unterworfen sein. Die Kantone können demnach ohne Verletzung des Bundesrechts zusätzliche Bauvoraussetzungen statuieren. Der zweite Satz von § 237 Abs. 1 PBG, wonach bei grösseren Überbauungen die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein muss, ist eine solche vom Bundesrecht vorbehaltene selbständige Bauvoraussetzung (E. 5c/bb). Zur Tragweite von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG (E. 5d).

Erwägungen

E. 1

Abteilung/1. Kammer Weiterzug: Das Bundesgericht hat eine staatsrechtliche Beschwerde gegen diesen Entscheid am 05.09.2001 abgewiesen. Rechtsgebiet: Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht Betreff: Baubewilligung Die Erteilung von Baubewilligungen ist je nachdem nicht nur von der Erschliessung und der Zonenkonformität abhängig, sondern kann weiteren Voraussetzungen des Bundesrechts und des bundesrechtkonformen kantonalen Rechts unterworfen sein. Die Kantone können demnach ohne Verletzung des Bundesrechts zusätzliche Bauvoraussetzungen statuieren. Der zweite Satz von § 237 Abs. 1 PBG, wonach bei grösseren Überbauungen die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein muss, ist eine solche vom Bundesrecht vorbehaltene selbständige Bauvoraussetzung (E. 5c/bb). Zur Tragweite von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG (E. 5d).

Stichworte: BAUBEWILLIGUNG UND BAUBEWILLIGUNGSVERFAHREN ERREICHBARKEIT ERSCHLIESSUNG (ANFORDERUNGEN, DURCHFÜHRUNG, FINANZIERUNG) ÖFFENTLICHER VERKEHR Rechtsnormen: § 219 PBG § 237 Abs. 1 PBG § 18 PVG Art. 19 RPG Art. 22 lit. II RPG Publikationen: BEZ 2000 Nr. 50 RB 2000 Nr. 93 URP 2000 S. 823 Gewichtung: (1 von hoher / 5 von geringer Bedeutung) Gewichtung: 2 I. Der Stadtrat F erteilte der Gesuchstellerin H, und der Grundeigentümerin D, mit Beschluss vom 1. Juli 1997 unter Auflagen und Bedingungen die baurechtliche Bewilligung für den Neubau eines Kino- und Einkaufszentrums auf den in der Gewerbezone G 2 gelegenen Grundstücken Kat.Nrn. 01, 02 und 03 an der Xstrasse in F. Das Projekt umfasst zehn Kinosäle mit insgesamt 2458 Sitzplätzen, Verkaufsflächen (Fachmärkte und Lebensmittelgeschäft) von ca. 8921 m

E. 2

a) Nach feststehender Rechtsprechung können die beschwerdeberechtigten Organisationen nicht nur die Verletzung des Umweltschutzrechts des Bundes rügen, sondern zudem

sämtliche im Interesse des Schutzes der Umwelt liegenden, nach Art. 104 des Bundesrechtspflegegesetzes vom 16. Dezember 1943 (OG) zulässigen Rügen gegen ein der UVP-Pflicht unterstehendes Projekt erheben und namentlich die Missachtung von kantonalem Recht, das in einem engen Sachzusammenhang mit dem anwendbaren Bundesrecht steht, geltend machen (BGE 118 Ib 301 E. 1c; BGE 123 II 337 E. 5a; Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 21 N. 88 mit weiteren Hinweisen). b) Der Beschwerdeführer rügt einerseits eine unrichtige Feststellung des Sachverhalts im Sinn von § 51 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959/8. Juni 1997 (VRG), andererseits beruft er sich auf neue Beweismittel und Tatsachen. Solche Noven sind nach § 52 VRG zulässig, da das Verwaltungsgericht hier nicht als zweite gerichtliche Instanz angerufen wird. Inwieweit der für den Entscheid erhebliche Sachverhalt unrichtig oder ungenügend festgestellt ist, muss für die gerügten Punkte überprüft werden. PM10 und UVP

E. 3

im Jahresmittel liegt und in Strassennähe (bei der Xstrasse selber sowie bei der Autobahn) überschritten wird. Da der Strassenverkehr einer der Hauptemittenten nicht nur von NO₂, sondern auch von PM10 ist (insbesondere Verbrennungsemissionen sowie Abriebspartikel von Strassenbelag, Pneus und Bremsbelägen; vgl. BUWAL, Schriftenreihe Umwelt Nr. 270, S. 32, sowie Medienmitteilung des UVEK vom 13. April 2000 zu den Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1950 bis 2020), muss mit einer übermässigen PM10-Belastung gerechnet werden, die durch eine weitere Verkehrszunahme noch erhöht würde. d) Zur Beantwortung der Frage, ob die Bewilligung für die strittige Anlage von einer UVP abhängig zu machen ist, die bezüglich PM10 nach Massgabe des zur Zeit noch ausstehenden Massnahmenplanes ergänzt würde, sind weitere Ausführungen im bereits zitierten Entscheid des Verwaltungsgerichts von Bedeutung: "Zu beachten ist..., dass über die Herkunft der PM10-Belastung bisher nur wenige Daten verfügbar sind. Sowohl für die Ausarbeitung von Prognosen zu den PM10-Immissionen wie auch im Hinblick auf Massnahmen zur Verminderung der Belastung sind genauere Kenntnisse über die Quellen dieser Schadstoffe erforderlich (BUWAL, Schriftenreihe Umwelt Nr. 270, S. 32 und 80). Beim heutigen Stand des Wissens steht daher keineswegs fest, dass mit einer Ergänzung der UVP innert nützlicher Frist eine brauchbare Prognose der künftigen PM10-Belastung im Gebiet der Nationalstrasse beschafft werden könnte. Hinzu kommt, dass sich die Belastung ohnehin kaum mit Massnahmen an der Anlage selbst reduzieren liesse. Da Schwebestaub PM10 über grosse Distanzen verfrachtet wird, müssen die entsprechenden Massnahmen ebenfalls auf eine grossräumige Betrachtung ausgerichtet werden. Als geeignete Massnahmen zur Reduktion der PM10-Emissionen werden von Fachleuten die Begrenzung der Partikel-Emissionen bei Dieselmotoren, industriellen Anlagen und Feuerungen sowie die Einführung marktwirtschaftlicher Instrumente wie z.B. einer Abgabe auf flüchtige organischen Verbindungen (VOC) und einer emissionsabhängigen Schwerverkehrsabgabe erörtert (BUWAL, Schriftenreihe Umwelt Nr. 270, S. 82). Das sind durchwegs Massnahmen, die nicht am Strassenprojekt, sondern in Ergänzung zu diesem getroffen werden müssen." Auch wenn es sich im vorliegenden Fall nicht um ein Nationalstrassenprojekt handelt, so treffen doch die zitierten Ausführungen zu den strassenseitig möglichen – und teilweise mit den Abgaben inzwischen auf Bundesebene eingeführten – Massnahmen zu. Ebenso ist absehbar, dass es kaum bis zum Ablauf der von der LRV gesetzten Frist möglich sein wird, den Massnahmenplan bezüglich PM10 umfassend zu aktualisieren. Nur für einzelne Emissionsquellen wie Dieselmotoren lassen

sich genügend Grundlagen zusammentragen, um spezifische Massnahmen (beispielsweise auf Baustellen) anzuordnen. Ob es für den beim strittigen Projekt in besonderem Mass anfallenden Personenwagenverkehr innerhalb nützlicher Frist möglich sein wird, genügend detaillierte Angaben über die Emissionsquellen (Abrieb Pneus, Abrieb Bremsen, Abrieb Strassen, Aufwirbelung von Staub etc.) zu beschaffen und auch Konzepte für Massnahmen auszuarbeiten, kann dahingestellt bleiben. Denn die Emissionen der strittigen Anlage sind weder von der Menge noch von der Art, dass sie den künftigen Massnahmenplan präjudizieren würden (BGE 124 II 272 E. 4a mit weiteren Nachweisen). Eine Rückweisung des Falls zur Ergänzung von UVB und UVP widerspräche deshalb dem Verhältnismässigkeitsprinzip von Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. Dezember 1998 (BV). Es kann demnach offen bleiben, ob der Massnahmenplan überhaupt negative Vorwirkungen entfalten kann (vgl. Theo Loretan in: Kommentar USG, 1998, Art. 44a N. 48). Voraussetzungen der Baubewilligung

E. 4

Da die UVP wegen des neuen Grenzwerts für PM10 nicht ergänzt werden muss, ist zu prüfen, ob im Übrigen die Voraussetzungen zur Erteilung der Baubewilligung erfüllt sind. Der Beschwerdeführer rügt, die "Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr" genüge nicht, um die Baubewilligung für die strittige Anlage zu erteilen, und stellt unter Berufung auf § 237 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975/1. September 1991 (PBG) entsprechende detaillierte Anträge; zudem verlangt er eine Expertise über die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Den Ausbau des öffentlichen Verkehrs voraussetzend, beantragt er anschliessend eine Reduktion der Parkplatzzahl sowie flankierende Massnahmen. Zwischen der Parkplatzzahl und dem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz besteht ein direkter Zusammenhang (vgl. Robert Wolf, Führt übermässige Luftverschmutzung zu Baubeschränkungen und Auszonungen?, URP 1991, S. 69–95, S. 74; BGr, 17. Mai 1995, URP 1995 498, S. 507 ; BGE 120 I b 436 E. 3c). Der Beschwerdeführer ruft den zweiten Satz von § 237 Abs. 1 PBG über die Erreichbarkeit des Vorhabens mit dem öffentlichen Verkehr an. Ob das Vorhaben diese Bauvoraussetzung erfüllt, ist vor den allfälligen umweltrechtlichen Anforderungen auf der Massnahmenseite zu prüfen. Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

E. 5

a) Mit der Baubewilligung vom 1. Juli 1997 wurde die Bauherrschaft verpflichtet, während dreier Jahre einen jährlichen Beitrag von Fr. 300'000.– an den Ausbau und die Verdichtung der Linie 005 des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zu leisten. Ausgangspunkt ist der bestehende Halbstundentakt, von Montag bis Freitag in den Stosszeiten durch 20-Minuten- oder Viertelstunden-Intervalle verstärkt. Nach dem Entscheid der Baubehörde sollen zusätzlich montags bis freitags zwischen 17 und 18 Uhr ein 10-Minuten-Takt sowie am Samstag zu den Haupteinkaufszeiten ein Viertelstunden-Takt angeboten werden; zudem muss der Betrieb auf die Abendstunden von 20 bis 24 Uhr ausgeweitet und die Linie in dieser Zeit im 20-Minuten-Takt statt nach dem Krankenhaus Y zum Bahnhof F der Sihltal–Zürich–Uetliberg–Bahn (SZU) geführt werden. b) Bei der am 1. September 1991 vorgenommenen Revision des PBG wurde § 237 Abs. 1 PBG unter dem Sachtitel "Zugänglichkeit im besonderen" neu gefasst. Satz 1 verlangt eine "für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt". Nach Satz 2 muss bei "grösseren Überbauungen ... überdies die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein". aa) In ihrem Entscheid hat sich die Vorinstanz zur Anwendung und Tragweite dieser Bestimmung nicht näher

geäussert, sondern nur festgestellt, die Baugrundstücke seien "(auch durch den öffentlichen Verkehr) hinreichend erschlossen" und eine Expertise sei nicht durchzuführen (vgl. E. 8c des Rekursentscheids). Sie liess ausdrücklich offen, ob die nicht angefochtene Nebenbestimmung über die Beiträge an den Ausbau der ZVV-Linie für die Erschliessung überhaupt notwendig sei. Die Begehren des heutigen Beschwerdeführers bezüglich des Ausbaus des öffentlichen Verkehrsangebots lehnte sie einerseits unter Berufung auf das Bundesgericht und die Literatur mit dem Argument ab, dem Bauherrn könnten keine emissionsbegrenzenden Massnahmen auferlegt werden, die nicht in seiner Rechtssphäre lägen, sondern – wie die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln – Aufgabe der Behörde seien. Andererseits begründete sie mit BGE 123 II 337 E. 7, es fehle an einer gesetzlichen Grundlage, zu einer Verdichtung des öffentlichen Verkehrs zu verpflichten, weil eine solche Massnahme keine Verkehrs- oder Betriebsvorschrift im Sinn von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG darstelle; der Bundesgerichtsentscheid vom 17. Mai 1995 (Grancia; URP 1995 498, S. 506) sei nicht generalisierbar. Immerhin anerkannte sie, dass die Beiträge der Bauherrschaft an den Ausbau der bestehenden Bus-Linie 005 zur Reduktion der von einer solchen Anlage verursachten Immissionen im Sinn von Art. 11 USG beitrage. Im Übrigen setzte sie sich intensiv mit der Zahl der Parkplätze für die Anlage auseinander (E. 7 des Rekursentscheids). In der Vernehmlassung zur Beschwerde argumentiert die Vorinstanz bezüglich der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr im Wesentlichen, es gebe aufgrund von Art. 19 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG) keine bundesrechtliche gesetzliche Pflicht zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Ihre Ausführungen zu § 237 PBG beschränken sich auf den Hinweis darauf, dass die Abstimmung der baulichen Entwicklung auf die Verkehrserzeugung und die Verkehrsmittel mehrstufig und hauptsächlich in der Nutzungsplanung sowie namentlich mit den Vorschriften über die Zahl der erforderlichen bzw. zulässigen Parkplätze erfolge. Aus der Wegleitung Parkplatz-Bedarf 1997 liesse sich entgegen den Vorbringen des Beschwerdeführers nicht ableiten, dass eine Anlage mit Einkaufs- und Kinozentrum einen Standort mit der Güteklasse B oder wenigstens C haben müsse, um bewilligungsfähig zu sein. Wenn eine kommunale Parkplatzverordnung bei der Ermittlung der zulässigen Zahl von Fahrzeugabstellplätzen die Erschliessung eines Gebiets durch den öffentlichen Verkehr berücksichtige, halte sie sich an die kantonalrechtlichen Vorgaben. Das Amt für Technische Anlagen und Lufthygiene habe denn auch nur gefordert, dass die Verlängerung der Tramlinie ab Zürich-I "näher geprüft werde". Die Erfüllung einer bestimmten Güteklasse des öffentlichen Verkehrs (öV-Güteklasse) könne mangels einer gesetzlichen Grundlage im Bundesrecht oder im kantonalen Recht nicht als Bedingung einer baurechtlichen Baubewilligung formuliert werden. bb) Von der privaten Beschwerdegegnerin wird geltend gemacht, das Projekt sei zu einem wesentlichen Teil auf Automobilisten ausgerichtet. Soweit die Besucher vom oberen linken Seeufer her kämen, sei es weder zweckmässig noch realistisch, auf eine vermehrte Benützung des öffentlichen Verkehrs zu drängen. Die Bauherrschaft habe sich immerhin unabhängig vom strikten Nachweis einer entsprechenden Rechtsgrundlage dazu verpflichtet, im Interesse der Besucher namentlich aus der näheren Umgebung einen namhaften Beitrag an den öffentlichen Verkehr zu leisten. Im Übrigen dienten Angebote des öffentlichen Verkehrs dem Umweltschutz nur, wenn sie von der Bevölkerung auch angenommen würden. Bei der Konzession für die 5. Ausbautappe des Flughafens habe denn auch das Bundesgericht darauf verzichtet, rechtliche und finanzielle Sicherungen zur Veränderung des Modalsplits vorzusehen. cc) Die Gemeinde beruft sich vorerst auf die Erwägungen der Vorinstanz im angefochtenen Entscheid sowie ebenfalls auf

den bereits erwähnten BGE 123 II 337. Überdies macht sie geltend, § 237 PBG gehe über die bundesrechtlichen Anforderungen an die Erschliessung gemäss Art. 19 Abs. 1 RPG hinaus, ohne dass eine kantonale rechtliche Ordnung sicherstelle, dass die für grössere Überbauungen geeigneten Bauzonen zeitgerecht mit hinreichenden öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar gemacht werden. Sollte eine solche Erschliessungsregelung als bundesrechtskonform betrachtet werden, so müsse mindestens das Verhältnismässigkeitsprinzip berücksichtigt und in Rechnung gestellt werden, dass die kantonale Gesetzgebung bundesrechtswidrig die zeitgerechte Erfüllung dieser Erschliessungsvoraussetzung (noch) nicht garantiere (Art. 19 Abs. 2 RPG). Bereits der unbestrittene Beitrag von jährlich Fr. 300'000.– an den Ausbau der Bus-Linie 005 verpflichtete die Bauherrschaft im Übrigen bis an die Grenze der Verhältnismässigkeit. Wie es sich mit diesen Vorbringen verhält, ist im Folgenden näher zu prüfen. Erreichbarkeit mit öV und Raumplanungsrecht c) Gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG ist die Erschliessung des Landes Voraussetzung einer Baubewilligung. Es stellt sich die Frage, welche Bedeutung dabei dem öffentlichen Verkehr zukommt. aa) Wann Land im Sinne von Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG erschlossen ist, wird in Art. 19 Abs. 1 RPG definiert. Dieser Erschliessungsbegriff ist ein bundesrechtlicher (André Jomini in: Kommentar RPG, Art. 19 Rz. 10; Alexander Ruch in: Kommentar RPG, Art. 22 Rz. 83) und wird in anderen Bundesgesetzen wie namentlich dem USG im gleichen Sinn verwendet (BGE 117 Ib 308 E. 4a). Das Bundesrecht formuliert allerdings nur minimale, unter polizeilichen Gesichtspunkten erforderliche Voraussetzungen (Leo Schürmann/Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 3. A., Bern 1995, S. 212) und benützt dazu unbestimmte Rechtsbegriffe. Hinsichtlich des Verkehrs verlangt Art. 19 Abs. 1 RPG eine "für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt" und verweist mit dieser Wendung auf die für den strassenmässigen Zugang massgeblichen Umstände des Einzelfalls wie Lage (z.B. Stadtzentrum, Berggebiet) und Nutzung, insbesondere als Wohnsiedlung, Industrie- oder Gewerbegebiet (EJPD/BRP, Erläuterungen zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Bern 1981, Art. 19 Rz. 13; Jomini, Art. 19 Rz. 18). Nicht zu den bundesrechtlich notwendigen Erschliessungselementen bzw. zur Erschliessung im engeren Sinn gehört indessen der öffentliche Verkehr; er zählt vielmehr zur so genannten Ausstattung oder genereller zur Infrastruktur (BGE 123 II 337 E. 5b; EJPD/BRP, Art. 19 Rz. 5; Jomini, Art. 19 Rz. 27; Pierre Moor in: Kommentar RPG, Introduction Rz. 94f.; Schürmann/Hänni, S. 212). Der zweite Satz von § 237 Abs. 1 PBG zur Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr erweist sich demnach nicht als kantonale Vorschrift zur Konkretisierung von Art. 19 Abs. 1 RPG. bb) Die Erteilung von Baubewilligungen ist allerdings nicht nur von der Erschliessung (sowie der Zonenkonformität, Art. 22 Abs. 2 lit. a RPG) abhängig, sondern weiteren Voraussetzungen des Bundes- und des (bundesrechtskonformen) kantonalen Rechts unterworfen (Art. 22 Abs. 3 RPG). Die Kantone können ohne Verletzung des Bundesrechts zusätzliche Bauvoraussetzungen statuieren (EJPD/BRP, Art. 22 Rz. 34; vgl. die Hinweise bei Ruch, Art. 22 Rz. 86ff.). Im Rahmen ihrer raumplanungs- und verkehrsrechtlichen Kompetenzen sind sie namentlich befugt, Anforderungen an die Erreichbarkeit von Bauten und Anlagen mit dem öffentlichen Verkehr formulieren. Der zweite Satz von § 237 Abs. 1 PBG ist eine solche vom Bundesrecht vorbehaltene selbständige kantonale rechtliche Bauvoraussetzung. cc) Das Gebiet des Kantons Zürich soll gemäss § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (Personenverkehrsgesetz, PVG) durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen erschlossen werden.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe wurde der Zürcher Verkehrsverbund ZVV eingerichtet (§ 2 PVG). Die Grundsatzbestimmung über das Verkehrsangebot gemäss § 18 PVG wird durch die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Dezember 1988 (AngebotsV) näher ausgeführt. § 237 Abs. 1 PBG, der für grössere Überbauungen die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr voraussetzt, verknüpft diese Verkehrsrechtsetzung mit dem Planungs- und Baurecht (Robert Wolf/Erich Kull, Das revidierte Planungs- und Baugesetz [PBG] des Kantons Zürich, Bern 1992, Rz. 64). Ein Widerspruch zum Bundesrecht ist darin nicht zu erkennen. Insbesondere verstösst die Bestimmung nicht gegen das Verhältnismässigkeitsprinzip von Art. 5 Abs. 2 BV. Vielmehr setzt der Kanton Zürich auf diese Weise den bundesrechtlichen Planungsgrundsatz von Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG um, wonach Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen werden sollen (vgl. Pierre Tschannen in: Kommentar RPG, Art. 3 Rz. 55). Ähnliche Vorschriften kennen im Übrigen auch die Kantone Aargau (§ 32 Abs. 2 des Gesetzes über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen vom 19. Januar 1993: "Bei Bauten mit intensivem Publikums- oder Güterverkehr kann überdies verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind") und Bern (Art. 74 Abs. 1 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985: "Gebiete, die für eine grössere Zahl von Bewohnern oder Arbeitsplätzen bestimmt sind, dürfen nur als Bauzone ausgeschieden werden, wenn ihr Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel sichergestellt ist"). Kantone ohne solche Bestimmungen können hingegen kaum Gegensteuer geben, wenn verkehrsentensive Projekte an Standorten "auf der grünen Wiese" ohne adäquate Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln geplant werden, die in Städten aus lufthygienischen Gründen kaum mehr zu verwirklichen sind (vgl. dazu Informationsdienst VLP-ASPAN 30. August 2000, S. 2f.). dd) Wegen des engen Zusammenhangs zwischen dem zweiten Satz von § 237 Abs. 1 PBG und der Rechtsetzung über den öffentlichen Personenverkehr dient die AngebotsV bei der Auslegung der PBG-Bestimmung als Richtlinie, ohne dass eine strikte Bindung bestehen würde (vgl. sinngemäss Wolf/Kull, Rz. 66). Tragweite von § 237 Abs. 1 Satz 2 PBG d) Dass die geplante Anlage einer grösseren Überbauung im Sinn des zweiten Satzes von § 237 Abs. 1 PBG entspricht, wird zu Recht nicht in Frage gestellt (vgl. Wolf/ Kull, Rz. 65f; Christoph Fritzsche/Peter Bösch, Zürcher Planungs- und Baurecht, 2. A., Wädenswil 2000, S. 215). Die Bedeutung dieser Bestimmung für das umstrittene Vorhaben ist deshalb im Folgenden auszuleuchten. aa) Aus der bisherigen Gerichtspraxis lassen sich zur Anwendung von § 237 Abs. 1 PBG auf den vorliegenden Fall keine Hinweise entnehmen. So musste sich das Bundesgericht in BGE 123 II 337 nicht näher zu dieser Bestimmung äussern, da der Vorinstanz keine willkürliche Rechtsanwendung vorgeworfen worden war; überdies handelte es sich um einen Standort, der bereits durch zwei S-Bahn-Linien und drei Regionalbuslinien sowie durch Ortsbuslinien bedient war und deshalb mit der hier zu beurteilenden Situation nicht vergleichbar ist. bb) Mit dem zweiten Satz von § 237 Abs. 1 PBG soll die Benützung des öffentlichen Verkehrs gefördert werden. Diese Bestimmung hat den Zweck, das Personenverkehrsgesetz und die AngebotsV mit dem Planungs- und Baugesetz zu verknüpfen (Protokoll des Kantonsrats 1987 ■ 1991, S. 13404). Sie wurde zusammen mit weiteren Vorschriften in das Gesetz eingefügt um klarzustellen, "wie dem Anliegen des Umweltschutzes in der Raumplanung und im öffentlichen Baurecht über direkt anzuwendende Bundesvorschriften hinaus nachzukommen ist" (Ausführungen des Regierungsrats zur Abstimmungsvorlage vom 1. September 1991 zu den unter dem Titel "Verstärkte Berücksichtigung des Umweltschutzes" zusammengefassten Änderungen). Die Erreichbarkeit grösserer Überbau-

ungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist konsequenterweise bereits im Rahmen der Groberschliessungsplanung zu sichern (§ 91 PBG). Auswirkungen auf das Angebot an Parkplätzen sind beabsichtigt: Bei den "Vorschriften über die Fahrzeugabstellplätze wird die Berücksichtigung und Förderung des öffentlichen Verkehrs verstärkt" (Abstimmungs-vorlage betreffend §§ 242–247 PBG). Das Anliegen, den öffentlichen Verkehr zu stärken, erfasst im Übrigen zu Recht nicht nur den Siedlungs- und Arbeitsverkehr, sondern insbesondere auch den Einkaufs- und den immer stärker wachsenden Freizeitverkehr. Denn der "Freizeitverkehr ist das wichtigste Verkehrssegment", wie sich aus neuesten Untersuchungen ergibt (Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, Chur/Zürich 2000, S. 9, vgl. auch S. 11ff.). Deshalb kommt einer ökologisch günstigen Lokalisierung von Freizeitangeboten längerfristig eine besonders grosse Bedeutung zu (vgl. Meier, S. 113). cc) Die Anforderungen an die genügende Zugänglichkeit für die öffentlichen Dienste und die Benutzer richten sich gemäss dem ersten Satz von § 237 Abs. 1 PBG nach der konkreten Situation, insbesondere nach der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten oder Anlagen (vgl. Jomini, Art. 19 Rz. 18ff.). Für die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss Satz 2 gelten die gleichen Kriterien. Erreichbarkeit setzt namentlich voraus, dass der Zugang auf die entsprechende Nutzung abgestimmt ist. Gemäss § 219 PBG sind für Bauten und Anlagen, die "besonders starken Verkehr auslösen" strengere Bauvorschriften aufzustellen. Das Kinozentrum qualifiziert sich mit seinen weiteren Freizeitangeboten als Begegnungsstätte mit grossem Publikumsverkehr. Die zehn geplanten Kinos sollen insgesamt 2458 Sitzplätze aufweisen und werden durch Restaurant-, Dancing- und Barbetriebe mit weiteren 753 Sitzplätzen ergänzt. Insgesamt ergibt sich somit eine mögliche gleichzeitige Belegung mit maximal 3211 Personen. Da im Rahmen von § 237 Abs. 1 PBG die Gesamtkapazität der Überbauung entscheidend ist (Wolf/Kull, Rz. 67ff.), müssen die durch das Vorhaben potenziell verursachten Verkehrsbewegungen gesamthaft betrachtet werden. Dass eine grosse Begegnungsstätte ihr Publikum nicht durch einen einzigen Betrieb mit einer einzigen Veranstaltung anzieht, ist daher nicht massgeblich. Ebenso wenig kann den Ausschlag geben, ob das Publikum auf den gleichen Zeitpunkt hin ankommt und später wieder gleichzeitig aufbricht. Überdies muss in Rechnung gestellt werden, dass während der Öffnungszeiten des Fachmarkts zusätzlich zum Freizeitverkehr (Kino, Restaurant, Dancing, Bar) noch Einkaufsverkehr anfällt. Als Anlage mit besonders grossem Publikumsverkehr muss das umstrittene Vorhaben demnach durch den öffentlichen Verkehr erreichbar sein. Mit anderen Worten ist die Bauvoraussetzung von § 237 Abs. 1 PBG bei solchen Anlagen nur erfüllt, wenn der Standort über ein leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot verfügt und eine attraktive Alternative zum motorisierten Privatverkehr darstellt (EJPD/BRP, Art. 3 Rz. 44; BGE 120 Ib 436 E. 3c). dd) Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr lässt sich vorerst in drei Komponenten unterteilen: Distanz, Verkehrsangebot und massgeblicher Zeitpunkt (Wolf/Kull, Rz. 73ff.). Die geplante Haltestelle befindet sich unbestrittenermassen direkt beim Projektgelände und erfüllt damit in dieser Hinsicht die für solche Zentren zu stellenden Anforderungen (vgl. Wolf/Kull, Rz. 74; Fritzsche/Bösch, S. 216). Dass das erforderliche Angebot im Zeitpunkt der Eröffnung des Vorhabens zur Verfügung stehen muss, steht ebenso wenig in Frage. Umstritten ist hingegen, ob die Versorgung mit der ZVV-Linie 005 dem § 237 Abs. 1 PBG genüge. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird einerseits durch die Betriebszeiten (bzw. die Betriebsdauer; vgl. § 8f. AngebotsV) und andererseits durch das Kursangebot (bzw. die Frequenzen der Kurse in die verschiedenen Richtungen; vgl. § 11–13 in Verbindung mit § 2 AngebotsV) und die

Kapazität der Verkehrsmittel bestimmt. § 18 PVG legt fest, dass über die Grundversorgung (Satz 1) hinaus "entsprechend der möglichen Nachfrage Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien eingeführt" werden. § 2 AngebotsV unterscheidet in der Folge die Angebotsbereiche 1, 2 und 3. Im Angebotsbereich 3 "wird für grosse, dichte Siedlungsgebiete aufgrund der starken Nachfrage und der Vielfalt der Verkehrsbeziehungen ein flächendeckendes Angebot festgelegt" (§ 2 lit. c AngebotsV). Die Regel ist ein 15-Minuten-Takt (§ 13 Abs. 1 AngebotsV); das Intervall wird aber weiter verkürzt, wenn es die Nachfrage erfordert (nämlich auf 10, 7 ½, 6 oder weniger Minuten ; § 13 Abs. 2 AngebotsV), oder bei mangelnder Nachfrage während den Nebenverkehrszeiten auf 30 Minuten ausgedehnt (§ 13 Abs. 3 AngebotsV). Gemäss den Schätzungen im überarbeiteten Umweltverträglichkeits-Teilbericht zum Verkehr (Vergleich des objektbedingten Verkehrs bei unterschiedlichen Rahmenbedingungen, act. 10/21.1.11, Bilder 3 und 4) werden für die Nutzungen Verkauf und Restaurant 27,5% der Kunden aus der unmittelbaren Nachbarschaft sowie weitere 12,8% aus dem restlichen Stadtgebiet und für die Nutzungen Kino und Dancing 12,4% bzw. 27,3% aus den beiden Gebieten erwartet, was gegen 2300 Fahrten je Tag (DTV) entspricht (siehe act. 10/21.1.11; Grafik 1, bezüglich Doppelfrequenzen). Wenn tatsächlich, wie den Berechnungen zu Grunde gelegt, 50–60% dieser Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen (Bilder 3 und 4), erscheint das vorgesehene, nur marginal erweiterte Angebot der ZVV-Linie 005 bereits für durchschnittliche Tage als ungenügend leistungsfähig. Noch weniger kann es als attraktive Alternative zum privaten Motorfahrzeugverkehr gelten, wenn die Wochenganglinien für die verschiedenen Nutzungen mit ihren Spitzen am Freitag und Samstag betrachtet werden (act. 10/21.1.11, Tabellen 2: 6000–7000 Fahrten aus allen Richtungen, rund 40% aus der Stadt Zürich und davon wiederum gut die Hälfte mit dem öffentlichen Verkehr). Als spezielle Herausforderung für den öffentlichen Verkehr erweisen sich beim Freizeitverkehr die Abend- und Nachtstunden (Meier, S. 23). Fehlende direkte Verbindungen, zu langsame Anreise und zu lange Wartezeiten gehören zu den Hauptpunkten, die von der Benützung des öffentlichen Verkehrs zur Reise in die Ferien abhalten (Meier, S. 81). Auch beim Besuch von Veranstaltungen spielt der Faktor Zeit die grösste Rolle (Meier, S. 65). Es ist offensichtlich, dass drei Kurse pro Stunde eines Überlandbusses in keiner Weise genügen, um den Verkehr zu den geplanten zehn Kinosälen, den Restaurant-, Bar- und Dancingbetrieben am Wochenende zu bewältigen. Zum einen ist das Beförderungsvolumen der Busse zu klein, zum anderen entstehen beim Umsteigen von dem bzw. auf das Liniennetz der städtischen Verkehrsbetriebe mit seinem abendlichen 12-Minuten-Takt längere und abends besonders unbeliebte Wartezeiten. Auch die Zugänglichkeit der Fachmärkte, die während der Woche ausserhalb der Stosszeiten lediglich halbstündlich und am Samstag nur während zwei Zeitblöcken viertelstündlich vom öffentlichen Verkehr bedient werden, ist unzureichend, jedenfalls was die Kundschaft betrifft. In ihrer Kostenschätzung für ein Zusatz-Angebot der ZVV-Linie 005 erachtet denn auch die SZU weiter reichende Massnahmen als in der Baubewilligung auferlegt als notwendig, um ein attraktives Angebot zu gewährleisten, nämlich einen durchgehenden Viertelstundentakt während der Ladenöffnungszeiten; damit würden sich allerdings die zusätzlichen jährlich wiederkehrenden Kosten des Ausbaus gut verdoppeln. Der Beschwerdeführer nimmt in seinen Anträgen verschiedentlich auf die öV-Güteklassen Bezug, wie sie in der Wegleitung Parkplatz-Bedarf 1997 als Referenzgrösse herangezogen werden. Richtig ist, dass diese Einteilungen nicht in einer Rechtsnorm festgelegt sind. Für die Auslegung der Bestimmungen über die gute Erreichbarkeit grosser, speziell verkehrintensiver

Überbauungen können sie aber sehr wohl herangezogen werden. Es ist offensichtlich, dass die – zweitschlechteste – öV-Güteklasse D, wie sie sich aus der Baubewilligung ergibt, nicht als gute Erreichbarkeit qualifiziert werden kann. ee) Gerügt wird die ungenügende Anbindung des Vorhabens an das öffentliche Verkehrsnetz speziell in der Richtung von der und in die Stadt Zürich. Als Bauvoraussetzung muss aber die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gemäss § 237 Abs. 1 PBG in alle massgeblichen Richtungen gegeben sein. Diese Anforderung ist im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Von F (Ortsbus) und einem kleinen Teil der Gemeinde W (ZVV-Linie 005) her lässt sich das geplante Fachmarkt- und Kinozentrum mit dem öffentlichen Verkehr zwar erreichen, wenn auch das Angebot ähnlich unbefriedigend ist wie für die Stadt Zürich. Gegen ein Drittel der Kundschaft wird aus den Gemeinden des linken Seeufers, aus dem Sihltal und von Zürich-Land im Nordwesten der Anlage erwartet. Aus diesem übrigen Einzugsgebiet lässt sich das Fachmarkt- und Kinozentrum mit dem öffentlichen Verkehr nicht direkt, sondern nur über Zürich oder das Zentrum F und in der Regel lediglich auf Umwegen erreichen. Demgemäss zeigen die Abklärungen zum projektbedingten Verkehr aus diesen Richtungen weit überdurchschnittliche – verschiedentlich bis zu 100% reichende – Anteile an privatem Motorfahrzeugverkehr (act. 10/21.1.11, Bilder 3 und 4). Leistungsfähige, attraktive Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sind demnach nicht ausgewiesen; die Kundschaft wäre mit dem privaten Motorfahrzeug weit besser bedient. ff) Im Ergebnis ist das Vorhaben nicht gemäss § 237 Abs. 1 PBG mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Besonders unattraktiv ist das Angebot, wenn zusätzliches Umsteigen ab einer S-Bahn-Haltestelle erforderlich ist (z.B. Jugendliche aus den Gemeinden am linken Seeufer, die das Kinozentrum besuchen). Dass ein Teil der Kundschaft auch weiterhin den Privatwagen benützen wird, kann dieser Feststellung nicht entgegen gehalten werden (Tschannen, Art. 3 Rz. 55). gg) Die Bauherrschaft bringt vor, das strittige Projekt sei zu einem wesentlichen Teil auf Automobilisten ausgerichtet. Zwar führt § 12 Abs. 2 der Verordnung über die Verschärfung oder die Milderung von Bauvorschriften für besondere Bauten und Anlagen vom 26. August 1981 (BbauV II) unter lit. b für Grosszentren und Begegnungsstätten mit grossem Publikumsverkehr eine Alternative zur guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr auf, die "bei vorwiegender Erschliessung mit privaten Motorfahrzeugen" gelten soll. Indessen ist diese Vorschrift nicht anwendbar, widerspricht sie doch § 237 Abs. 1 PBG, der – als Beitrag der Raumplanung an die Verwirklichung des Umweltschutzes – gerade verhindern will, dass neue grössere Vorhaben auf die Automobilisten ausgerichtet werden. Die Bestimmung des PBG geht jener der Verordnung vor: nämlich als höherrangige und zudem später (1991 gegenüber 1981) erlassene Norm. Abgesehen davon wäre auch die Voraussetzung von § 12 Abs. 2 lit. b BBauV II, dass "der Benützerverkehr direkt oder ohne für die Wohnnutzung vorgesehene Zonen ... zu berühren in Strassen für den grossen Durchgangsverkehr abgeleitet wird", beim strittigen Projekt insbesondere für den Zürich-I und F berührenden Verkehr in keiner Weise erfüllt. Probleme Zonenkonformität/ungenügende Erschliessung e) Das geplante Vorhaben soll in die Gewerbezone G 2 gemäss der Bau- und Zonenordnung der Stadt F zu liegen kommen; besondere Bestimmungen über Betriebe mit unverhältnismässigem Verkehr im Sinn von § 57 PBG wurden nicht erlassen. Dass das Projekt grundsätzlich zonenkonform ist, wird nicht bestritten. Wie bereits erwähnt, ist indessen die Zonenkonformität gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. a RPG nur eine notwendige, nicht aber eine hinreichende Voraussetzung für die Erteilung der Baubewilligung (E. 5.c.bb). Da die Zugänglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr nicht zu den Erschliessungselementen im Sinn von Art. 19 Abs. 1 RPG gehört (vgl. E. 5.c.aa), sind im vorliegenden Fall auch die

Absätze 2 und 3 von Art. 19 RPG über die Erschliessungspflicht bzw. den Erschliessungsanspruch nicht anwendbar. Es ist keine Vorschrift auszumachen, aus der eine Pflicht abzuleiten wäre, jedes als Gewerbezone ausgeschiedene Gebiet auch für besonders verkehrsin- intensive Bauten und Anlagen und namentlich mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Es ist vielmehr Aufgabe der Raumplanung, Bauzonen für immissionsträchtige Anlagen an geeigneten Orten so auszuscheiden, dass sie möglichst wenig Umweltbelastungen bewir- ken, und damit Vorsorge im Sinn der Vermeidung zu betreiben (Pierre Tschannen, Bau- und Nutzungsbeschränkungen aufgrund von umweltrechtlichen Vorschriften: Zusammen- spiel von Umweltrecht und Raumplanung, URP 1998, S. 486–513, insbesondere S. 493f; vgl. auch Robert Wolf in: Kommentar USG, 2000, Art. 25 N. 7 bezüglich Lärm; Informationsdienst VLP-ASPAN 30. August 2000, S. 2f). Indem das PBG bei der Planung die Be- rücksichtigung des öffentlichen Verkehrs verlangt (vgl. E. 5.d.bb) und in § 237 Abs. 1 PBG als Voraussetzung der Erteilung von Baubewilligungen für grosse Überbauungen die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr vorschreibt, nimmt das Gesetz seine Len- kungsaufgabe stufengerecht wahr (vgl. Tschannen, URP 1998, S. 491). Die Vorinstanz hat richtig festgehalten, dass es nicht Aufgabe der privaten Bauherrschaft ist, das notwendige Angebot des öffentlichen Verkehrs bereit zu stellen. Indessen lässt sich daraus kein Anspruch auf die Erteilung der Baubewilligung ableiten. Vorliegend wurde vielmehr eine Lage ausgewählt, die den gesetzlichen Vorgaben für besonders verkehrsinduzierende Vorhaben nicht genügt. Da die Bauvoraussetzung von § 237 Abs. 1 PBG nicht erfüllt ist, kann keine Baubewilligung erteilt werden. Erreichbarkeit mit öV und Umweltschutz

E. 6

Die Anforderung von § 237 Abs. 1 PBG als Bauvoraussetzung steht im Übrigen im Einklang mit dem Bundesumweltschutzrecht, das allerdings erst auf der Massnahmenseite greift (vgl. Tschannen, URP 1998, S. 491f. und 493f.). a) Die Frage, ob besondere Anforderungen an die Versorgung einer Anlage mit dem öffentlichen Verkehr als Massnahmen an der Quelle (Art. 11 Abs. 1 USG) und Emissionsbegrenzungen im Sinn von Art. 12 Abs. 1 USG gelten, wird von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht widerspruchsfrei beantwortet (vgl. die Hinweise bei André Schrade/ Theo Loretan in: Kommentar USG, 1998, Art. 11 N. 17c und Art. 12 N. 29). Dass auch so genannte Sekundärimmissionen, die durch den Verkehr von und zu einer Anlage erzeugt werden, unter das Regime von Art. 11 in Verbindung mit Art. 12 USG fallen, ist anerkannt. Umstritten ist hingegen, welche mittelbaren Emissionen jeweils als Teil des Betriebs der Anlage zu berücksichtigen sind. BGE 125 II 129 E. 8b klärt (bezogen auf die Parkraumbe- wirtschaftung), dass Anordnungen als Betriebsvorschriften im Sinn von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG gelten, die in einem "hinreichend engen Zusammenhang mit dem Betrieb der in Frage stehenden Anlage" stehen und "einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen an der Quelle zu leisten" vermögen. "Eine sachgerechte Systemabgrenzung verkehrserzeugender Anlagen muss daher den Verkehr durch Mitarbeiter, Besucher bzw. Kunden, An- und Auslieferung etc. grundsätzlich immer miteinbeziehen. Massnahmen bei der Quelle sind hier folglich auch solche, welche die Entstehung der Emissionen dieses Verkehrs verrin- gern" (Schrade/Loretan, Art. 11 N. 17c, Hervorhebung im Original). b) Die räumlich optimale Zuordnung verschiedener Bauzonen kann Substanzielles zur Reduktion des Verkehrsaufkommens beitragen (Tschannen, URP 1998, S. 493f). Solche raumplanerischen Entscheide sind dem Umweltschutzrecht vorgelagert (Tschannen, URP 1998, S. 499ff; vgl. auch Wolf, Art. 25 N. 7) und stellen keine Emissionsbegrenzungen im Sinn von Art. 12 USG dar. Indessen steht der abschliessenden Aufzählung in Art. 12 Abs. 1 USG nicht

entgegen, vom Katalog des USG nicht erfasste emissionsmindernde oder gar –vermeidende Massnahmen auf andere gesetzliche Grundlagen abgestützt vorzuschreiben (Schrade/Loretan, Art. 12 N. 10; Wolf, URP 1991, S. 73f). Im Rahmen der kantonalen Massnahmenplanungen gemäss Art. 44a USG werden denn auch im Hinblick auf die Reduktion von übermässigen Luftschadstoffbelastungen jeweils verschiedene Massnahmen vorgesehen, die nicht oder nicht allein auf Art. 12 USG beruhen (vgl. Schrade/Loretan, Art. 12 N. 10; Loretan, Art. 44a N. 26f). Solche Massnahmen enthält das Zürcher Luft-Programm 1996 insbesondere im Teilplan Personen- und Güterverkehr (vgl. namentlich PV 6, PV 7, PV 10 und GV 5). c) Die strittige – anerkanntermassen überdurchschnittlich emittierende – Anlage soll in ein Gebiet zu stehen kommen, in dem die Luftbelastung im Sinn von Art. 11 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 14 USG bzw. Anhang 7 zur LRV übermässig ist. Deshalb wären für die neue Anlage verschärfte, nicht an das Kriterium der wirtschaftlichen Tragbarkeit gebundene Emissionsbegrenzungen anzuordnen, wie die Vorinstanz in Übereinstimmung mit Lehre und Praxis festgestellt hat. Das Zürcher Luft-Programm 1996 sieht als Massnahme PV 7 die "Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die OeV-Erschliessung" vor und verweist bezüglich der gesetzlichen Grundlagen auf die bereits bestehenden Vorschriften von § 237 PBG und des PVG. Im Massnahmenbeschrieb zur Massnahme PV 7a (von der Änderung des Massnahmenplanes durch den Regierungsratsbeschluss vom 28. April 1999, Amtsblatt Nr. 21 vom 28. Mai 1999, nicht tangiert) wird erläutert, dass "an mit öffentlichem Verkehr schlecht erschlossenen Lagen nur wenig verkehrsintensive Nutzungen vorgesehen" sein sollen (S. 76). Die Baudirektion ist beauftragt, diese Vorgaben bei Anträgen zur Festsetzung bzw. Genehmigung von Richt- und Nutzungsplänen sicherzustellen. Es können aber auch keine Baugesuche, die den Anforderungen von § 237 Abs. 1 PBG nicht genügen, bewilligt werden. Ergebnis

E. 7

Da die geplante Anlage den Anforderungen an die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr nicht genügt und deshalb nicht alle Voraussetzungen zur Erteilung einer Baubewilligung erfüllt werden, sind die Entscheide des Regierungsrats und des Stadtrats F aufzuheben; eine Expertise zur Frage der genügenden Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu erstellen erübrigt sich. Auf die weiteren Anträge und Rügen des Beschwerdeführers ist nicht einzutreten. Aus der Abhängigkeit der Parkplatzzahl von der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ergibt sich indessen ohne weiteres, dass bei einem mit dem öffentlichen Verkehr ausreichend erschlossenen Projekt die Parkplatzzahl entsprechend zu reduzieren wäre. Kosten- und Entschädigungsfolgen

E. 8

... Demgemäss entscheidet das Verwaltungsgericht: 1. In Gutheissung der Beschwerde werden der Beschluss des Stadtrats F vom 1. Juli 1997 und der Beschluss des Regierungsrats vom 9. Februar 2000 aufgehoben. 2. ...

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