

Erläuterungen zum Planungs- und Baugesetz

9. Verkehrsintensive Einrichtungen

9. Verkehrsintensive Einrichtungen	3
9.1 Gesetzliche Grundlage.....	3
9.2 Begriff.....	3
9.3 Geltungsbereich.....	4
9.4 Gute Erreichbarkeit / weitergehende Anforderungen	4
9.4.1 Gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	5
9.4.2 Gute Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr	6
9.4.3 Weitergehende Anforderungen	6
9.5 Wesentliche Änderung oder Erweiterung	7
9.6 Mobilitätsbericht (vgl. Checkliste Nr. 9.9.1).....	7
9.7 Festlegungen der Gemeindebehörde	8
9.8 Beiträge	9
Ablaufschema Nr. 9.9.1	12
Checkliste Nr. 9.9.1: Einzureichende Unterlagen, Mobilitätsbericht.....	13

9. Verkehrsintensive Einrichtungen

9.1 Gesetzliche Grundlage

Unter § 73 Abs. 1 PBG wird einerseits der Begriff der „verkehrsintensiven Einrichtungen“ definiert, andererseits wird festgelegt, welche Standortkriterien diese verkehrsintensiven Einrichtungen zu erfüllen haben. § 73 Abs. 1 PBG hebt die Standortkriterien wie sie bereits im kantonalen Richtplan (KRP) unter Ziff. 1.3. Siedlung / Wirtschaft festgehalten sind, auf eine gesetzliche Grundlage.

Die Überschrift „öffentliche Verkehrsflächen“ passt nicht zum Inhalt von § 73 PBG und ist ein redaktionelles Versehen. Abzugrenzen sind die Standortkriterien in § 73 PBG sodann von der Parkplatzbewirtschaftungspflicht in § 90 PBG, welche Bestimmung ihrerseits mit der irreführenden Überschrift „Verkehrsintensive Einrichtungen“ versehen ist.

9.2 Begriff

Verkehrsintensive Einrichtungen sind Bauten und Anlagen, welche, insbesondere in Folge des durch sie verursachten Verkehrsaufkommens, sowohl gross- als auch kleinräumig erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt zeitigen. Dies ist etwa dann der Fall, wenn grosse Flächen für Bauten und Verkehr beansprucht werden, die Bauten und Anlagen eine hohe Nutzungsdichte und -konzentration aufweisen, die Bauten und Anlagen grosse Verkehrsströme erzeugen und damit die Verkehrssysteme und -flächen stark beanspruchen. Solche Bauten und Anlagen bringen Umweltbelastungen (v.a. Luft und Lärm) mit sich und haben Einfluss/Rückwirkung auf die grossräumige Nutzungsstruktur und auf städtebauliche Entwicklungen (vgl. Bundesamt für Umwelt BAFU und Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan, Bern 2006, S. 9). Nach § 73 Abs. 1 PBG gelten Bauten und Anlagen dann als verkehrsintensive Einrichtungen, wenn sie mehr als 2000 Personenwagenfahrten pro Tag generieren. Dies entspricht einem Bedarf von rund 200 Parkplätzen oder rund 2000 m² publikumsaktiver Fläche. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten insbesondere Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitanlagen (vgl. die Festsetzungen im kantonalen Richtplan auf S. 8 zu Ziff. 1.3). Nach dem Wortlaut von § 73 Abs. 1 PBG können allerdings auch Spitäler, öffentliche Verwaltungen und grosse Dienstleistungs- oder Produktionsbetriebe unter den Begriff „verkehrsintensive Einrichtung“ subsumiert werden.

Die Begriffe „publikumsintensive Bauten und Anlagen“, „publikumsintensive Einrichtungen“ sowie „verkehrsintensive Einrichtungen“ sind synonym. In erster Linie geht es bei solchen Bauten und Anlagen um Luft- und Lärmbelastungen durch den Verkehr. Zu Recht ist daher der Begriff „verkehrsintensive Einrichtungen“ in den kantonalen Richtplan und in § 73 PBG eingeflossen.

9.3 Geltungsbereich

Abgrenzung zum Erschliessungs- und Umweltrecht

In § 73 Abs. 1 PBG werden gestützt auf Art. 3 Abs. 3 RPG allein Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen festgesetzt. Demgegenüber werden in § 73 Abs. 1 PBG im Vergleich zu § 36 Abs. 2 PBG keine höheren Erschliessungsanforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen gestellt. Was die Anforderungen an eine hinreichende Erschliessung betrifft, ist auch hinsichtlich verkehrsintensiver Einrichtungen einzig auf Art. 19 Abs. 1 RPG resp. § 36 Abs. 2 PBG abzustellen (vgl. dazu Kap. 5.1 hiervor). Die gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Langsamverkehr bildet keine Erschliessungsvoraussetzung. Dementsprechend können dafür auch keine Erschliessungsbeiträge erhoben werden. Sodann besteht für die Gemeinde in dieser Hinsicht keine Erschliessungspflicht. Zu unterscheiden ist § 73 Abs. 1 PBG weiter von Massnahmen, welche sich auf das USG resp. die LSV oder LRV abstützen. Die Standortkriterien gemäss § 73 Abs. 1 PBG sind nicht zwingend emissionswirksam.

Einrichtungen mit funktionalem Zusammenhang

Wenn zwischen mehreren Bauten und Anlagen ein hinreichend enger räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht und der Schwellenwert von 2000 Personenfahrten pro Tag gesamthaft überschritten wird, sind diese Bauten und Anlagen als eine verkehrsintensive Einrichtung zu behandeln. Ein funktionaler Zusammenhang zwischen verschiedenen Vorhaben darf jedoch auch bei räumlicher Nähe nicht leichthin angenommen werden. Die einzelnen Projekte müssen sich derart ergänzen oder ergänzen können, dass sie als betriebliche Einheit zu betrachten sind. Es muss sich um die gleiche Bauherrschaft handeln oder es muss jedenfalls eine gemeinsame Organisation oder Zwecksetzung der verschiedenen Bauherrschaften existieren.

9.4 Gute Erreichbarkeit / weitergehende Anforderungen

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr gemäss § 73 Abs. 1 PBG bildet eine Bewilligungsvoraussetzung für verkehrsintensive Einrichtungen. Die gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Langsamverkehr bezweckt in erster Linie eine Abnahme des motorisierten Individualverkehrs und einen Umsteigeeffekt auf die ökologisch verträglicheren Verkehrsmittel. Weiter sollen die verkehrsintensiven Einrichtungen für jene Kunden, welche nicht über ein Motorfahrzeug verfügen, erreichbar werden. Insofern sollen die Standortkriterien auch zur Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung beitragen (vgl. Niklaus Eichbaum, Raumplanungs- und umweltrechtliche Problemfelder beim Bau von Einkaufszentren und Fachmärkten, St. Gallen, 2008, S. 139).

9.4.1 Gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Nach § 40 PBV sind verkehrsintensive Einrichtungen gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, wenn während deren Öffnungszeiten eine mindestens halbstündlich bediente Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels nicht mehr als 500 m Wegstrecke entfernt liegt.

Öffentliche Verkehrsmittel

Unter den *öffentlichen* Verkehr fallen alle Verkehrsmittel, die nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann benützt werden können und in der Regel nach einem Fahrplan verkehren (vgl. § 3 der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs [VöV; RB 742.11]). In aller Regel müssen die Betreiber solcher öffentlicher Verkehrsmittel über eine Personenbeförderungskonzession oder eine Bewilligung gemäss Art. 6 f. des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) verfügen (vgl. dazu auch die zugehörige Verordnung [VPB; SR 745.11]).

Zuständigkeit für Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr wird in Personenfernverkehr, regionalen Personenverkehr und Ortsverkehr unterteilt (vgl. dazu §§ 4 ff. VöV). Zum Ortsverkehr zählen derzeit das Liniennetz der Stadtbetriebe von Frauenfeld und Kreuzlingen. Die übrigen öffentlichen Personenverkehrsverbindungen - ausgenommen Intercity- und Schnellzugsverbindungen - zählen zum regionalen Personenverkehr. Wenn Infrastrukturbauten oder andere Massnahmen (bspw. Fahrplanverdichtungen, Umlegung von Buslinienführungen) im Sinne von § 73 Abs. 3 PBG festgelegt werden sollen, ist demzufolge mit Ausnahme des Ortsverkehrs in Frauenfeld und Kreuzlingen und der Schnellzugsverbindungen - entgegen dem Wortlaut von § 73 Abs. 3 PBG „Gemeindebehörde“ - der Kanton, d.h. das Departement für Inneres und Volkswirtschaft zuständig (vgl. dazu § 4 Abs. 1 und § 11 Abs. 1 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs [GöV; RB 742.1] sowie §§ 1 und 23 VFöV). Dementsprechend kann die Gemeindebehörde entsprechende Massnahmen nur mit Zustimmung des Departements für Inneres und Volkswirtschaft festlegen. Nach § 4 Abs. 1 GöV bestimmt der Kanton das Angebot im regionalen Personenverkehr.

Wegstrecke

Die verkehrsintensive Einrichtung darf nicht mehr als 500 m Wegstrecke von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs entfernt liegen. Der Begriff „Wegstrecke“ beschreibt die tatsächlich zurückzulegende Distanz eines Fussgängers und beinhaltet Umwege. Er ist vom Begriff der „Luftlinie“ (kürzeste Entfernung) abzugrenzen. Die Distanz wird zwischen dem nächstgelegenen Zugang zur verkehrsintensiven Einrichtung und dem nächstgelegenen Punkt des Bahnhofperrons resp. der Bushaltestelle (Signal Bushaltestelle massgebend) gemessen. Im Weiteren schreibt § 40 PBV nicht vor, wie die Wegstrecke etwa hinsichtlich des mittleren Gefälles des Weges oder dessen Breite qualitativ beschaffen sein

muss. Allerdings sind diesbezüglich die Anforderungen des BehiG resp. die strassenverkehrstechnischen Normierungen für die Dimensionierung von Geh- und Radwegen zu beachten.

Halbstundentakt während der Öffnungszeiten

Die Bedienung in „halbstündlichen“ Zeitabständen erfordert keinen minutengenauen Halbstundentakt in beide Richtungen einer Bahn- oder Buslinie. Ein Bedienungsintervall resp. die jeweilige Wartezeit darf jedoch nicht länger als 40 Minuten betragen. Darüber hinaus ist es ausreichend, wenn verschiedene Bahn- oder Buslinien zusammen eine „halbstündliche“ Bedienung von der verkehrsintensiven Einrichtung zum nächstgelegenen grösseren Verkehrsknoten sicherstellen, d.h. nicht jedes kleine Dorf im Einzugsgebiet der verkehrsintensiven Einrichtung muss mit dem öffentlichen Verkehr im Halbstundentakt erschlossen werden.

9.4.2 Gute Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr

Als Langsamverkehr werden alle Formen des nicht motorisierten Individualverkehrs wie zu Fuss gehen, Velo fahren und die Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten bezeichnet (vgl. S. 1 zu Ziff. 3.7 des kantonalen Richtplanes). Die gute Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr wird durch ihrem Zweck entsprechende Anschlüsse an bestehende Fuss- oder Fahrradwege aus dem Naheinzugsgebiet, d.h. aus den umliegenden Wohn- und Arbeitsorten, sowie durch genügend Abstellplätze für Fahrräder erreicht. Dabei sind die gegebenen örtlichen Verhältnisse und die bestehende Infrastruktur zu berücksichtigen. Im Übrigen sind die Vorgaben der Fuss- und Wanderweggesetzgebung (FWG, FWV) zu beachten.

9.4.3 Weitergehende Anforderungen

Die Gemeinde kann gestützt auf § 73 Abs. 1 Satz 2 PBG im Baureglement die Anforderungen an die „gute Erreichbarkeit“ gemäss § 40 PBV verschärfen und *weitergehende* Anforderungen festlegen. Beispielsweise kann sie die massgebende Wegdistanz zwischen verkehrsintensiver Einrichtung und Haltestelle des öffentlichen Verkehrs auf unter 500 m reduzieren resp. die Anforderungen an die Frequenz der Verkehrslinien über den Halbstundentakt während der Öffnungszeiten hinaus erhöhen. Weiter könnte sie etwa bestimmen, dass die verkehrsintensive Einrichtung nur gut erreichbar ist, wenn sie von kantonalen Zentren aus ohne Umsteigen mit öffentlichem Verkehr erreichbar ist, bei wichtigen Umsteigeknoten keine langen Wartezeiten anfallen oder die Benützung des öffentlichen Verkehrs kostenlos ist. Im Übrigen bleibt es der Gemeinde vorbehalten, im Rahmen von § 18 PBG im Baureglement weitergehende Anforderungen etwa hinsichtlich der Gestaltung und Einordnung von verkehrsintensiven Einrichtungen festzulegen.

9.5 Wesentliche Änderung oder Erweiterung

Wie bei der Errichtung von verkehrsintensiven Einrichtungen muss die Bauherrschaft gemäss § 73 Abs. 2 PBG auch bei einer *wesentlichen Änderung* oder *Erweiterung* einer solchen Einrichtung die gute Erreichbarkeit nachweisen. Da § 73 planerischer Natur ist, können für die Beurteilung der „Wesentlichkeit“ einer Änderung oder Erweiterung keine umweltrechtlichen Kriterien herangezogen werden. Es ist deshalb in Anlehnung an die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung auf die Kriterien zur Besitzstandsgarantie abzustellen. Dabei hat das Verwaltungsgericht eine Erweiterung der publikumsaktiven Fläche von zwischen 25 bis 45 % noch nicht als neubauähnlich und damit nicht als wesentliche Änderung oder Erweiterung erachtet (vgl. dazu TVR 2003 Nr. 22). Der Grösse des Bauvolumens ist Rechnung zu tragen. Allerdings darf diese Regelung nicht dadurch umgangen werden, dass die publikumsaktive Fläche kontinuierlich erhöht wird.

9.6 Mobilitätsbericht (vgl. Checkliste Nr. 9.9.1)

Die Bauherrschaft hat gemäss § 73 Abs. 2 PBG in einem Bericht darzulegen, ob die Anforderungen an die gute Erreichbarkeit erfüllt sind oder wie sie erfüllt werden können. Im Mobilitätsbericht sind alle Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) sowohl hinsichtlich des Ist-Zustands als auch in Bezug auf die projektierte verkehrsintensive Einrichtung abzuhandeln. Wesentliche Komponenten sind dabei die Öffnungszeiten, die Zahl der Parkplätze, die Entfernung (Wegstrecke zur nächstgelegenen Haltestelle), Betriebszeit und Kursangebot (Frequenz des öffentlichen Verkehrs) sowie die Infrastruktur für den Langsamverkehr.

Abzugrenzen ist der Mobilitätsbericht grundsätzlich vom Umweltverträglichkeitsbericht im Sinne von Art. 7 UVPV (vgl. dazu Kap. 7.6). Allerdings ergeben sich im Kapitel „Verkehrsgrundlagen“ im Umweltverträglichkeitsbericht Doppelspurigkeiten zum Mobilitätsbericht nach § 73 Abs. 2 PBG. Unter Umständen vermag daher dieses Kapitel im Umweltverträglichkeitsbericht einen separaten Mobilitätsbericht zu ersetzen. Auch kann der Mobilitätsbericht Bestandteil eines Entwurfs eines Planungsberichts zum Gestaltungsplan im Sinne von Art. 47 RPV zuhanden der Gemeinde bilden.

Die Bauherrschaft muss den Mobilitätsbericht anlässlich der Erarbeitung des erforderlichen Gestaltungsplans der Gemeindebehörde und dem Departement für Inneres und Volkswirtschaft, Abteilung öffentlicher Verkehr/Tourismus unterbreiten. Die Gemeindebehörde und die kantonale Fachstelle prüfen den Bericht und weisen mangelhafte Berichte zur Ergänzung an die Bauherrschaft zurück.

9.7 Festlegungen der Gemeindebehörde

Ist der Mobilitätsbericht vollständig, legt die Gemeindebehörde, soweit erforderlich, gestützt darauf im Gestaltungsplan oder in der Baubewilligung fest, welche Infrastrukturbauten oder andere Massnahmen zur Erfüllung der Anforderungen an die gute Erreichbarkeit zu errichten oder umzusetzen sind (§ 73 Abs. 3 PBG). Je nach Art der Infrastrukturbaute oder Massnahme ist der Gesuchsteller selber, die Gemeinde oder der Kanton für die Realisierung bzw. Umsetzung verantwortlich. Der Bau einer neuen Bushaltestelle (Ein- Ausstiegsplattform, ev. Wartehäuschen) wird durch den Gesuchsteller (auf seinem Areal), die Gemeinde (an einer Gemeindestrasse) oder das kantonale Tiefbauamt (an einer Kantonsstrasse) realisiert. Die Einführung einer neuen Linie des öffentlichen Verkehrs bzw. Ausbau des Fahrplanangebots einer bestehenden Linie ist Aufgabe der Gemeinde (Ortsverkehr) oder des Kantons (regionaler Personenverkehr). Die Einführung eines Shuttlebusses von einem Bahnhof zur verkehrsintensiven Einrichtung kann auch durch den Gesuchsteller selbst bzw. ein von ihm beauftragtes Transportunternehmen realisiert werden.

Wahlmöglichkeit

Die gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Langsamverkehr stellt kein Erschliessungserfordernis dar. Dementsprechend ist die Gemeindebehörde grundsätzlich frei, die erforderlichen Massnahmen gemäss § 73 Abs. 3 PBG im Gestaltungsplan *oder* in der Baubewilligung festzulegen (vgl. dagegen BGE 1C_361/2008 E. 3.2.4). Wenn möglich sollten diese Festlegungen jedoch im Interesse der Planungs- und Rechtssicherheit bereits auf Stufe Gestaltungsplan erlassen werden.

Gestaltungsplan / Koordination

Nach § 72 Abs. 2 PBG gehört für Bauten und Anlagen mit erheblichen Auswirkungen auf die Nutzungs- und Erschliessungsordnung, die Umwelt oder das Orts- und Landschaftsbild zur Baureife ein Gestaltungsplan. Verkehrsintensive Einrichtungen, bei welchen stets mit solchen erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist, sind deshalb gestaltungsplanpflichtig. Im Gestaltungsplan können beispielsweise - die Zustimmung der jeweiligen Grundeigentümer im Sinne von § 24 Abs. 1 Ziff. 15 PBG vorausgesetzt - die Lage von Veloabstellplätzen und Bushaltestellen festgelegt werden (vgl. § 73 Abs. 3 PBG). Auch müssen allfällige Ausführungsprojekte (Beispiel: Buswartehäuschen, Trottoir oder Veloweg) mit dem Erlass des Gestaltungsplans koordiniert werden.

Baubewilligung / Koordination

Sämtliche im Sinne von § 73 Abs. 3 PBG erforderlichen Massnahmen, welche die Gemeindebehörde nicht bereits im Gestaltungsplan festgelegt hat, müssen spätestens im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt werden. Dementsprechend müssen sämtliche erforderlichen Massnahmen für die gute Erreichbarkeit, welche die Baugrund-

stücke betreffen (Beispiel: Neubau Veloabstellplatz), spätestens in den Baugesuchsunterlagen enthalten sein. Weiter muss das Baubewilligungsverfahren mit allfälligen Ausführungsprojekten (Beispiel: Fuss- oder Veloweg, Buswartehäuschen) oder mit dem Konzessions- und Bewilligungsverfahren gemäss der Personenbeförderungsgesetzgebung (Beispiel: Konzessionierung eines Shuttlebusbetriebs) koordiniert werden.

9.8 Beiträge

Die der Gemeinde entstehenden Investitions- und Betriebskosten für die gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Langsamverkehr können, wie hiavor bereits erwähnt, nicht über das System der Beitragserhebung gemäss §§ 43 ff. PBG gedeckt werden, da es sich hierbei nicht um eine Erschliessungsfrage handelt. Die Gemeinde ist nicht befugt, hierzu Regelungen in ihrem Beitrags- und Gebührenreglement zu erlassen. Weiter kann die Gemeinde solche Investitions- und Betriebskosten nur zu 25% über die Gesetzgebung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs auf den Kanton überwälzen (vgl. dazu §§ 6 und 11 Abs. 2 GöV). Hingegen ist die Gemeindebehörde gestützt auf § 73 Abs. 4 PBG berechtigt, den Gesuchsteller zur Leistung angemessener Beiträge an die der Gemeinde entstehenden Investitions- und Betriebskosten zu verpflichten. Dabei hat sie die Wahlmöglichkeit, einmalige oder jährlich wiederkehrende Beiträge zu verfügen. Ausserdem ist sie befugt, solche Beiträge mittels öffentlich-rechtlichem Vertrag mit dem Gesuchsteller zu vereinbaren.

Begriff

Der „*Beitrag*“ gemäss § 73 Abs. 4 PBG stellt eine öffentliche Abgabe eigener Art dar. Er enthält Elemente einer Vorzugslast. Dabei ist beispielsweise an einen „Beitrag“ an die Investitionskosten für den Bau einer neuen Bushaltestelle zu denken. Allerdings entsteht dem Gesuchsteller dadurch kein wirtschaftlicher Sondervorteil, da der Bau dieser Haltestelle kein Erschliessungserfordernis darstellt.

Angemessenheit

Die „*Beiträge*“ müssen auf den durch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr entstandenen Nutzen des Gesuchstellers und auf die dadurch verursachten Mehrkosten der Gemeinde ausgerichtet werden, um im Sinne von § 73 Abs. 4 PBG „*angemessen*“ zu sein. Dabei ist etwa zwischen dem Neubau einer Bushaltestelle an einer Gemeindestrasse, welche ausschliesslich der Kundschaft eines Einkaufszentrums dient, und dem Ausbau von Busverbindungen, welche diese Bushaltestelle bedienen, zu unterscheiden. Die Investitionskosten für den Neubau der Haltestelle können vollständig auf den Gesuchsteller überwälzt werden. Hingegen darf der Gesuchsteller nur zu demjenigen Anteil an den Betriebskosten verpflichtet werden, welche tatsächlich das Einzugsgebiet

seiner verkehrsintensiven Einrichtung betreffen. Beträgt der mittlere Anfahrtsweg der Kunden einer verkehrsintensiven Einrichtung beispielsweise 4.5 km, dürfen nur die Betriebskosten im Einzugsgebiet im Verhältnis zum Anteil der Kundschaft des Gesuchstellers am gesamten Passagieraufkommen auf den Gesuchsteller überwältzt werden. Im Gegenzug ist die Gemeinde jedoch nicht verpflichtet, eine Fahrplanverdichtung vorzusehen und damit eine Bewilligungsvoraussetzung für die verkehrsintensive Einrichtung zu schaffen. Sie ist punkto öffentlicher Verkehr nicht erschliessungspflichtig. Vielmehr soll der Standort der verkehrsintensiven Einrichtung mit Blick auf die gute Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr gesteuert werden.

Beitragsberechtigte

Nach dem Wortlaut von § 73 Abs. 4 PBG darf allein die Gemeinde Beiträge für Investitions- und Betriebskosten erheben, welche ihr für die Erfüllung der Anforderungen an die gute Erreichbarkeit entstehen. Die dem Kanton dadurch entstehenden Kosten etwa für den Bau einer Bushaltestelle an einer Kantonsstrasse oder für die Fahrplanverdichtung im regionalen Personenverkehr können nicht gestützt auf § 73 Abs. 4 PBG auf den Gesuchsteller überwältzt werden. Die Erhebung solcher Beiträge richtet sich nach dem Gesetz über Strassen und Wege (§ 28 StrWG).

Einmaliger Beitrag

Die Erhebung von *einmaligen Beiträgen* im Sinne von § 73 Abs. 4 PBG rechtfertigt sich primär im Zusammenhang mit Investitionskosten, da die Betriebskosten in der Regel Schwankungen unterliegen

Wiederkehrende Beiträge

Die Gemeinde kann gestützt auf § 73 Abs. 4 PBG jährlich einen Anteil an den Amortisationskosten, üblichen Kosten und Betriebskosten pauschal auf den Gesuchsteller überwältzen. „Jährlich wiederkehrend“ ist im Zusammenhang mit § 73 Abs. 5 PBG zu sehen. Häufig entstehen Cluster von verkehrsintensiven Einrichtungen. Die Einrichtungen werden aber kaum gleichzeitig, sondern gestaffelt gebaut. Bei einer jährlichen Erhebung können die Beiträge im Sinne von Abs. 5 leicht an veränderte Verhältnisse angepasst werden.

Öffentlich-rechtlicher Vertrag

Neben der Gemeinde und dem Gesuchsteller sind auch der Kanton und der Konzessionär eines öffentlichen Verkehrsmittels sowie allfällige Dritte (bspw. ein weiterer Betreiber einer verkehrsintensiven Einrichtung) Partei eines solchen Vertrags (vgl. dazu auch § 4 Abs. 2 GöV). Die Höhe, Entstehung und Fälligkeit der Beiträge kann im Vertrag grundsätzlich frei festgelegt werden.

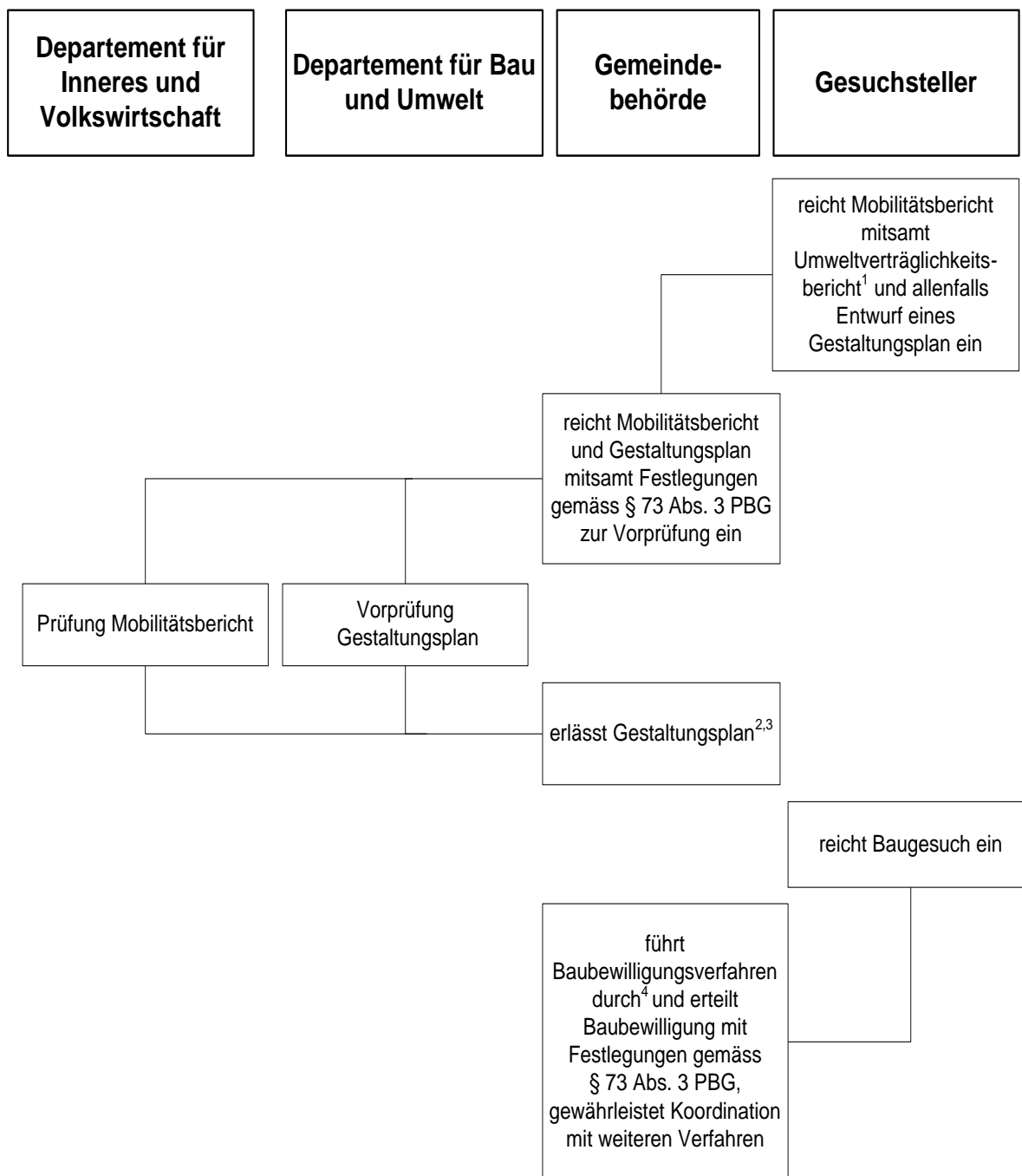
Anspruch

Der Anspruch auf „Beiträge“ im Sinne von § 73 Abs. 4 PBG entsteht zum Zeitpunkt der Vollendung einer Infrastrukturbauwerke resp. zu Beginn eines auf die verkehrsintensive Einrichtung angepassten Betriebs eines öffentlichen Verkehrsmittels, sofern die Beiträge verfügt werden.

Änderung der Verhältnisse

§ 73 Abs. 5 PBG ist Ausfluss des Verursacherprinzips. Wenn weitere verkehrsintensive Einrichtungen von den festgelegten Massnahmen profitieren, überprüft die Gemeindebehörde die gestützt auf § 73 Abs. 4 PBG getroffene Beitragsregelung. Allerdings ist vorausgesetzt, dass sich die Verhältnisse geändert haben müssen, d.h. ein Dritter kann nur herangezogen werden, wenn er eine verkehrsintensive Einrichtung errichtet, wesentlich ändert oder erweitert.

Ablaufschema Nr. 9.9.1



¹ zur UVP vgl. Kap. 7.6 und zur Koordination UVP mit Gestaltungsplanverfahren Beilage Nr. 4.1
² evtl. nach Rückweisung eines unvollständigen Mobilitätsberichts an den Gesuchsteller
³ vgl. zum Erlass des Gestaltungsplans Kap. 4.3
⁴ vgl. Schemata Nrn. 7.1 ff.

Checkliste Nr. 9.9.1: Einzureichende Unterlagen, Mobilitätsbericht

Ausgangslage

- Verursacht die Baute oder Anlage allein oder allenfalls zusammen mit einer anderen Einrichtung mehr als 2000 Personenwagenfahrten pro Tag?
- Liegt die Baute oder Anlage in einem kantonalen oder regionalen Zentrum?
- Handelt es sich um einen Neubau oder eine wesentlichen Änderung oder Erweiterung?

Mobilitätsbericht

Ist der Mobilitätsbericht vollständig? Hat das Departement für Inneres und Volkswirtschaft den Mobilitätsbericht geprüft und als vollständig erachtet?

Zu beantwortende Fragen im Mobilitätsbericht

- Werden mehr als 2000 Personenwagenfahrten pro Tag generiert?
- Was sind die geplanten Öffnungszeiten der verkehrsintensiven Einrichtung?
- Wie ist die aktuelle Erschliessung mit dem ÖV und LV?
- Wie weit ist die nächste Bahn und/oder Bushaltestelle entfernt? (Die Entfernung zur nächsten Haltestelle (Bahn und/oder Bus) sollte nicht mehr als 500m Wegstrecke betragen. Es gilt zu beachten, dass die Wegstrecke und nicht die Luftdistanz die massgebende Grösse darstellt und als Ausgangspunkt der Haupteingang herangezogen werden muss. Als Messpunkt beim Bahnhof gilt der nächstgelegene Punkt des Bahnhofperrons. Als Messpunkt der Bushaltestelle gilt die Bushaltestelle (Signal Bushaltestelle).
- Sofern Haltestellen im Umkreis von maximal 500m Wegstrecke liegen, wie ist deren Bedienung in Bezug auf die Bedienhäufigkeit (Takt) je Linie während den Öffnungszeiten? Gibt es mindestens eine durchgängig halbstündlich bediente Linie je Haltestelle des öVs während den Öffnungszeiten? (Für einen Halbstundentakt kann maximal ein 20/40'-Takt verwendet werden).
- Ist die verkehrsintensive Einrichtung mit dem Langsamverkehr gut erreichbar?
- Hat die Gemeinde weitergehende Anforderungen hinsichtlich der guten Erreichbarkeit erlassen?

Umsetzung

- Welche Massnahmen sind notwendig damit die verkehrsintensive Einrichtung als „mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar“ bezeichnet werden kann? z.B. Was ist notwendig, damit die Wegstrecke zur nächsten Haltestelle nicht mehr als 500m beträgt? Was ist notwendig damit mindestens ein Halbstundentakt angeboten werden kann? Wie ist die Ausgestaltung der Haltestelle(n) (BehiG-Anforderungen, Wartehäuschen, Sitzgelegenheit, dyn. Abfahrtstafel usw.) vorgesehen? (Falls dies nicht möglich ist: Wie sieht die Ausgestaltung der Ersatzlösung aus?)
- Sind diese Festlegungen im Gestaltungsplan- oder im Baubewilligungsverfahren zu erlassen?
- Mit welchem Verfahren ist das Gestaltungsplan- oder das Baubewilligungsverfahren zu koordinieren?
- Wer trägt die Kosten für welche Massnahmen und wie sieht deren nachhaltiger Betrieb und Finanzierung aus? Ist der Gesuchsteller mit der Kostentragung einverstanden?
- Ist ein Dritter Gesuchsteller an bereits verfügbaren oder vereinbarten Beiträgen zu beteiligen?
- Nachweis auf optimale Mitteleinsatz in Bezug auf ÖV-Ersatzkonzept (z.B. Shuttlebus o.ä.)