

Fragebogen Teilrevision Baugesetz

Öffentliche Vernehmlassung; Abgabetermin: 28. Februar 2007

Fragebogen Teilrevision Baugesetz (öffentliche Vernehmlassung)

Abgabetermin: 28. Februar 2007

Ihre Ansicht zum Entwurf "Revision Baugesetz" interessiert uns. Sie werden eingeladen, uns Ihre Stellungnahmen und Vorschläge **zum gesamten Entwurf** zu unterbreiten und namentlich die Fragen auf den folgenden Seiten zu beantworten.

Der Fragebogen und die entsprechenden Unterlagen stehen Ihnen auch auf dem Internet zur Verfügung: www.ag.ch/vernehmlassungen (Laufende Vernehmlassungen).

Von dort können Sie die Dokumente ausdrucken oder den Fragebogen elektronisch bearbeiten.

Hier ein paar Tipps für die elektronische Bearbeitung:

Der Cursor steht automatisch im ersten auszufüllenden Textfeld. Nach jeder Eingabe kann mit der Tabulator-Taste ins nächste Textfeld (mit "Shift" und "Tab" ins vorherige Feld) gesprungen werden. Bei den anzukreuzenden Textmarken genügt es, wenn Sie mit der linken Maustaste das gewünschte Antwortfeld anklicken. Für Korrekturen der Kreuze klicken Sie nochmals auf das falsch gesetzte Kreuz (es verschwindet) und markieren das gewünschte Antwortfeld. Damit Sie den Fragebogen per Mail senden können, müssen Sie ihn zuerst speichern (Befehlsknopf F12).

Name: Aargauische Industrie- und Handelskammer AIHK

Zugehörigkeit: *(Zutreffendes markieren)*

Kantonale Instanz	<input type="checkbox"/>	Umweltverband	<input type="checkbox"/>
Gemeinde	<input type="checkbox"/>	Wirtschaftsverband	<input checked="" type="checkbox"/>
Behördenvereinigung	<input type="checkbox"/>	Berufsverband	<input type="checkbox"/>
Politische Partei	<input type="checkbox"/>	Einzelperson	<input type="checkbox"/>
Planungsverband	<input type="checkbox"/>	andere	<input type="checkbox"/>

Strasse: Entfelderstrasse 11

PLZ: 5001 Ort: Aarau

Bitte senden Sie uns den ausgefüllten Fragebogen auf dem Postweg (Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Rechtsabteilung, Vermerk BauG, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau) oder per E-Mail (revision.baugesetz@ag.ch) zurück. Vielen Dank!

§ 4

Frage 1: **Was bevorzugen Sie: Soll für die Regelung des Verbandsbeschwerderechts auf die Bundeslösung verwiesen werden (Variante 1), oder soll das kantonale Recht eine eigene Lösung ausformulieren (Variante 2)?**

	Variante 1	Variante 2	egal
Ihre Antwort	<input checked="" type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃

Bemerkungen:

Im Interesse von Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit aller Beteiligten erachten wir den Verweis auf Bundesrecht als sinnvoll. Diese - sachgerechte - Lösung bietet zudem den Vorteil, allfällige sich wandelnde Ansichten über die Legitimation zur Verbandsbeschwerde (wie aktuell auf Bundesebene anhängig) quasi automatisch ins kantonale Recht überführen zu können, ohne dass zusätzlicher gesetzgeberischer Aufwand notwendig ist.

§ 9a

Frage 2: **Sind Sie damit einverstanden, dass mit dem regionalen Sachplan ein Planungsinstrument zur Verfügung gestellt wird, um Planungen überkommunal (regional) abzustimmen (Bsp. Umsetzung Agglomerationsprogramm)**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input checked="" type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

Das stetig wachsende Erfordernis einer überkommunalen Zusammenarbeit im Bereich der Planung ist völlig unbestritten. Wir vertreten jedoch die Ansicht, dass diese Bedürfnisse mit den bestehenden Instrumenten ebenso effizient und demokratisch legitimiert erfüllt werden können. Allfällige Defizite, z.B. die fehlende Behördenverbindlichkeit, wären mit einer entsprechenden gezielten Gesetzesänderung problemlos zu beheben.

Entgegen der vom Regierungsrat vertretenen Meinung wird eine u.E. unnötige und befugnismässig ungeklärte zusätzliche Planungsebene geschaffen.

§ 13 Abs. 2

Frage 3: **Sind Sie damit einverstanden, dass Nutzungspläne an die Kapazitäten des übergeordneten Verkehrsnetz anzupassen sind und dass es für verkehrsin-
tensive Nutzungen künftig eine besondere Grundlage in einem Nutzungs-
plan (allg. Nutzungsplan/Sondernutzungsplan) braucht?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input checked="" type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

Unser Vorbehalt richtet sich gegen die implizite Definition der «verkehrsintensiven Nutzung» gemäss § 6 BauG sowie gegen die formulierte Verpflichtung der Gemeinden. Diese umfasst gemäss Gesetzestext, anders als im Begleitbericht behauptet, weitaus mehr als «nur» die selbstverständliche Umsetzung kantonaler Vorgaben. Die geforderte «Anpassung an die Kapazitäten des übergeordneten Verkehrsnetzes» sowie der Wegfall der kantonalen Unterstützung ändern die Ausgangslage für die Gemeinden in wesentlicher Weise. Die Nutzungsplanung ist zudem kein einmaliger Akt.

§ 15c

Frage 4: **Für die Realisierung spezieller (standortabhängiger) Überbauungen ist neu die bedingte Einzonung möglich (Einzonung mit der Pflicht, die Überbau-
ung innert bestimmter Frist zu realisieren, andernfalls die Einzonung dahin-
fällt). Unterstützen Sie das?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input checked="" type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

Die Schaffung einer klaren gesetzlichen Grundlage für das bereits bekannte Institut der bedingten Einzonung ist zu begrüßen. Zu bedauern ist, dass der Umstand des offenbar entschädigungslosen Dahinfallens der Zonenplanänderung in § 15c Abs. 2 nicht ebenso explizit erwähnt worden ist. Es scheint nämlich fraglich, ob dieses Fehlen einer Entschädigung infolge materieller Enteignung für alle Beteiligten ebenso klar feststeht.

§ 25

Frage 5: Die Nutzungsplanung wird von der Gemeindeversammlung (bzw. vom Einwohnerrat) beschlossen. Um überraschende eigentumsrelevante Spontanbeschlüsse der Gemeindeversammlung zu verhindern, darf über Abänderungsanträge nicht mehr direkt an der Gemeindeversammlung abgestimmt werden; für Abänderungen muss neu die Planung vorerst an den Gemeinderat zur Überprüfung zurückgewiesen werden. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input checked="" type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

§ 27

Frage 6: a) Die allg. Nutzungspläne der Gemeinden sollen künftig nicht mehr vom Grossen Rat, sondern vom Regierungsrat genehmigt werden – dies mit dem Ziel, die Verfahren zu beschleunigen. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input checked="" type="checkbox"/> ₄

b) Ebenfalls zur Verfahrensbeschleunigung sollen die Sondernutzungspläne künftig nicht mehr vom Regierungsrat, sondern vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt werden. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input checked="" type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

Die Vorbehalte gegen die Kompetenzverschiebungen im Plangenehmigungsverfahren sind vorab grundsätzlicher Natur. Es ist - nicht nur im Kanton Aargau - eine zunehmende Tendenz derartiger Kompetenzverschiebungen von der Legislative hin zur Exekutive bzw.

zur Verwaltung festzustellen. Die «Standardbegründung» der Verfahrensbeschleunigung vermag nicht überall zu überzeugen. Es stellt sich die Frage nach der drohenden Aushöhlung demokratisch-föderaler Strukturen.

An anderer Stelle werden vorgeschlagene Beschleunigungsmassnahmen jedoch ausdrücklich begrüsst.

§ 28a

Frage 7: **a) Werden Grundstücke in der Landwirtschaftszone einer Bauzone oder einer Materialabbauzone (Spezialzone) zugewiesen, entsteht ein beträchtlicher Mehrwert. Dieser Mehrwert soll künftig zum Teil auch der Gemeinde zur zweckbestimmten Verwendung zugute kommen, indem eine Mehrwertabgabe erhoben wird. Sind Sie damit einverstanden?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input checked="" type="checkbox"/> ₄

b) Halten Sie eine Mehrwertabgabe von 30 % für angemessen? (Die Frage nur beantworten, wenn Sie die Einführung einer Mehrwertabgabe grundsätzlich unterstützen.)

	ja	eher zu hoch	eher zu tief	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input checked="" type="checkbox"/> ₄

c) Soll die Gemeinde den Satz für die Mehrwertabgabe festlegen (Variante 1) oder soll das BauG für den ganzen Kanton einen einheitlichen Satz fixieren (Variante 2)? (Die Frage bitte auch dann beantworten, wenn Sie die Einführung einer Mehrwertabgabe nicht unterstützen.)

	Variante 1	Variante 2	egal
Ihre Antwort	<input checked="" type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃

Bemerkungen:

Das Interesse der Gemeinden an Abgeltung ihrer Aufwendungen im Vorfeld von Einzonungen ist nachvollziehbar und durchaus legitim. Den vorgeschlagenen Weg, dies über eine gesetzliche Regelung zwingend festzuschreiben, erachten wir jedoch als verfehlte Massnahme für einen an sich richtigen Zweck. Wie bis anhin, werden «kluge» Gemeinden

mit Grundeigentümern/Bauherrschaft entsprechende vertragliche Regelungen treffen. Die Normierung im Gesetz würde sich aber fatal auf die Grundstückpreise auswirken. Es ist unrealistisch zu behaupten, die MWA werde ohne Auswirkungen bleiben.

Höhere Grundstückpreise wiederum sind kaum motivierend für potenzielle Bauwillige. Dies schliesslich wäre ein klarer Standortnachteil zu Lasten der Aargauer Wirtschaft, der Bevölkerung und der Gemeinwesen. Investitionswillige Unternehmen, die nicht aus andern Gründen an den Aargau gebunden sind, würden ihre Standortwahl nicht zuletzt von den Baukosten abhängig machen. Dieser Nachteil wird mit den aus der MWA zu erwartenden Einnahmen nicht kompensiert.

Die Beantwortung von Frage 7c ist nicht als Einverständnis zu einer allfälligen MWA zu verstehen.

§ 32

Frage 8: **Bei neuen verkehrsintensiven Nutzungen, die über ein bereits stark belastetes Strassennetz erschlossen werden, muss künftig geprüft werden, ob die übergeordneten Verkehrskapazitäten des Strassennetzes ausreichen. Sind Sie damit einverstanden?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input checked="" type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

Die Vorbehalte zum vorgeschlagenen Vorgehen bei der Nutzungsplanung und zur Definition der «verkehrsintensiven Nutzung» wurden bereits formuliert (s. Frage 3 und sep. Antwortschreiben). Unabhängig von einer Nutzungsplanung oder von Begriffsdefinitionen ist es natürlich in jedem Fall sinnvoll, bei Bauvorhaben mit wahrscheinlichem oder sicherem vermehrten Verkehrsaufkommen die Kapazitäten der bereits bestehenden Infrastruktur in die Planung mit einzubeziehen. Der Inhalt von § 32 geht aber auch hier weit über den Inhalt der dazu gestellten Frage 8 hinaus (Erweiterte Definition und Verfahren zur Baureife, Abs. 1bis sowie Anforderungen an die Bauherrschaft zur ÖV-Erschliessung, Abs. 2).

Dazu kommen bspw. auch die (im Fragebogen nicht zur Frage gestellte) Verpflichtung der Bauherrschaft zum Nachweis der Weiterentwicklungsmöglichkeit unüberbauter Restflächen (in eigenem oder fremden Eigentum? s. Erläuterungen zu § 32 Abs. 1bis) sowie die neue Kompetenz der Gemeinden, von den Grundeigentümern Beiträge an die ungedeckten Kosten des ÖV zu verlangen (§ 34 Abs. 1bis).

Zusammenfassend erachten wir die vorgeschlagenen Lösungen zur Bewältigung der Verkehrsprobleme als zu einseitig zu Lasten von Grundeigentümern, Bauherrschaften und damit des Wirtschaftsstandorts. Daher können wir diesen Vorschlägen aus grundsätzlicher Sicht in der vorliegenden Form nicht zustimmen.

§ 40a

Frage 9: a) Sind Sie damit einverstanden, dass die heutige Praxis, wonach im Rahmen der Umsetzung von Bundesrecht für Bauten mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt ein ökologischer Ausgleich verlangt wird, im BauG aufgenommen wird?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

b) Die Höhe des Ausgleichs wird auf 15 % der Eingriffsfläche begrenzt. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	zu hoch	zu tief	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

Bemerkungen:

Zu dieser Frage können wir mangels Fachwissen über die Sinnhaftigkeit und den «richtigen» Grad ökologischer Ausgleichsflächen keine Stellung beziehen.

§ 54a

Frage 10: Mit dem Gesamtkonzept Parkierung sollen die Gemeinden (bereits nach bisherigem Recht) für ausgewogene Parkplatzlösungen sorgen. In bestimmten Fällen wird die Gemeinde neu verpflichtet, im kantonalen Gesamtinteresse ein Gesamtkonzept Parkierung zu erstellen. Sind Sie damit einverstanden?

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input checked="" type="checkbox"/> 4

Bemerkungen:

Grundsätzlich keine Vorbehalte gegen das Planungsinstrument als solches. Klar abzulehnen ist jedoch die Erstellungspflicht bei bereits bestehenden «verkehrsintensiven

Nutzungen» gemäss Abs. 3c.

Ein rückwirkendes Gesamtkonzept Parkierung kann in unzu- lässiger Weise in die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit des Betroffenen Privaten eingreifen (Massnahmen gem. §§ 56 ff.). Die bestehende Einrichtung wurde einmal rechtskonform bewilligt und darf nicht durch eine nachträgliche Gesetzesänderung in Frage gestellt werden.

§ 56

Frage 11: **Heute wird die erforderliche (Mindest-)Zahl Parkfelder gemäss den VSS-Richtlinien berechnet. Eine gesetzliche Maximalzahl gibt es nicht. Auch nach neuem Recht ist die Berechnungsweise dieselbe. Die Anzahl Parkfelder darf aber vom nach Absatz 1 ermittelten wirklichen Bedarf nicht wesentlich abweichen (es gilt somit neu eine gesetzliche Maximalzahl). Sind Sie damit einverstanden?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input checked="" type="checkbox"/> 4

Bemerkungen:

Es ist, nach unserer Ansicht, eine irrige Annahme, über die Steuerung der Parkfeldzahl die - offenbar gewünschte - Reduktion der Autofahrten zu erreichen. Im Gegenteil würde damit der unerwünschte Suchverkehr noch intensiviert bzw. erst recht gefördert. Insbesondere bestehende, aber auch künftige publikumsrelevante Einrichtungen sind, um rentieren zu können, auf eine genügende Anzahl PP angewiesen. Gerade Einkaufseinrichtungen leben davon, ihren Kundinnen und Kunden entsprechende Parkmöglichkeiten zu bieten. Das Umsteigepotenzial solcher Einrichtungen zu Gunsten des ÖV liegt wohl nur in einem sehr beschränkten Bereich. Ebenso nicht nachvollziehbar ist uns in diesem Zusammenhang die Zulässigkeitsbeschränkung auf die Anzahl PP gemäss «wirklichem Bedarf» (wobei diese Berechnungen nach Ansicht von Fachleuten auch nicht in jedem Fall klar scheinen).

Die Auswirkungen auf die Aargauer Wirtschaft, insbesondere den Detailhandel, aber auch Gewerbebetriebe, wären u.E. nicht im Interesse einer prospektiven Standortpolitik. Denn können die für eine betriebswirtschaftlich rentable Einrichtung notwendigen PP nicht erstellt werden, werden sich potenzielle Investoren nach andern geeigneten Standorten ausserhalb des Kantons umsehen. Dies kann nicht im Interesse des Wirtschaftsstandorts liegen.

§ 58

Frage 12: **Wer nach bisherigem Recht zuwenig Parkfelder erstellt, muss eine Ersatzabgabe zahlen; allerdings gibt es Ausnahmen (§ 58 Abs. 2 bisheriges Recht). Diese Ausnahmen sollen neu wegfallen. Halten Sie das für richtig?**

Ihre Antwort

ja	eher ja	eher nein	nein
<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input checked="" type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

Es ist nicht nachvollziehbar, dass einerseits behördlich die Erstellung von Parkfeldern gemäss wirklichem Bedarf untersagt werden kann (§ 56 Abs. 3), der Bauherr für diese behördliche Anordnung gleichzeitig mit einer Ersatzabgabe bestraft werden soll. Der angeblich verursachergerechte Hintergrund ist dabei nicht ersichtlich. Ganz generell müsste - das der Revision zugrunde liegende Konzept konsequent weitergeführt - der Bauherr für fehlende PP nicht zur Kasse gebeten, sondern vielmehr belohnt werden. Denn ohne PP gäbe es ja, nach Massgabe der Logik dieser Revision, auch keinen Verkehr und damit keine der bekannten Folgeprobleme mehr...

§ 58a

Frage 13: **Die Gemeinden sollen – in Erfüllung der Gesamtverkehrsstrategie des Grossen Rats (mobilitätAARGAU) – die Möglichkeit haben, ein Parkleitsystem einzuführen. Sind Sie damit einverstanden?**

Ihre Antwort

ja	eher ja	eher nein	nein
<input checked="" type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄

Bemerkungen:

Parkleitsysteme über grössere zusammenhängende Gebiete, namentlich Stadtgebiete, hinweg haben sich andernorts in weiten Teilen bewährt und sind daher grundsätzlich zu unterstützen. Keinen Sinn machen sie u.E. jedoch bei der vorherrschenden Form von Einzelansiedlungen, namentlich grösserer Einkaufseinrichtungen. Dort, wo bereits solche Anlagen bei Einkaufszentren bestehen (z.B. Spreitenbach), bestätigt sich lediglich die Notwendigkeit eines grösseren zusammenhängenden Gebiets.

Bei der vorherrschenden zerstreuten Siedlungsweise würde es aber keinen Sinn machen, Einkaufswillige via Parkleitsystem zu alternativen Parkierungsmöglichkeiten zu führen, nur damit diese dann via ÖV (?) oder zu Fuss wieder zum Zielort zurückkehren müssten. Einerseits wird die Mehrzahl der PP-Suchenden sowieso zu einem andern Ort ausweichen

(wo genügend PP vorhanden sind), andererseits entstehen unnötige Zusatzfahrten, was sicherlich auch nicht im Interesse des Kantons liegen kann.

Schliesslich, aber nicht als unwichtigster Grund, wären diese möglichen Wirkungen wiederum zum Nachteil des Wirtschaftsstandorts Aargau.

Vorbehaltlos abzulehnen ist jedoch Abs. 3 von § 58a. Die hier wahrscheinlich in erster Linie im Fokus stehenden Detailhandelsbetriebe würden mit einer solchen Verpflichtung gegenüber allen andern Verkehrsverursachern (Arbeits-, Freizeitverkehr, ÖV) in unzulässiger Weise diskriminiert. Davon betroffen wären damit in erster Linie Anlagen in Privateigentum, was als unverhältnismässiger Eingriff in die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit abzulehnen ist. Dazu stellt sich für uns demnach die Frage, ob Abs. 3 von § 58a tatsächlich für jegliche Arten von Parkieranlagen, also nicht nur für die öffentlich zugänglichen, sondern auch für rein private Anlagen wie bspw. die eines grösseren Arbeitgebers für seine Mitarbeitenden, Geltung haben soll? Weder der Gesetzestext noch die Erklärungen geben eindeutigen Aufschluss über die genauen Kriterien, nach denen eine solche Ausfahrtdosierung zu erstellen ist.

§ 58b

Frage 14: **In Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen kann der Gemeinderat für grosse öffentlich zugängliche Parkieranlagen die Bewirtschaftung der Parkfelder verlangen. Finden Sie das richtig?**

	ja	eher ja	eher nein	nein
Ihre Antwort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input checked="" type="checkbox"/> 4

Bemerkungen:

Da sich die Verpflichtung auch auf bereits rechtmässig bewilligte Anlagen (in Privatbesitz) erstrecken kann (keine Ausnahmen i.S.v. «neu zu erstellende verkehrsintensive Einrichtungen»), stellt diese Massnahme wiederum eine unzulässige Rückwirkung und gleichzeitig einen Eingriff in die Rechte privater Eigentümer dar. Der (begrüssenswertere) klar dargelegte beabsichtigte Zweck einer verkehrslenkenden Wirkung mag zwar zutreffen. Jedoch wird damit das eigentliche Problem, die Fahrtenzahl an sich, in keiner Weise gelöst. Vielmehr wird der unerwünschte Suchverkehr noch mehr gefördert, dies wiederum zu Lasten der davon betroffenen Anwohnenden. Dieser Effekt steht in direktem Widerspruch zum eigentlich gewollten Ziel.

Gleichzeitig bedeutet dies in der Konsequenz wiederum einen Standortnachteil, da sich die - zur Hauptsache betroffenen Einkaufswilligen - eine andere, besser zugängliche Einkaufsmöglichkeit suchen werden. Diese haben kaum ein Interesse an einer möglichst kurzen Parkzeit, sondern suchen gerade ein Einkaufszentrum auf, um ohne zeitlichen Druck ihre Einkäufe vornehmen zu können.

Konsum ist heute für viele Menschen eine eigentliche Freizeitbeschäftigung. Will man diesen Tendenzen entgegen wirken, scheint uns das Baugesetz nicht der geeignete Ort

Schlussbemerkungen:

Die Revision versucht, (zu) viele an sich berechnigte Anliegen, insbesondere bezüglich der Steuerung der Mobilität, im Baugesetz zu regeln. Dabei wurden die Anliegen der (bestehenden und auszubauenden) Wirtschaft, sei es als Arbeitgeber, Produzent oder Dienstleister, nicht in genügendem Mass berücksichtigt.

Es ist uns bewusst, dass es «die» allen Anliegen gerecht werdende Umsetzung kaum geben wird. Die Zuspitzung der Lösungsansätze zu Lasten des auf Individualverkehr angewiesenen Wirtschaftsstandorts können wir jedoch nicht unterstützen.

Aus den oben genannten Gründen lehnen wir die Teilrevision des Baugesetzes in der vorliegenden Form ab und weisen sie an den Regierungsrat zur Überarbeitung zurück. Dabei wird er bzw. das BVU dringend ersucht, nicht nur von der wirtschaftsfreundlichen Umsetzung notwendiger Bauvorschriften zu sprechen, sondern diese auch tatsächlich wirtschaftsfreundlich vorzunehmen.

Unsere Vorbehalte richten sich insbesondere gegen die geänderten bzw. neuen Bestimmungen im Kapitel «Parkierung».

Ort/Datum: Aarau, 28. Februar 2007

Unterschrift: _____