

MARTIN PESTALOZZI
LIC. IUR. RECHTSANWALT / MEDIATOR SAV

Rüti, 20. Juli 2009 / MPE

ROLF VOGLER
LIC. IUR. RECHTSANWALT

SEEFELDSTRASSE 9A
8630 RÜTI ZH
TELEFON +41 55 251 59 59
TELEFAX +41 55 251 59 58
info@pestalozzivogler.ch
www.pestalozzivogler.ch

POSTCHECK 84 - 32 660-2
MWST-Nr. 260 829

INGETRAGEN IM ANWALTSREGISTER
DES KANTONS ZÜRICH

M2672

LSI
Departement Bau und Umwelt
Fachstelle Raumentwicklung
Kirchstrasse 2
8750 Glarus

MITWIRKUNG

in Sachen

1. **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern,
2. **VCS-Sektion Glarus**, Hauptstr. 51, Postfach 839, 8750 Glarus,

Mitwirkende ,

vertreten durch RA Martin Pestalozzi, Anwaltsbüro Pestalozzi & Vogler,
Seefeldstrasse 9a, 8630 Rüti ZH,

**betreffend Richtplananpassung
Kapitel „S2-2 Publikumsintensive Einrichtungen,
Versorgungseinrichtungen“.**

INHALTSVERZEICHNIS

ANTRÄGE	3
BEGRÜNDUNG	4
1. Formelles	4
2. Materielles	5
2.1. Vorbemerkung	5
2.2. Fakten zum geplanten Glaruspark	6
2.3. Standortanforderungen an publikumsintensive Einrichtungen	8
2.3.1. Isolierter Standort	8
2.3.2. Bedeutung des Standorts für die Verkehrserzeugung	10
2.3.3. Möglichkeiten und Grenzen der ÖV-Erschliessung	12
2.3.4. Konsequenzen	13
2.3.4.1. SVI-Bericht	13
2.3.4.2. BAFU/ARE-Empfehlungen	14
2.3.5. Fazit	16
2.4. Zu den aufgelegten Erläuterungen	17
2.4.1. ÖV-Erschliessung	17
2.4.2. Raumplanungsrecht	20
2.5. Zur Richtplananpassung im Einzelnen	21
2.5.1. Hauptantrag	21
2.5.2. Eventualanträge	21
BEILAGENVERZEICHNIS	23

ANTRÄGE:

1. *Es sei der Verweis auf das kantonsübergreifende Entwicklungskonzept für die Linthebene (EKL 2003), Schlussbericht vom 20. Dezember 2007, als massgebliche Grundlage zu streichen.*
2. *Zur Abstimmungsanweisung Nr. S2-2/1:*
 - 2.1. *Es sei diese Abstimmungsanweisung wie folgt neu zu fassen: „Neue publikumsintensive Einrichtungen für den Einkauf sind ausserhalb der Ortszentren und abseits der Einzugsbereiche der Bahnhöfe unzulässig; für Sport, Freizeit und Tourismus sind sie ausserhalb der Ortszentren und abseits der Einzugsbereiche der Bahnhöfe nur gestützt auf einen Richtplaneintrag (Bergbahnen, regionale Sportanlagen, spezielle Tourismusanlagen) zulässig. Dazu ...“*
 - 2.2. *Eventualiter sei die Abstimmungsanweisung zumindest für die Einkaufsnutzungen wie folgt neu zu fassen:*
 - 2.2.1. *Erster Punkt: „... mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den Velo- und Fussgängerverkehr ausreichend erschlossen ist und die Parkflächen im Interesse der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und der Verbesserung des Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs lenkungswirksam begrenzt und bewirtschaftet werden.“*
 - 2.2.2. *Vierter Punkt: „Bauten mit intensivem Publikums- und Güterverkehr müssen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend erschlossen werden. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist ausreichend, wenn diese mindestens der Güteklasse C gemäss VSS-Norm SN 640 290 entspricht.“*
3. *Zu Abstimmungsanweisung Nr. S2-2/2:*
 - 3.1. *Es sei diese Abstimmungsanweisung vollständig zu streichen.*
 - 3.2. *Eventualiter sei diese Abstimmungsanweisung wie folgt zu ergänzen:*

- 3.2.1. Absatz 2:** „... für eine ausreichende öV-Erschliessung ist die Ergänzung mit einer Verbindung „Unterflechsen“ — Bahnhof Ziegelbrücke notwendig, welche mindestens der Güteklasse C der VSS-Norm SN 640 290 entspricht.“
- 3.2.2. Absatz 3:** „... sowie die im Interesse der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und der Verbesserung des Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs lenkungswirksame Parkraumbegrenzung und Parkplatzbewirtschaftung ohne Karenzfrist ab der ersten Minute ohne jede Rückvergütungen sowie einen für die Kundinnen und Kunden kostengünstigen, attraktiven Hauslieferdienst.“
- 3.2.3.** Es sei der Verweis auf massgebliche Grundlagen entsprechend zu ergänzen und es seien allenfalls noch fehlende diesbezügliche Grundlagen zu beschaffen.

BEGRÜNDUNG

1. Formelles

- 1 Der Unterzeichner ist von den Mitwirkenden gehörig bevollmächtigt.

Beweisofferte:

Beilage 1 Anwaltsvollmacht VCS Schweiz
Beilage 2 Anwaltsvollmacht VCS-Sektion Glarus

- 2 Die Mitwirkung erfolgt innert der gemäss Publikation im Amtsblatt Nr. 25 vom 18. Juni 2009 laufenden Frist. Diese Publikation ist insofern missverständlich, als der Fristablauf mit „Montag, 22. Juli 2009“ angegeben wird. Damit ist unklar, ob der Wochentag, also Montag, massgebend ist, oder das Datum, also Mittwoch, 22. Juli 2009. Mit der Postaufgabe am Montag, 20. Juli 2009, ist die Frist auf jeden Fall gewahrt.

-
- 3 Zur Mitwirkung ist jedermann legitimiert, weshalb sich weitere Ausführungen zur Legitimation erübrigen.
 - 4 Die Mitwirkenden verweisen ergänzend zur vorliegenden Mitwirkungseingabe auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde¹ und auf die Beschwerdereplik des VCS im vorangegangenen Verfahren vor dem kantonalen Verwaltungsgericht.

Beweisofferte:

Beilage 3 Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 17. Oktober 2007
Beilage 4 Beschwerdereplik vom 18. Februar 2008

- 5 Ergänzend wird zudem auch auf die Mitwirkungseingabe der Mitwirkenden zu den gleichzeitig aufliegenden Sondernutzungsplan-Vorschriften „Unterflechsen“ verwiesen.

Beweisofferte:

Beilage 5 Mitwirkungseingabe vom 20. Juli 2009 zum Sondernutzungsplan „Unterflechsen“

2. Materielles

2.1. Vorbemerkung

- 6 Im vorangegangenen Verfahren betreffend „Überbauungsplan Einkaufszentrum Glaruspark“ hatte der VCS den fehlenden Richtplaneintrag gerügt. Obwohl diese Rüge im damaligen Verfahren sowohl von den Behörden als auch von der Bauherrschaft bestritten wurde, bestätigt die nun aufliegende Richtplanänderung die Berechtigung dieser Rüge. Auch das ARE hatte in seinem Prüfungsbericht zum Richtplan des Kantons Glarus festgehalten, dass neue publikumsintensive Einrichtungen nur gestützt auf einen Richtplaneintrag zulässig seien, was insbesondere für den Fall des geplanten Einkaufszentrums Glaruspark zutreffe.

¹ Fortan abgekürzt als "VGB".

- 7 Allerdings kann es nun nicht bloss darum gehen, für das damals geplante Vorhaben nachträglich einfach formal die damals fehlende Richtplangrundlage nachzuschieben. Vielmehr muss auf der Stufe Richtplan umfassend überprüft werden, ob der Glaruspark am geplanten Standort aus raumplanungs- und umweltschutzrechtlichen Gründen überhaupt realisiert werden darf. Wie nachfolgend gezeigt wird, ist dies nicht der Fall.

2.2. Fakten zum geplanten Glaruspark

- 8 Gemäss dem Gutachten zur Glaubhaftmachung der Versorgungssicherheit² ist das hier geplante Vorhaben Glaruspark weniger auf das bevölkerungsmässig bescheidene Einzugsgebiet des Kantons Glarus ausgerichtet, sondern vor allem auf den Zürcher Metropolitanraum, auf den über 60% der anvisierten Bevölkerung entfallen.
- 9 Das Einzugsgebiet erstreckt sich deshalb bis weit in den Kanton Zürich, umfasst es doch auch die zürcherischen Gemeinden Wald, Hinwil, Bubikon, Dürnten, Rüti, Hombrechtikon, Stäfa, Richterswil und Hütten. Dementsprechend sind nicht nur die an den Kanton Glarus angrenzenden Schwyzer Gemeinden einbezogen, sondern das Einzugsgebiet erstreckt sich auch bis nach Freienbach, Wollerau und Einsiedeln. Desgleichen sind vom Kanton St. Gallen nicht nur die angrenzenden Gemeinden einbezogen, sondern es erstreckt sich das Einzugsgebiet bis nach Rapperswil-Jona, Eschenbach, Goldingen, Mosnang, Krinau, Wattwil, Brunnadern, Hemberg und Ebnet Kappel im Westen sowie bis nach Grabs, Buchs, Sevelen, Wartau, Sargans, Bad Ragaz, Vilters-Wangs und Mels im Osten. Insbesondere das Seedamm-Center im schwyzerischen Freienbach und die Fachmarkttagglomeration im zürcherischen Hinwil im Westen sowie der Pizolpark bzw. das Pizolzentrum im Osten werden als direkte Konkurrenten erwähnt.³
- 10 Das Einzugsgebiet wird in drei Zonen aufgeteilt, wobei im Kerneinzugsgebiet der Zone I (bis 10 Autofahrminuten) nur rund 19'500 Einwohner und im so genannten

² Act. 8 der Auflageakten im vorangegangenen Verfahren.

³ UVB-Anhang 5-3 S. 2.

Naheinzugsgebiet der Zone II (bis 20 Autofahrminuten) 46'700 Einwohner leben. Demgegenüber leben im Ferneinzugsgebiet der Zone III (bis 30 Autofahrminuten) 179'200 Einwohner.⁴ Es wird davon ausgegangen, dass im periodischen Bedarfsbereich rund 40% des Umsatzes im Ferneinzugsgebiet erzielt werden; im Bekleidungs- und Lederwarenbereich dürften sogar gegen 80% des Umsatzes im Ferneinzugsgebiet rekrutiert werden, während im Hartwarenssegment rund 60% des Umsatzes aus dem Ferneinzugsgebiet stammen sollen.⁵

- 11 Trotz der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Weesen spielt der öffentliche Verkehr⁶ keine entscheidende Rolle, weil das Center stark Autofahrer-orientiert ist.⁷ Fussgängerfrequenzen spielen ebenfalls praktisch keine Rolle.⁸
- 12 Das Ferneinzugsgebiet der Zone III, aus welchem Glaruspark überwiegend die Kunden anziehen will, dehnt sich in einer Entfernung von ca. 20 – 45 km vom Standort aus. Wenn unter diesen Umständen insgesamt für alle Kunden aus allen Zonen eine durchschnittliche Weglänge von 25 km angenommen wird, dürfte dies noch zurückhaltend gerechnet sein.⁹ Wenn man die Zahlen des UVB-Anhangs 5-2 zugrunde legt, ergäbe sich bei 2.5 Mio. Fahrzeugen bzw. 5 Mio. Fahrten pro Jahr und den hier angenommen durchschnittlich 25 km pro Fahrt eine Gesamtfahrleistung von 125 Mio. km.
- 13 Das Projekt Glaruspark würde die Luft folglich aufgrund der UVB-Zahlen mit einer NO_x-Gesamtfracht von rund 28.8 t pro Jahr belasten.¹⁰ Gemäss Emissionskataster der Gemeinde Mollis verursachen im Ist-/Ausgangszustand, also im Zustand ohne

⁴ Act. 8 S. 54.

⁵ Act. 8 S. 64.

⁶ Fortan abgekürzt als „ÖV“.

⁷ Act. 8 S. 16.

⁸ A.a.O.

⁹ Der SVI-Bericht (S. 11) rechnet für periphere Standorte bereits mit einem Durchschnittswert von bis zu 20 km; für den vorliegenden isolierten Standort mit spezifisch grossräumlicher Ausrichtung muss deshalb mit einem höheren Wert gerechnet werden.

¹⁰ Für den Leitschadstoff NO_x beträgt der massgebliche Emissionsfaktor bei Personenwagen im Jahr 2010 0.23 g/km; vgl. BUWAL, Schriftenreihe Umwelt Nr. 355, Luftschadstoff-Immissionen des Strassenverkehrs 1980 – 2030, Bern 2004, S. 78 ff., insbesondere S. 80 (der Wert versteht sich inkl. Kaltstart und Verdampfung); „<http://www.bafu.admin.ch/luft/00649/00650/index.html?lang=de>“ (Publikationen/Übersicht), letztmals besucht am 17. Dezember 2006.

Glaruspark, alle anderen Emittenten zusammen 46 t NO_x-Emissionen pro Jahr.¹¹ Der Glaruspark würde somit *allein zusätzlich* mehr als drei Fünftel der Emissionen verursachen, mit welchen zurzeit bereits alle diese anderen Emittenten von Mollis zusammen die Luft belasten. Auch bei den PM10 würde der Glaruspark mit rund 6.1 t pro Jahr¹² *allein zusätzlich* rund zwei Drittel der Emissionen verursachen, mit welchen zurzeit alle diese anderen Emittenten von Mollis zusammen bereits die Luft belasten.¹³ Zudem wären die im UVB nirgends erwähnten CO₂-Emissionen enorm: Der Glaruspark würde allein jährlich zusätzlich rund 24'250 t CO₂ verursachen.¹⁴

- 14 Im vorangegangenen Verfahren hat der VCS zudem dargelegt, dass im UVB die voraussichtliche Verkehrserzeugung und die damit verbundene Umweltbelastung erheblich unterschätzt werden dürfte.¹⁵

2.3. Standortanforderungen an publikumsintensive Einrichtungen

2.3.1. Isolierter Standort

- 15 Der vom UVEK bzw. das Bundesamt für Strassen ASTRA publizierte Schlussbericht vom September 2006 der im Auftrag der Vereinigung schweizerischer Verkehrsingenieure SVI erarbeiteten Studie „Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten“¹⁶ unterscheidet bei publikumsintensiven Einrichtungen zentrale, periphere und isolierte Standorttypen. Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen *isolierten Standort*, nämlich einen „*Standort ,auf der grünen Wiese' abseits grösserer Siedlungsgebiete*“.¹⁷

¹¹ UVB S. 13.

¹² Emissionsfaktor 2010 0.008 + 0.041 = 0.049 g/km, vgl. BUWAL, a.a.O.

¹³ Gemäss Emissionskataster für den Ist-/Ausgangszustand 9 t pro Jahr (UVB S. 13).

¹⁴ Emissionsfaktor 194 g/km; vgl. BUWAL, a.a.O., S. 78.

¹⁵ Vgl. Abschnitte 3.1.2.2, S. 25 ff., 3.1.3.1, S. 27 ff., 3.1.3.2, S. 30 f., und 3.1.3.3, S. 31 ff. der VGB

¹⁶ UVEK/ASTRA (Hrsg.), Metron et. al., Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten, Schlussbericht, SVI 2001/545 vom Dezember 2005/21. September 2006; hier fortan abgekürzt als „SVI-Bericht“.

¹⁷ SVI-Bericht S. 34.

16 Früher unterschied man nur zwischen „integrierten“ und „nicht integrierten“ Standorttypen, was sich jedoch nur teilweise bewährte.¹⁸ Aus methodischen Gründen wird heute der „Begriff ‚Standorttyp‘ möglichst eindimensional, also unabhängig von der Erschliessungsqualität“ gefasst.¹⁹ Die Argumentation des Regierungsrats im vorangegangenen Verfahren, der Glaruspark liege wegen seiner unmittelbaren Nähe zur A3 nicht isoliert, erweist sich deshalb als mit den Standorttyp-Definitionen grundlegend unvereinbar und somit falsch. Der SVI-Bericht arbeitet mit folgenden Standorttypen:²⁰

- *„Zentral:
Standort im Zentrum des Siedlungsgebietes (Stadt, Quartier oder Dorf) bzw. in Zentrumsnähe mit Wohnnutzung in der näheren Umgebung.*
- *Peripher:
Standort am Rand des Siedlungsgebietes in neuen Gewerbegebieten bzw. in Umnutzungsgebieten abseits grösserer Wohngebiete.*
- *Isoliert:
Standort auf der ‚grünen Wiese‘ abseits grösserer Siedlungsgebiete bzw. durch natürliche oder künstliche Hindernisse davon abgetrennter Standort.*

Die Zuordnung einer PE zu einem Standorttyp erfolgt qualitativ mit Hilfe einer Landeskarte 1 : 25'000. ...“

17 Im vorliegenden Fall fehlt jeder Bezug des Standorts des projektierten Glarusparks zum Siedlungsgebiet. Der vorgesehene Perimeter ist vom nächstgelegenen Siedlungsgebiet der kleinen St. Galler Gemeinde Weesen²¹ abgetrennt durch die Linth und die Bahnlinie Zürich - Chur, und er liegt in grosser Entfernung zum Siedlungsgebiet der nächstgelegenen Glarner Gemeinden, von welchen er erst noch durch die Autobahn A3 abgetrennt wird, also auf der buchstäblichen „grünen Wiese“.

¹⁸ SVI-Bericht S. 33.

¹⁹ SVI-Bericht S. 34.

²⁰ SVI-Bericht S. 34.

²¹ Weesen hat weniger als 1'500 Einwohner.

2.3.2. Bedeutung des Standorts für die Verkehrserzeugung

- 18 Der SVI-Bericht zeigt, dass der Standort für die Verkehrserzeugung einer publikumsintensiven Einrichtung prägend ist.²² Mangels hinreichender Datenbasis gibt der SVI-Bericht nur die Daten für zentral gelegene publikumsintensive Einrichtungen einerseits und für peripher gelegene andererseits an, nicht jedoch für isolierte Standorte.²³ Es ist jedoch klar, dass isolierte Standorte noch mehr motorisierten Individualverkehr²⁴ erzeugen und dementsprechend höhere Umweltbelastungen verursachen als periphere Standorte.
- 19 Gemäss SVI-Bericht determiniert nämlich der gewählte Standort einer publikumsintensiven Einrichtung den Modalsplit im Verkehr mit dieser, wobei zentrale Anlagen einen rund zehnmal höheren Anteil an Fuss- und Veloverkehr und viermal höhere Anteile am öffentlichen Verkehr aufweisen, während umgekehrt der MIV-Anteil knapp 50% tiefer liegt als bei peripheren Standorten.²⁵ Noch schlechter dürften deshalb isolierte Standorte im Vergleich zu zentralen Standorten abschneiden. Indem hier ein isolierter Standort gewählt wurde, liegt somit der Anteil des MIV und damit die vom Projekt verursachte Umweltbelastung mehr als doppelt so hoch wie wenn die gleiche Anlage an einem zentralen Standort geplant würde.
- 20 Bei einem isolierten Standort sind die Anteile der Kunden, welche zu Fuss oder mit dem Velo kommen, noch kleiner als bei einem peripheren Standort. Alle fachlichen Erkenntnisse kommen zum Schluss, dass an einem solchen Standort nur eine verschwindend kleine Minderheit von den Angeboten der Erschliessung für den Langsamverkehr überhaupt Gebrauch machen wird, weil dies überhaupt nicht attraktiv ist.²⁶

²² SVI-Bericht S. 105.

²³ SVI-Bericht S. 52.

²⁴ Nachfolgend abgekürzt als MIV.

²⁵ SVI-Bericht S. 105.

²⁶ So beträgt der Anteil des Fussverkehrs an zentralen Standorten 22 – 43% während er bereits an peripheren Standorten mit bloss 2% unbedeutend ist; Der Anteil des Veloverkehrs beträgt an zentralen Standorten 8% und bei peripheren ebenfalls nur unbedeutende 2% (SVI-Bericht S. 90).

-
- 21 Auch der Anteil der mit dem ÖV anreisenden Kunden wird an solchen Standorten regelmässig überschätzt.²⁷ Die Wege, welche die mit dem Auto anreisenden Kunden zurücklegen, sind bei einem isolierten Standort hingegen regelmässig länger als bei einem peripheren Standort. Hier kommt noch die spezifische Ausrichtung des Glarusparks auf die überregionale Kundschaft hinzu.²⁸
- 22 Die Argumentation des Regierungsrats im vorangegangenen Verfahren, je weiter ein Einkaufszentrum von den Kunden entfernt sei, umso eher würden diese sich überlegen, ob es sich lohne, für den Einkauf einiger weniger Sachen mit dem Auto zum Einkaufszentrum zu fahren, während dann, wenn das Einkaufszentrum nur wenige Autominuten vom Wohnort entfernt liege, die Kunden zu diesem auch nur für den Erwerb eines einzigen Gegenstands oder sogar nur zur Information hinfahren würden, greift zu kurz und widerspricht grundlegenden Erkenntnissen: Es muss die Verkehrserzeugung für eine gleiche Verkaufsfläche verglichen werden, wie dies der SVI-Bericht tut. Entscheidend ist dann vorab der Modalsplit, d. h. der Anteil der Kunden, die mit dem Auto kommen (MIV-Anteil). Gerade dieser Anteil wird jedoch, wie dargelegt, entscheidend durch den Standorttyp bestimmt. Je zentraler der Standort, desto kleiner der MIV-Anteil; je peripherer oder gar isolierter der Standort, desto grösser der MIV-Anteil.
- 23 Damit ist aber bei gleicher Verkaufsfläche und vergleichbarem Umsatz auch die Fahrtenzahl tiefer. Nur wenn zentralörtliche Einkaufszentren vergleichsweise mehr Umsatz pro Verkaufsfläche erzielen, als periphere oder isolierte Standorte, erhöht sich absolut, aber nicht relativ, auch die Zahl der MIV-Fahrten. Weil diese jedoch erheblich kürzer sind als die Fahrten zu peripheren oder gar isolierten Standorttypen, ist die gesamte Fahrleistung, welche ein zentraler Standorttyp erzeugt, pro vergleichbare Verkaufsfläche erheblich kleiner als bei peripheren oder gar isolierten Standorten.²⁹

²⁷ Vgl. SVI-Bericht S. 90; dazu im Einzelnen Abschnitt 3.2.4, S. 45 ff. der VGB.

²⁸ Vgl. vorn Abschnitt 2.2 S. 6 f.

²⁹ Vgl. SVI-Bericht S. 90 f.

2.3.3. Möglichkeiten und Grenzen der ÖV-Erschliessung

- 24 Gemäss den Haupteckdaten des SVI-Berichts sind als Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten bei publikumsintensiven Einrichtungen (PE) folgende Fakten zu beachten:³⁰

„...“

3. Substantielle Anteile der Verkehrserzeugung einer PE vermag der öffentliche Verkehr (> 10%) zu übernehmen, wenn dessen Erschliessungsqualität gut bis sehr gut ist. Dies entspricht bei allen Einschränkungen gegenüber der Aussagekraft der noch gültigen VSS-Kategorien mindestens der Kategorie B.

...³¹

- 25 Substantielle Anteile der Verkehrserzeugung einer PE vermag der ÖV also *selbst an geeigneten Standorten* nur zu übernehmen, wenn dessen *Erschliessungsqualität gut bis sehr gut* ist, was gemäss SVI-Bericht *mindestens* der ÖV-Güteklasse B gemäss VSS-Norm entspricht. Gemäss den Abklärungen im SVI-Bericht weisen ÖV-Güteklasse und ÖV-Anteile eine hohe Korrelation auf; ÖV-Anteile von über 10% Modalsplit werden aber nur erreicht, wenn die ÖV-Qualität B oder gar A ist, *bereits eine bloss mittlere ÖV-Qualität C vermag keine relevanten ÖV-Anteile zu generieren*. Gleichzeitig sind auch die Umsteigebeziehungen von zentraler Bedeutung; auch diese sind nur bei den Standorten mit Güteklasse A oder B überwiegend umsteigefrei. Bereits bei Standorten in der Güteklasse C muss mehr als die Hälfte der Leute mindestens einmal umsteigen. D-Standorte können bezüglich des Umsteigeverhaltens gar nicht mehr sinnvoll ausgewertet werden, da hier der ÖV-Anteil gering bis sehr gering ist.³²
- 26 Für den Glaruspark hält das ÖV-Konzept fest:³³

„Ein Grossteil der im Einzugsgebiet lebenden Einwohner erhält stündlich zwei bis drei Verbindungsmöglichkeiten (Bahn und/oder Bus) zum Glaruspark. Eine höhere Erschliessungsgüte ist — unter dem Aspekt der Verhältnismässigkeit

³⁰ SVI-Bericht S. 105.

³¹ Unterstreichungen nicht im Original.

³² SVI-Bericht S. 78 f.

³³ Act. 2a der früheren Auflageakten, S. 10.

und Zweckmässigkeit — für den vorgesehenen Standort ausserhalb einer Agglomeration bzw. eines städtischen Umfelds (ländliche Strukturen, beschränktes Potenzial) kaum realisierbar. Zudem gilt es zu beachten, dass das heutige Umfeld (bestehende Anschlussverbindungen) zu berücksichtigen ist und demnach beispielsweise Busverbindungen nach Ziegelbrücke keinen Sinn machen, wenn keine Anschlussverbindungen gewährleistet werden können.“

- 27 Das bedeutet, dass der Standort Glaruspark kaum wirksam besser an den ÖV angeschlossen werden kann, als vorgesehen. Dies bestätigte auch der Regierungsrat im vorangegangenen Verfahren.³⁴ Diese vorgesehene ÖV-Erschliessung entspricht jedoch nur der gemäss SVI-Bericht offensichtlich ungenügenden Güteklasse D, welche praktisch keinen positiven Einfluss auf den Modalsplit zugunsten des ÖV und damit kaum einen Umsteigeeffekt hat. Selbst wenn man eventualiter davon ausginge, die ÖV-Güteklasse C sei realisierbar, kann es sich wegen des notwendigen Umsteigens nur um ein innerhalb dieser Güteklasse qualitativ unattraktives Angebot handeln, welches gemäss den dargestellten Erkenntnissen des SVI-Berichts ohnehin keine relevanten ÖV-Anteile zu generieren vermag. Die für ein so grosses Einkaufszentrum eigentlich notwendige ÖV-Güteklasse B oder gar A ist hier auf eine sinnvolle Weise nicht realisierbar.

2.3.4. Konsequenzen

2.3.4.1. SVI-Bericht

- 28 Der SVI-Bericht zieht aus seinen Haupteckdaten folgende Folgerungen bezüglich der Anforderungen an die Planung und den Betrieb von publikumsintensiven Einrichtungen³⁵, welche sich am allgemein anerkannten Ziel „Minimierung der negativen Auswirkungen von PE hinsichtlich Verkehr und Umwelt“ orientieren:³⁶

³⁴ E. IV/3b S. 7 des RRB vom 28. August 2007.

³⁵ Abgekürzt als „PE“.

³⁶ SVI-Bericht S. 106.

„A. PE-Planung ist zuerst und im Wesentlichen Standortplanung — die Raumplanung ist gefordert!

Die Hauptaufgabe besteht im Sichern von genügend geeigneten, d. h. zentralen Standorten für PE und im Verunmöglichen bzw. zumindest Erschweren von ungeeigneten, d. h. peripheren Standorten mit planerischen Mitteln. Positiv- und Negativplanung für PE-Standorte gehören also zusammen. Verantwortlich für die entsprechenden Anpassungen der Richt- und Nutzungspläne sind die Kantone, Regionen und Gemeinden (...).

B. PE-Planung ist zuerst und im Wesentlichen Standortplanung — Investoren/Betreiber sind gefordert!

Der ungebrochene Trend zur Standortkonzentration führt zu tendenziell grösseren Einheiten mit grösseren Einzugsgebieten. Dies erschwert das Finden und Bereitstellen von zentralen Standorten, die genügend gross sind und verlängert die Wege von und zu PE. Die Anpassung der Expansions- und Standortkonzepte muss das Ziel verfolgen, vermehrt zentrale Standorte einzubeziehen und ein Paradigmawechsel in der ‚Konzentrationsphilosophie‘ (weniger und immer grössere Einheiten) einzuleiten (...).

C. Verkehrsplanerische Massnahmen vermögen die gegebene Erreichbarkeitsstruktur an neuen geeigneten und an bestehenden Standorten zu optimieren:

- Fuss-/Veloverkehr:
Maximierung des Einzugsgebiets durch optimale Einbindung der PE in die vorhandenen Netze sowie attraktive Führung und Abstellplätze auf dem PE Areal.
- Öffentlicher Verkehr:
Fallweises Ergänzen des vorhandenen Angebots unter Berücksichtigung der PE-Spitzenzeiten mit dem Ziel, möglichst umsteigefreie, häufige Verbindungen aus dem gesamten Einzugsgebiet während der Betriebszeiten der PE anbieten zu können.
- Motorisierter Individualverkehr:
Definieren der verkehrstechnisch und umweltrechtlich noch tolerierbaren Fahrtenzahlen und Umsetzen in Vorgaben für die Anzahl Parkplätze, deren Bewirtschaftung und/oder betreffend eines Fahrtenkontingents (...).³⁷

2.3.4.2. BAFU/ARE-Empfehlungen

- 29 Deshalb ist gemäss den Empfehlungen von BAFU/ARE „Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan“ aus dem Jahr 2006 das Ziel einer pro-

³⁷ Unterstreichungen nicht im Original.

jektspezifischen Richtplanfestlegung eine verbesserte Koordination bei der Anwendung von Raumplanungs- und Umweltrecht, der konsequente Einsatz der raumplanerischen Instrumente und die ausgewogene Berücksichtigung aller betroffenen öffentlichen und privaten Interessen.³⁸ Ziel muss die zweckmässige und haushälterische Nutzung des Bodens sowie die optimale Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf die angestrebte räumliche Entwicklung sein, weshalb verkehrsintensive Einrichtungen in der Nähe von grossen Siedlungsschwerpunkten zu liegen kommen sollen und eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr dabei von zentraler Bedeutung ist.³⁹ Materieller Beurteilungsmassstab, ob ein Standort für die Ansiedlung einer verkehrsintensiven Einrichtung geeignet ist oder nicht, ist dessen Übereinstimmung mit den normativen Zielen und Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes⁴⁰ und den Prinzipien der nachhaltigen Raumentwicklung⁴¹. Verkehrsintensive Einrichtungen müssen aufgrund ihrer Auswirkungen auf den Raum auch Gegenstand der *grenzüberschreitenden Koordination* sein.⁴² Zugleich müssen sie aufgrund der Emissionen des von ihnen induzierten Verkehrs *Gegenstand des kantonalen Luftreinhalte-Massnahmenplans* sein, *der alle Emissionsquellen erfassen soll*, wobei die Luftreinhaltemassnahmen beim Verkehr von verkehrsintensiven Einrichtungen wegen ihrer Raumwirksamkeit eine der *Grundlagen für die kantonale Richtplanung* bilden und darin mit den übrigen raumwirksamen Tätigkeiten abgestimmt werden müssen.⁴³

- 30 Gemäss den BAFU/ARE-Empfehlungen sind Standorte in der Regel wenig geeignet, welche nicht in Siedlungsgebieten liegen oder nicht in Siedlungsgebiete integriert werden können (so genannte nicht integrierte Standorte), sehr weit von den potenziellen Kunden entfernt liegen (lange Fahrten) und über keinen attraktiven/funktionstauglichen Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel verfügen bzw. für die in absehbarer Zeit kein solcher zu erwarten ist.⁴⁴

³⁸ BAFU/ARE, a.a.O., S. 10.

³⁹ BAFU/ARE, a.a.O., S. 10.

⁴⁰ Art. 1 und 3 RPG.

⁴¹ BAFU/ARE, a.a.O., S. 11.

⁴² Art. 6 RPG.

⁴³ BAFU/ARE, a.a.O., S. 12 f.

⁴⁴ BAFU/ARE, a.a.O., S. 17.

- 31 Dementsprechend bezeichnen die BAFU/ARE-Empfehlungen als gut geeignet Standorte, welche u. a. sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar oder in absehbarer Zeit erschliessbar sind, sehr gut für den Langsamverkehr zugänglich oder erschliessbar sind und „möglichst nahe bei den potenziellen Kunden liegen (kurze Fahrten zu den Bevölkerungsschwerpunkten)“, während sehr weit von den potenziellen Kunden liegende Standorte wegen der langen Fahrten und nicht in Siedlungsgebieten liegende oder in Siedlungsgebiete integrierbare Standorte als nicht integrierte Standorte als wenig geeignet bezeichnet werden.⁴⁵

2.3.5. Fazit

- 32 Es ergibt sich klar, dass hier ein *nicht geeigneter* isolierter Standort gewählt wurde, an dem weder eine attraktive ÖV-Erschliessung auf sinnvolle Weise möglich⁴⁶, noch ein hinreichend grosses Einzugsgebiet für den Fuss-/Veloverkehr vorhanden ist.⁴⁷ Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ sind jedoch sowohl raumplanerisch als auch umweltrechtlich unzulässig.⁴⁸
- 33 Dies wird insbesondere dadurch bestätigt, dass mit der vorliegenden Richtplanänderung nicht einmal die bundesrätliche Vorgabe aus dem vorangegangenen Genehmigungsverfahren umgesetzt würde, wonach eine solche publikumsintensive Einrichtung wenigstens mit der ÖV-Güteklasse C gemäss VSS-Norm SN 640 290 erschlossen sein müsste. Gemäss den gleichzeitig aufliegenden Sondernutzungsplan-Vorschriften will man sich denn auch bloss mit der ÖV-Güteklasse D gemäss VSS-Norm SN 640 290 begnügen. Dass diese zweitschlechteste ÖV-Güteklasse für ein Vorhaben dieser Grösse nicht genügt, hat das Bundesgericht bereits wiederholt festgehalten.⁴⁹
- 34 Damit werden die Ziele und Grundsätze von Art. 1 und 3 RPG grob verletzt. Das Vorhaben ist auf die Autokunden ausgerichtet und erzeugt so wesentlich mehr

⁴⁵ A.a.O. S. 17.

⁴⁶ Vgl. dazu vorn Ziffer 11. sowie

⁴⁷ Vgl. vorn Ziffer 11.

⁴⁸ Vgl. dazu Abschnitt 3.2.4.2, S. 47 ff. der VGB.

⁴⁹ BGE ADLISWIL 1P.23/2001 vom 5. September 2001 in URP 2001 S. 1061 ff. (=PRA 2002 Nr. 20); BGE DIETIKON 1A.54/2001 vom 14. Februar 2002 in URP 2002 S. 441 ff.

Verkehr als ein Vorhaben vergleichbarer Grösse an einem integrierten Standort, an welchem die notwendigen verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Massnahmen möglich sind. Ein neues Einkaufszentrum auf der grünen Wiese ist eine überregional absolut unerwünschte Entwicklung. Von haushälterischer Bodennutzung kann bei einem Einkaufszentrum auf der grünen Wiese von vornherein keine Rede sein. Die Richtplanänderung verletzt die Bestrebungen, die natürlichen Lebensgrundlagen wie insbesondere Boden, Luft und Landschaft zu schützen. Der Planungsgrundsatz, die Landschaft zu schonen, wird damit ebenso verletzt wie der Planungsgrundsatz, die Siedlungen in ihrer Ausdehnung zu begrenzen und insbesondere Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend zu erschliessen.

- 35 Es fehlt auch der notwendige Bezug zur Massnahmenplanung Lufthygiene und die diesbezügliche Koordination.⁵⁰ Wesentliche bundesumweltschutzrechtliche Normen sind verletzt.⁵¹

2.4. Zu den aufgelegten Erläuterungen

2.4.1. ÖV-Erschliessung

- 36 Bei der Richtplanänderung wird davon ausgegangen, dass es im Kanton Glarus kaum Standorte gebe, die eine Erschliessungsqualität der ÖV-Güteklasse C aufwiesen bzw. für die eine solche Erschliessung mit wirtschaftlich tragbarem Aufwand realisiert werden könnte.
- 37 Für zentralörtliche Standorte in den grösseren Ortschaften des Kantons muss diese Behauptung bezweifelt werden. Wie es sich damit verhält, kann jedoch offen bleiben, nachdem diese zentralörtlichen Standorte nicht Gegenstand der Richtplanänderung sind. Entscheidend ist, dass die Glarner Behörden selbst davon ausgehen, die notwendige Mindestanforderung an die ÖV-Erschliessung einer publikumsintensiven Anlage lasse sich *ausserhalb* der Ortszentren und abseits der

⁵⁰ BAFU/ARE, a.a.O., S. 13.

⁵¹ Art. 1 Abs. 2, Art. 11 f. und Art. 44a USG i.V.m. Art. 9 Abs. 4 und Art. 31 ff. LRV.

Einzugsbereiche der Bahnhöfe ganz allgemein und insbesondere am Standort „Unterflechsen“ *nicht* realisieren.

- 38 Daraus wird nun fälschlicherweise geschlossen, im ländlichen Raum, der vergleichsweise dünn besiedelt sei und grosse Gebiete aufweise, die mit öffentlichen Verkehr nicht oder nur rudimentär erschlossen seien, könne an die Anforderung der ausreichenden ÖV-Erschliessung auch bei publikumsintensiven Einrichtungen nicht der gleiche Massstab angelegt werden wie bei städtischen Verhältnissen oder grösseren Agglomerationen. Zumindest für neue publikumsintensive Einrichtungen mit grossem überregionalen Einzugsgebiet müssen vielmehr schon von Bundesrechts wegen auf Grund der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung überall vergleichbare Anforderungen an die ÖV-Erschliessung gelten.
- 39 Wenn es also im Kanton Glarus für solche publikumsintensiven Einrichtungen tatsächlich keine mit dem ÖV hinreichend erschliessbaren und damit geeigneten Standorte geben sollte, so kann die Konsequenz aus dieser Feststellung einzig sein, dass eben solche publikumsintensive Einrichtungen dort nicht realisiert werden können. Der Umkehrschluss, weil die sonst geltenden Anforderungen an publikumsintensive Einrichtungen hier nicht erfüllbar seien, müssten die Anforderungen gesenkt werden, verstösst gegen Bundesrecht.
- 40 Dass in der neuen VSS-Norm SN 640 281 die Definition der ÖV-Güteklassen aus der alten VSS-Norm SN 640 290 nicht übernommen wurde, ändert daran nichts. Beide VSS-Normen dienen in erster Linie der Bestimmung des Parkplatz-Bedarfs und definieren nicht die Anforderungen an die ÖV-Erschliessung publikumsintensiver Einrichtungen als solche. Die Definition der ÖV-Güteklassen gemäss VSS-Norm SN 640 290 ist bloss eine Kurzform für die darin enthaltene Beschreibung der materiellen Ausgestaltung der entsprechenden ÖV-Erschliessungen. Lehre und Rechtsprechung entwickelten im Lauf der Jahre zur Erschliessung publikumsintensiver Einrichtungen eigenständige materielle Standards, welche einfachheitshalber auf diese Umschreibung der ÖV-Güteklassen abgestützt und entsprechend definiert wurden. Eine spätere Änderung der VSS-Normen ändert deshalb an diesen materiellen Standards nichts. Im Übrigen enthält auch die neue VSS-Norm SN 640 281 Definitionen der ÖV-Erschliessungsqualität, welche zur Bestimmung

der Güteklasse neu mit Anteilen des Langsamverkehrs am gesamten erzeugten Personenverkehr kombiniert werden. Nach diesen neuen Definitionen ist der Standort „Unterflechsen“ ebenfalls völlig ungeeignet für eine publikumsintensive Einrichtung, weil hier sowohl die ÖV-Erschliessung schlecht ist als auch der Anteil des Langsamverkehrs am gesamten erzeugten Personenverkehr gegen null tendieren würde, was wiederum bloss dem zweitschlechtesten Standorttyp D oder gar dem schlechtesten Standorttyp E entspricht.

- 41 Es kann deshalb keine Rede davon sein, dass die Beibehaltung der vom Bundesrat erst im April 2008 formulierten Anforderung an die ÖV-Erschliessung publikumsintensiver Einrichtungen im Kanton Glarus nicht mehr gerechtfertigt erscheint. Dafür gibt es überhaupt keinen sachlichen und schon gar keinen rechtlichen Grund.
- 42 Völlig widersprüchlich ist es, wenn nun an Stelle dieser bundesrätlichen Anforderung der Nachweis einer „guten“ ÖV-Erschliessung gemäss der Glarner Bauverordnung im Einzelfall treten soll. Die VSS-Norm SN 640 290 definiert die fünf ÖV-Güteklassen A, B, C, D und „keine Güteklasse“. Die ÖV-Güteklasse C entspricht somit bloss einer mittleren Erschliessungsgüte. Wenn also die Glarner Bauverordnung eine „gute“ ÖV-Erschliessung fordert, entspricht dies sogar einer ÖV-Erschliessungsgüteklasse B oder sogar A.
- 43 Wie der projekt- bzw. gebietsspezifischen Richtplaneintrag „Unterflechsen“ zeigt, ist das einzige Ziel dieser Änderung, die bundesrechtlichen Vorgaben zu unterlaufen, welche eine den Zielen und Planungsgrundsätzen des RPG für publikumsintensive Einrichtungen genügende ÖV-Erschliessung bzw. Standorte für publikumsintensive Einrichtungen fordern, an denen diese Ziele und Planungsgrundsätze überhaupt erfüllt werden können. Wenn gemäss Sondernutzungsplan-Vorschriften die ÖV-Güteklasse D für diese grosse publikumsintensive Einrichtung genügen soll, wird diese nach allgemein anerkannten Kriterien zweitschlechteste ÖV-Güteklasse in willkürlicher Weise in eine „gute“ ÖV-Erschliessung uminterpretiert.
- 44 Mit „Auslegungsschwierigkeiten“ hat dies alles nichts zu tun, sehr wohl aber mit einem nicht sachgerechten und damit eben willkürlichen Versuch, den Glaruspark

als sehr grosse, überregionale publikumsintensive Einrichtung an einem dafür völlig ungeeigneten Standort entgegen den bundesrechtlichen Vorgaben und den Erkenntnissen der Fachleute der Raumplanung und des Umweltschutzes trotzdem zu erzwingen. Wie widersprüchlich hier argumentiert wird, zeigt auch der Umstand, dass auf Richtplanstufe die konkrete Anforderung an eine ÖV-Erschliessung mindestens in der Güteklasse C wegen dieser angeblichen „Auslegungsschwierigkeiten“ gestrichen werden soll, während auf Sondernutzungsplanungsstufe auf die gleiche Begrifflichkeit der alten VSS-Norm explizit Bezug genommen wird, um damit eine ÖV-Erschliessung in der Güteklasse D genügen zu lassen.

2.4.2. Raumplanungsrecht

- 45 In dem die neue Abstimmungsanweisung Nr. S 2-2/2 den Ausbau der ÖV-Erschliessung als blosses Zwischenergebnis festhält, wird eingeräumt, dass es sich bei dieser Richtplanänderung um eine raumwirksamen Tätigkeit handelt, welche noch nicht abgestimmt ist.⁵² Es wird jedoch nicht aufgezeigt, was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann. Der blosser Hinweis darauf, dass im Sondernutzungsplan die besondere Bauweise, die Erschliessung (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) sowie Parkplatzbewirtschaftung zu regeln seien, genügt dazu angesichts der aufgezeigten Problematik offensichtlich nicht. Der Widerspruch, dass eine den bundesrätlichen Anforderungen genügende ÖV-Erschliessung für eine so grosse Anlage hier gar nicht möglich ist und der Glaruspark trotzdem am Standort „Unterflechsen“ realisiert werden soll, ist unauflösbar. Auch in dieser Beziehung steht die Richtplanänderung im Widerspruch zum Bundesrecht, weil sie sich mit einem blossen Zwischenergebnis bei absehbar gar nicht möglicher raumplanungsrechtlicher Abstimmung begnügt.
- 46 Das kantonsübergreifende, unverbindliche Entwicklungskonzept für die Linthebene (EKL 2003), auf welches sich die Behörden hier beziehen, vermag eine bundesrechtskonforme Richtplanfestsetzung und die dafür notwendige bundesrechts-

⁵² Art. 5 Abs. 2 Bst. b RPV.

konforme raumplanungsrechtliche Abstimmung und Koordination nicht zu ersetzen.

2.5. Zur Richtplananpassung im Einzelnen

2.5.1. Hauptantrag

- 47 Wie dargelegt, entspricht der Standort „Unterflechsen“ nicht den bundesrechtlichen Anforderungen, die zwingend an eine publikumsintensive Einrichtung dieser Grösse gestellt werden müssen.
- 48 Deshalb ist antragsgemäss⁵³ auf den Verweis auf das kantonsübergreifende Entwicklungskonzept für die Linthebene (EKL 2003) als massgebliche Grundlage zu verzichten, weil damit in Bezug auf den Glaruspark etwas bundesrechtlich Unzulässiges angestrebt wird.
- 49 Ebenso ist auf die ganze Abstimmungsanweisung Nr. S2-2/2 zu verzichten, womit im Sinne eines qualifizierten Schweigens ausgesagt wird, dass der Standort „Unterflechsen“ für eine grosse publikumsintensive Einkaufsnutzung wie der Glaruspark *nicht* geeignet ist.⁵⁴
- 50 Aus dem Dargelegten ergibt sich zugleich, dass im Kanton Glarus publikumsintensive Einrichtungen zumindest für den Einkauf bzw. Verkauf ausserhalb der Ortszentren und abseits der Einzugsbereiche der Bahnhöfe unzulässig sind.⁵⁵

2.5.2. Eventualanträge

- 51 Eventualiter müsste zumindest bereits auf Richtplanstufe gefordert werden dass solche publikumsintensive Einrichtungen für den Einkauf nur mit den notwendigen Erschliessungsmassnahmen und sonstigen flankierenden Massnahmen, wie sie üblicherweise bei solchen Anlagen angeordnet werden, realisiert werden dürfen.⁵⁶

⁵³ Antrag Nr. 1.

⁵⁴ Antrag Nr. 3.1

⁵⁵ Antrag Nr. 2.1.

⁵⁶ Antrag Nr.2.2.

- 52 Dabei ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die ÖV-Erschliessung wenigstens die vom Bundesrat geforderte Güteklasse C aufweist, dass auch für den Langsamverkehr attraktive Erschliessungsmassnahmen realisiert werden und — statt dass einfach „ausreichende“ Parkflächen gefordert werden — der Parkraum entsprechend der ÖV-Erschliessung begrenzt und lenkungswirksam so bewirtschaftet werden muss, dass der umweltbelastende motorisierte Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs reduziert werden kann. Das gilt für die allgemeine Abstimmungsanweisung Nr. S 2-2/1 und erst recht für die spezielle Abstimmungsanweisung Nr. S2-2/2, welche das Grossprojekt Glaruspark zum Gegenstand hat.
- 53 Dies ergibt sich nicht nur aus den Zielen und Grundsätzen des RPG, sondern auch aus dem Vorsorgeprinzip des USG.
- 54 Soweit die dafür notwendigen massgeblichen Grundlagen noch nicht aufgeführt sind oder fehlen, sind sie zu ergänzen bzw. zu beschaffen.⁵⁷

* * *

Abschliessend ersuche ich namens und im Auftrag der Mitwirkenden um Berücksichtigung der gestellten Anträge und entsprechende Änderung der Richtplanvorlage.

Mit freundlichen Grüssen

M. Pestalozzi

Im Doppel

5 Beilagen gemäss separatem Verzeichnis

Kopie geht z.K. an: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 3003 Bern

⁵⁷ Art. 6 RPG.

BEILAGENVERZEICHNIS

- Beilage 1 Anwaltsvollmacht VCS Schweiz
- Beilage 2 Anwaltsvollmacht VCS-Sektion Glarus
- Beilage 3 Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 17. Oktober 2007
- Beilage 4 Beschwerdereplik vom 18. Februar 2008
- Beilage 5 Mitwirkungseingabe vom 20. Juli 2009 zum Sondernutzungsplan
 „Unterflechsen“