Revision Baugesetz und Fluglärmentwicklung – Chancen und Risiken für das Hauseigentum

Referat von Regierungsrat Peter C. Beyeler

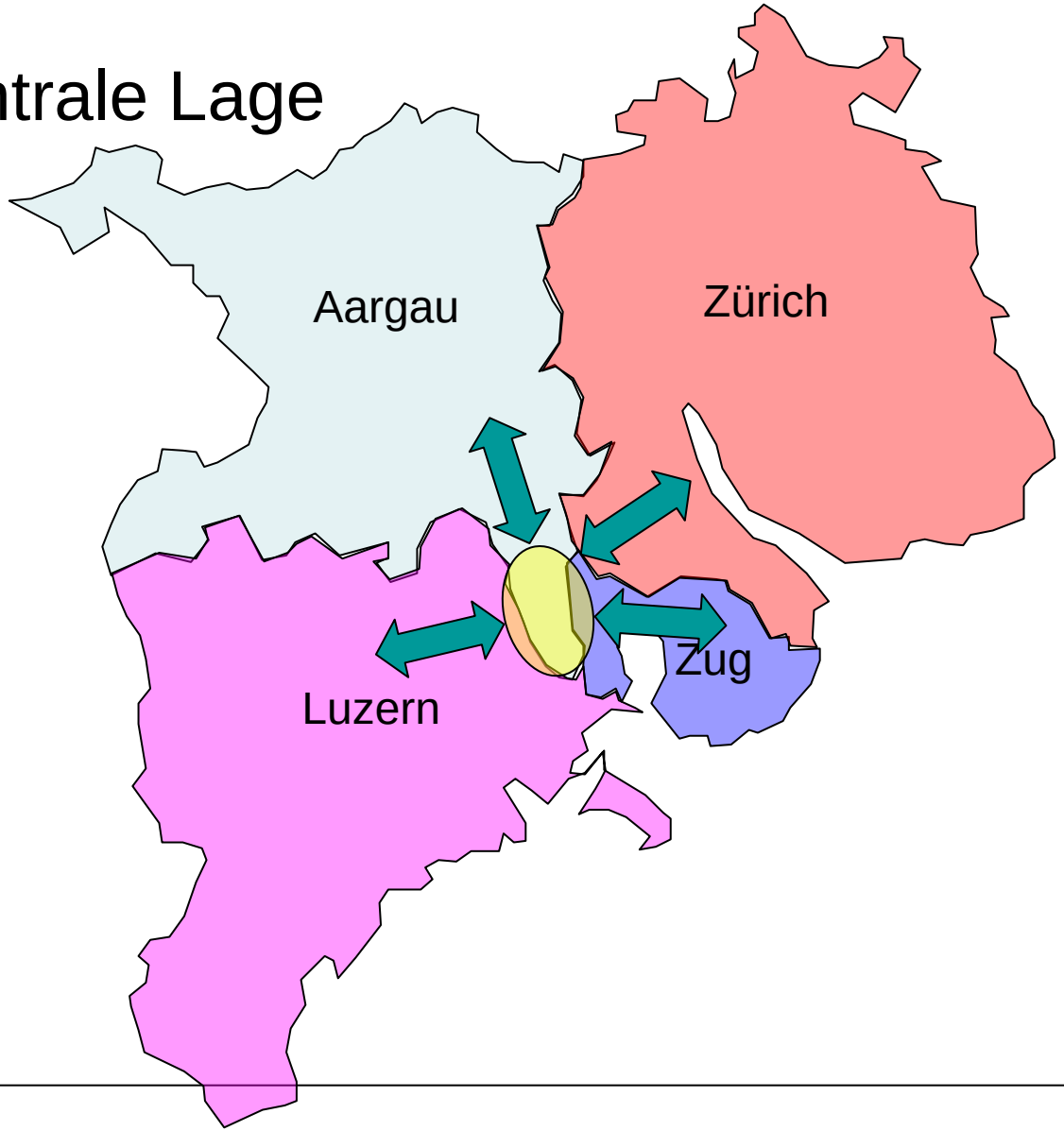
GV HEV Freiamt

18. April 2008

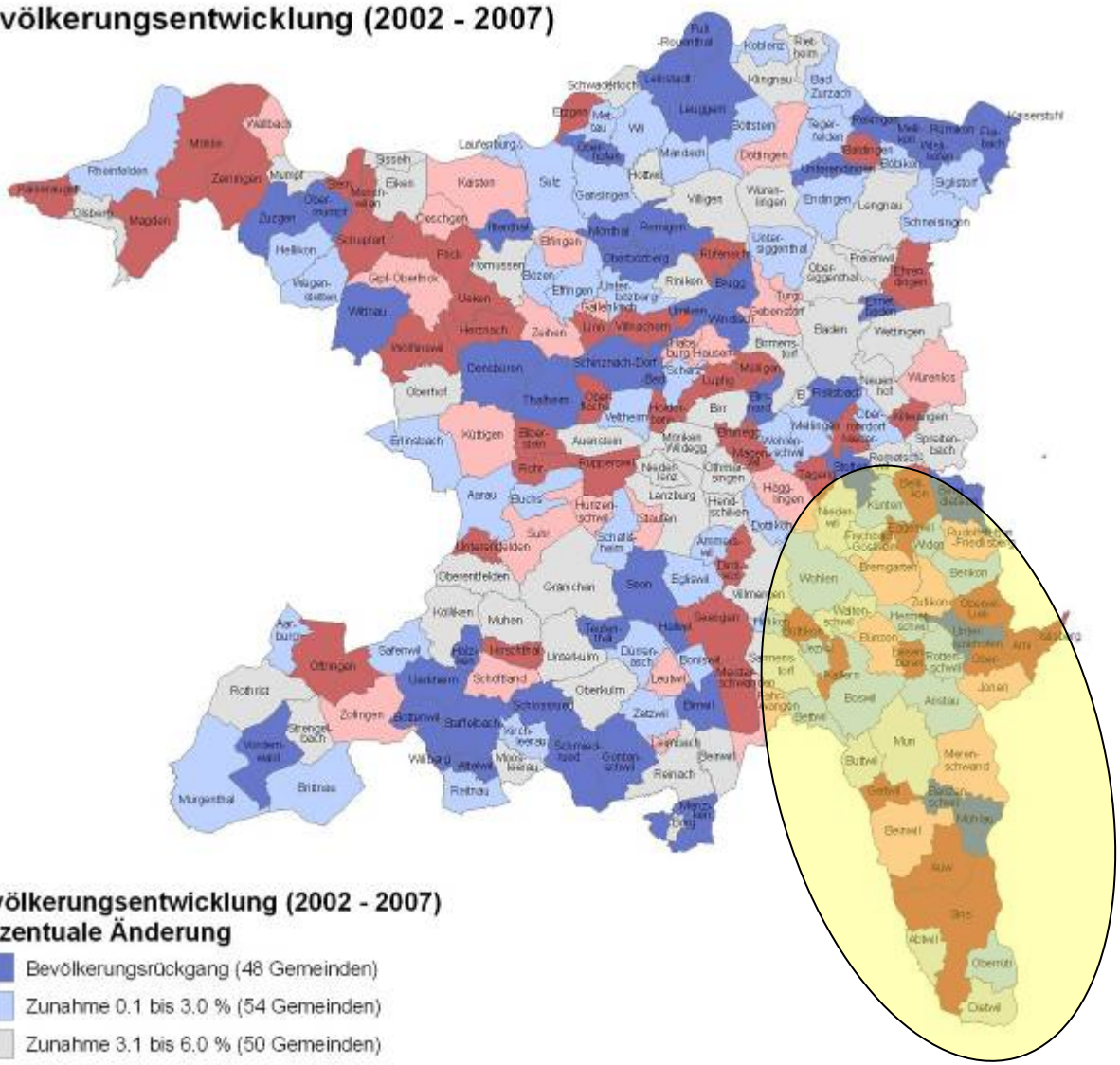
Chancen des Freiamts

Chance: Hervorragende Wohnlagen

Chance: Zentrale Lage



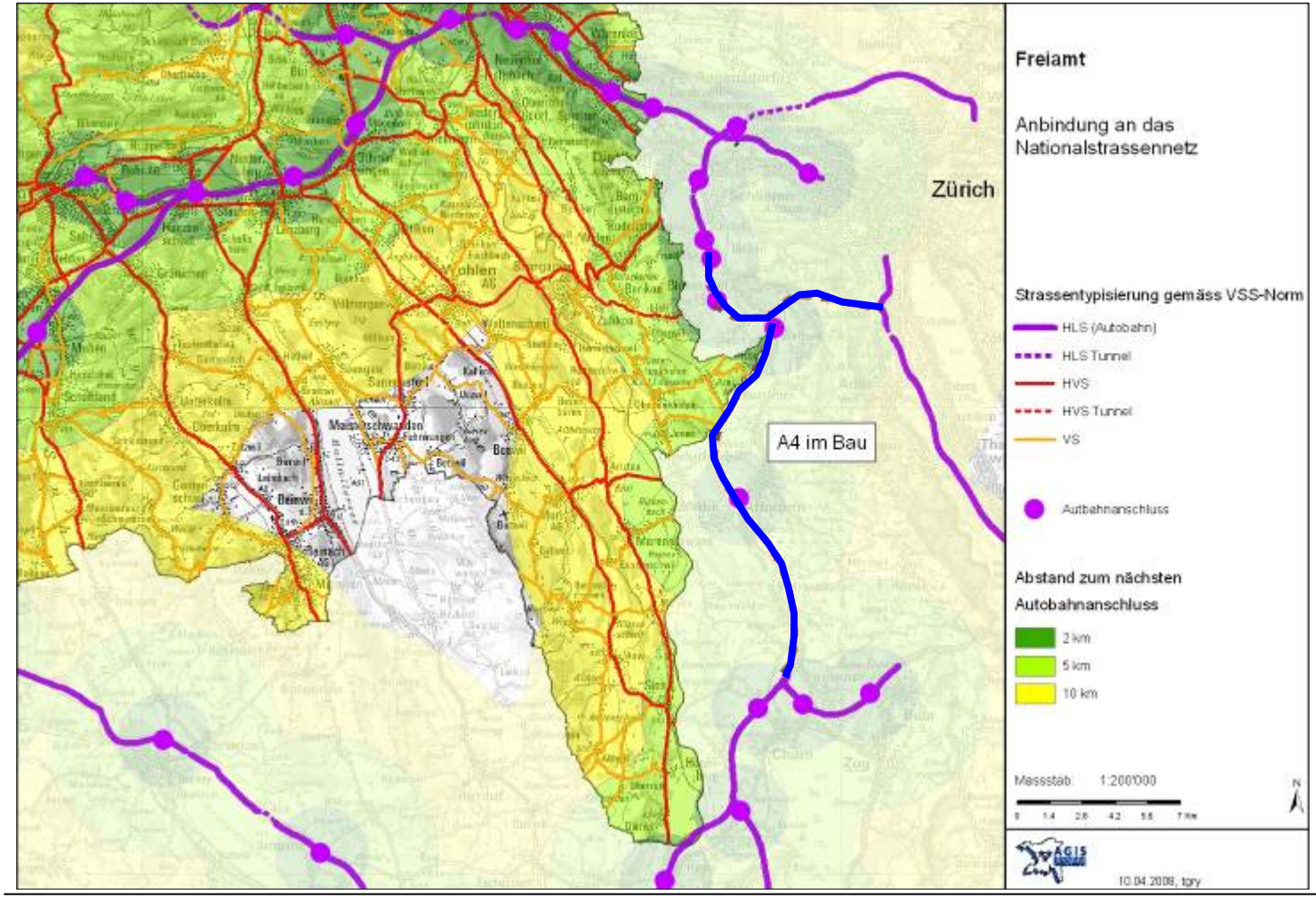
Bevölkerungsentwicklung (2002 - 2007)



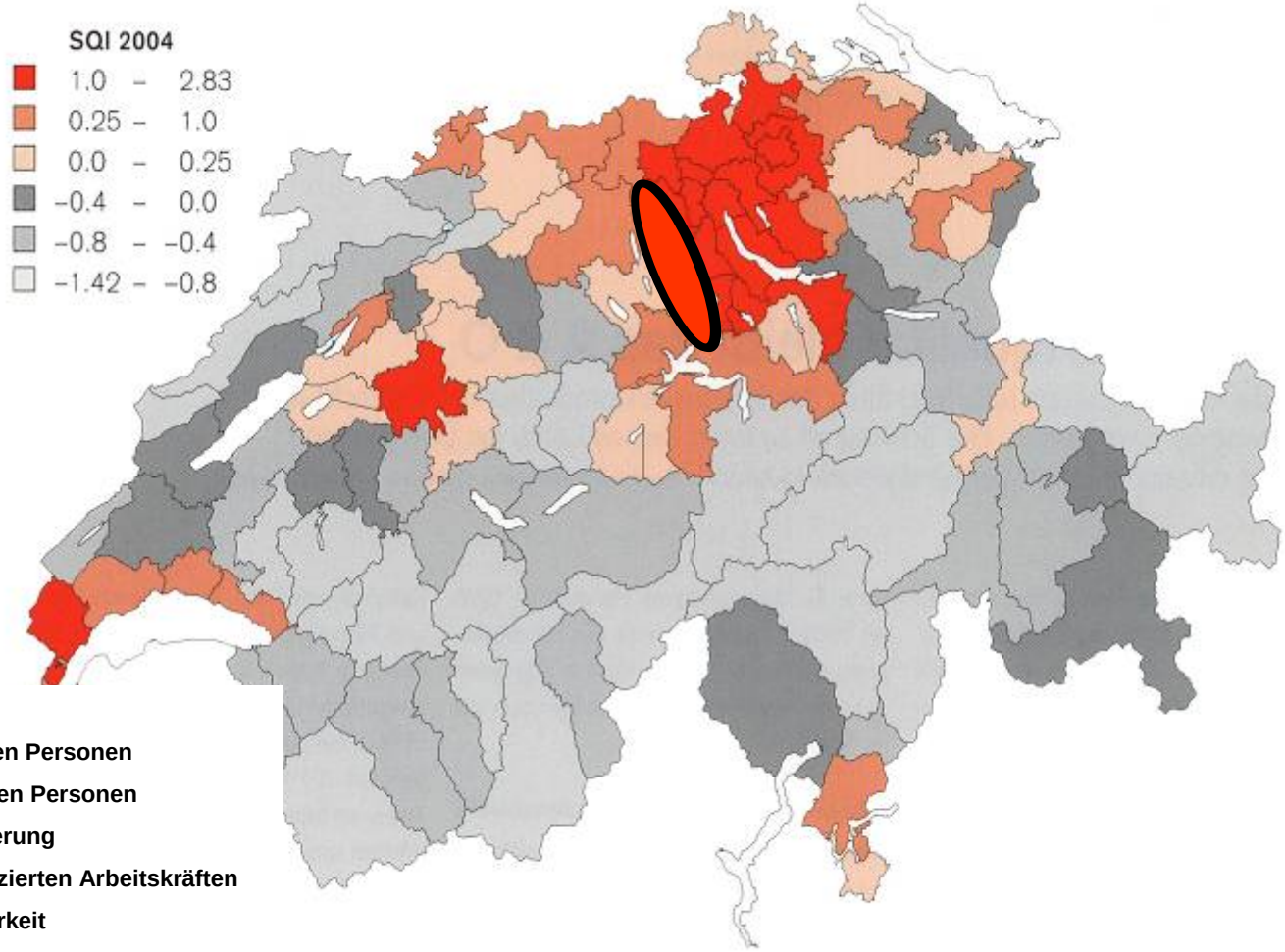
Bevölkerungsentwicklung (2002 - 2007) prozentuale Änderung

- Bevölkerungsrückgang (48 Gemeinden)
- Zunahme 0.1 bis 3.0 % (54 Gemeinden)
- Zunahme 3.1 bis 6.0 % (50 Gemeinden)
- Zunahme 6.1 bis 9.0 % (30 Gemeinden)
- Zunahme grösser 9.0 % (47 Gemeinden)

Chance: Gute Verkehrsanbindung (MIV)



Chance: Attraktiver Standort



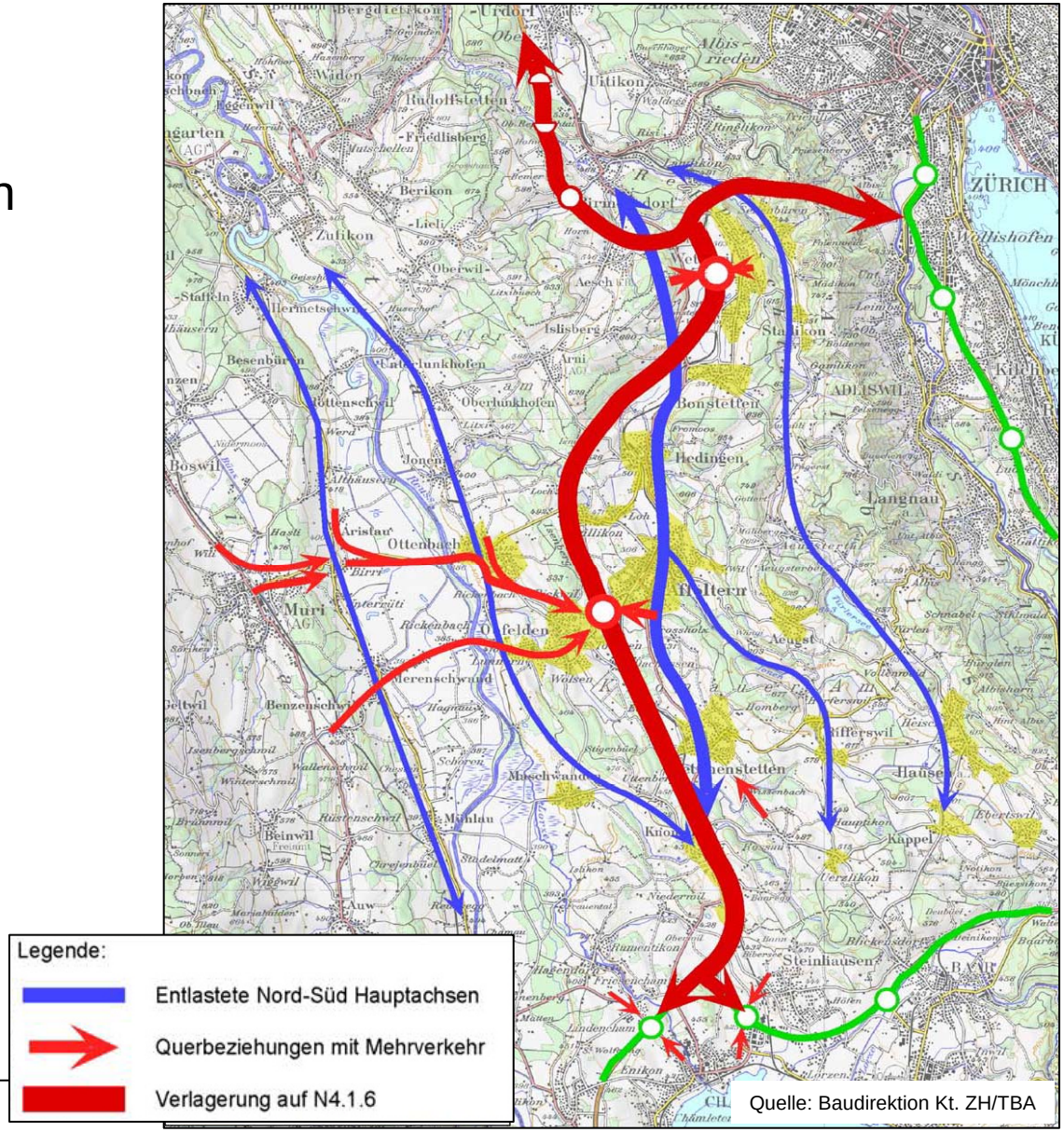
Eingang finden:

- **Steuerbelastung der natürlichen Personen**
- **Steuerbelastung der juristischen Personen**
- **Ausbildungsstand der Bevölkerung**
- **Verfügbarkeit von hoch qualifizierten Arbeitskräften**
- **Verkehrstechnische Erreichbarkeit**

Risiken des Freiamts

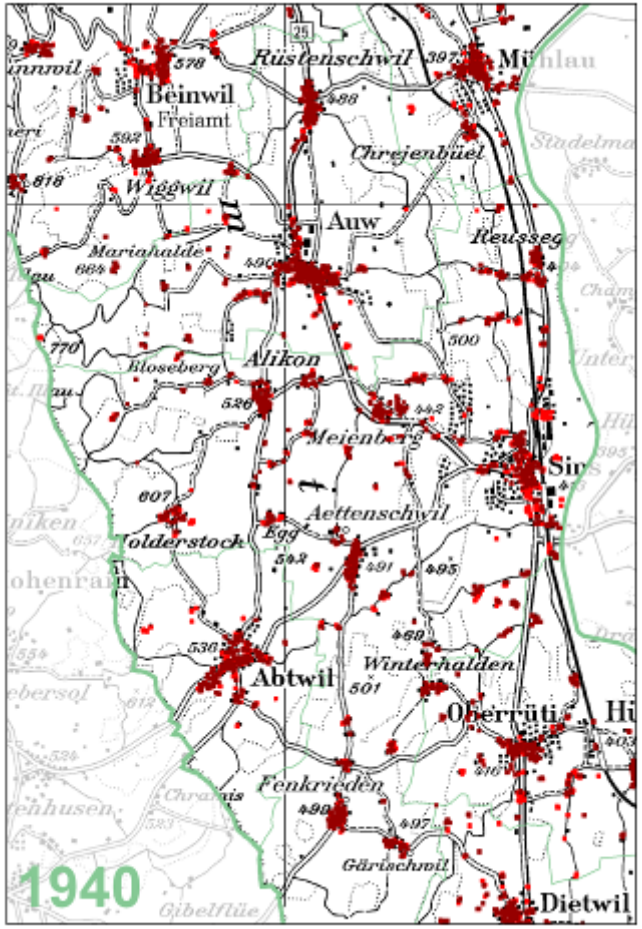
Risiko: prägt

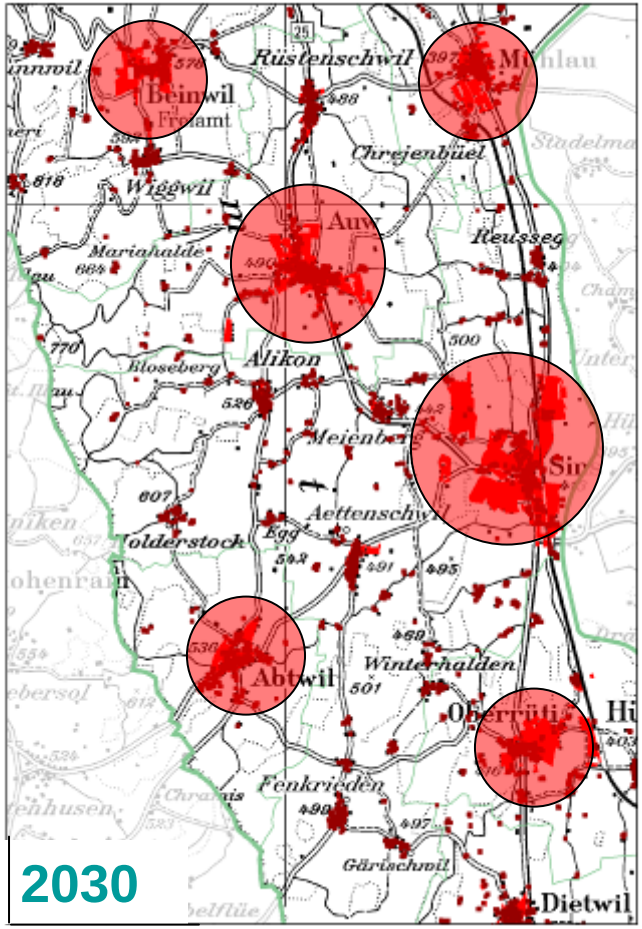
A4: Individualverkehr wird im Freiamt zunehmen



Quelle: Baudirektion Kt. ZH/TBA

Risiko: Schnelles Siedlungswachstum





Revision Baugesetz und Fluglärmentwicklung – Chancen und Risiken für das Hauseigentum

Wer glaubt, der Aargau sei gebaut, liegt falsch.

Aber: … der Raum wird enger!
Der Vorteil des einen bringt daher schnell Nachteile für den anderen!

Verschiedene Stakeholders – verschiedene Interessen

Eigentümer

Bevölkerung

Unternehmen

Landwirtschaft

Natur

Investor

Planer

Verkehr

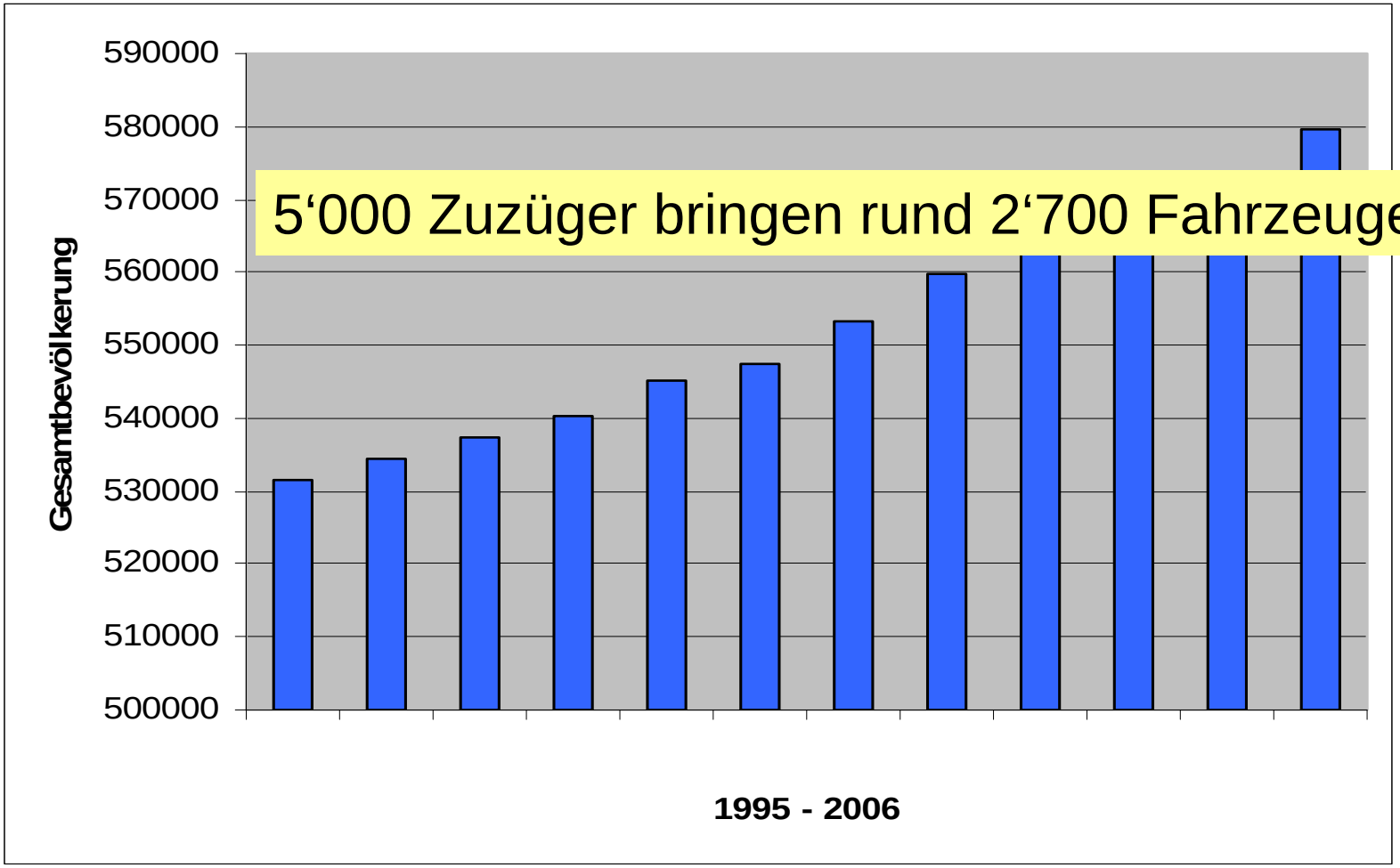
Gemeinden

Das BauG ist nicht **nur** ein Gesetz für Bauinteressenten, sondern **auch** ein Gesetz für die Interessen der bestehenden Eigentümer!

Die Ausgangslage:
Geänderte Rahmenbedingungen

Immer enger werdende Platzverhältnisse

Stetig steigende Bevölkerungszahlen



5‘000 Zuzüger bringen rund 2‘700 Fahrzeuge

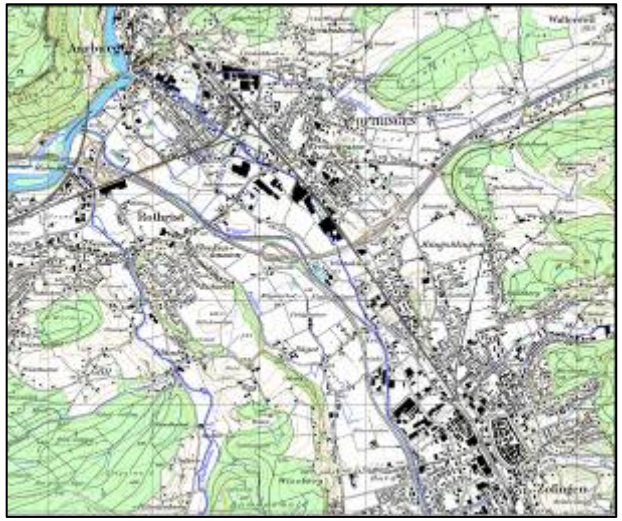
Immer mehr Wohnraum pro Person

1950	25 m^2 pro Person
2005	60 m^2 pro Person

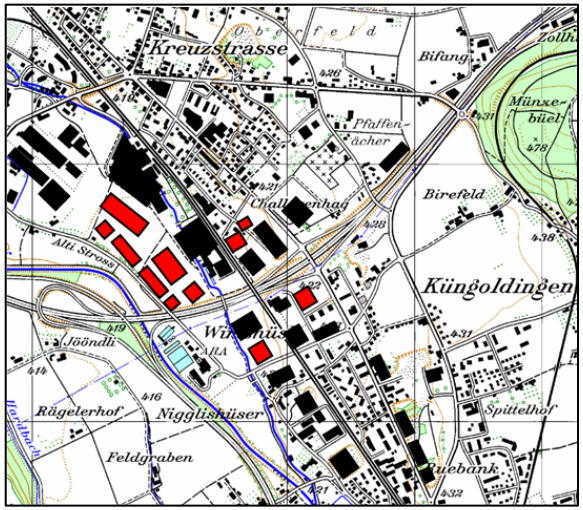
Immer knapper werdende Bodenreserven und immer mehr Verkehr

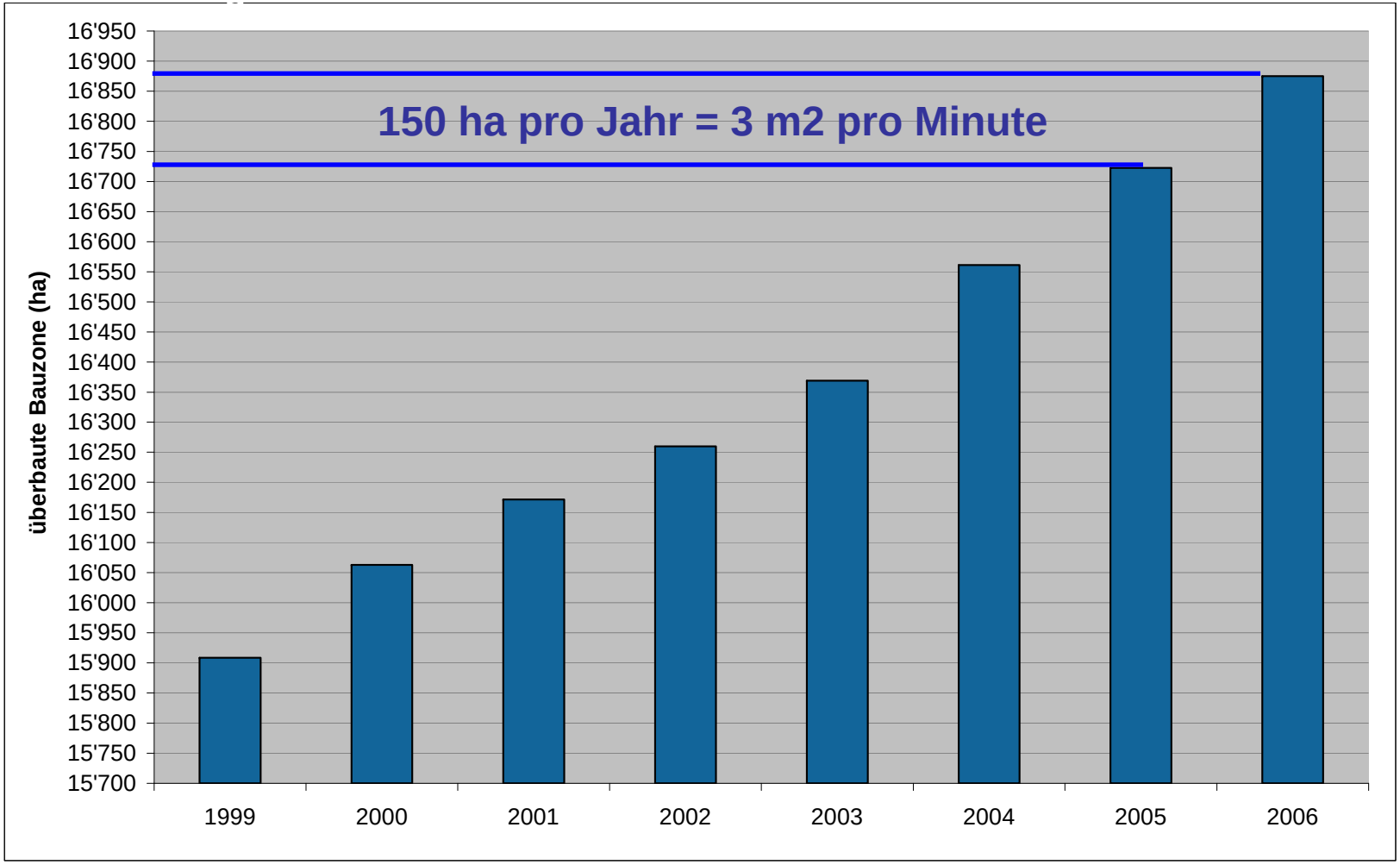
1955

2000



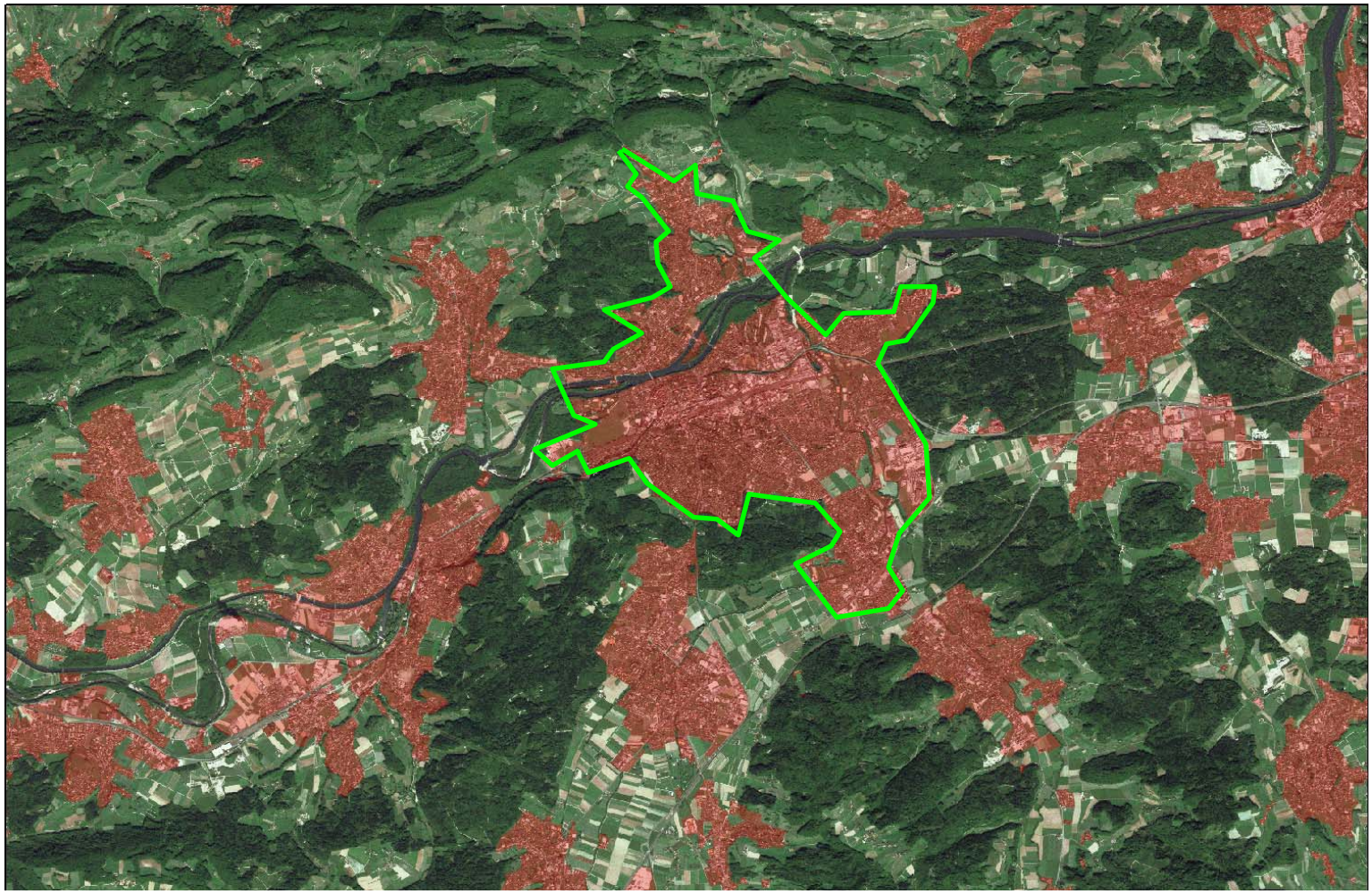
2020 (?)



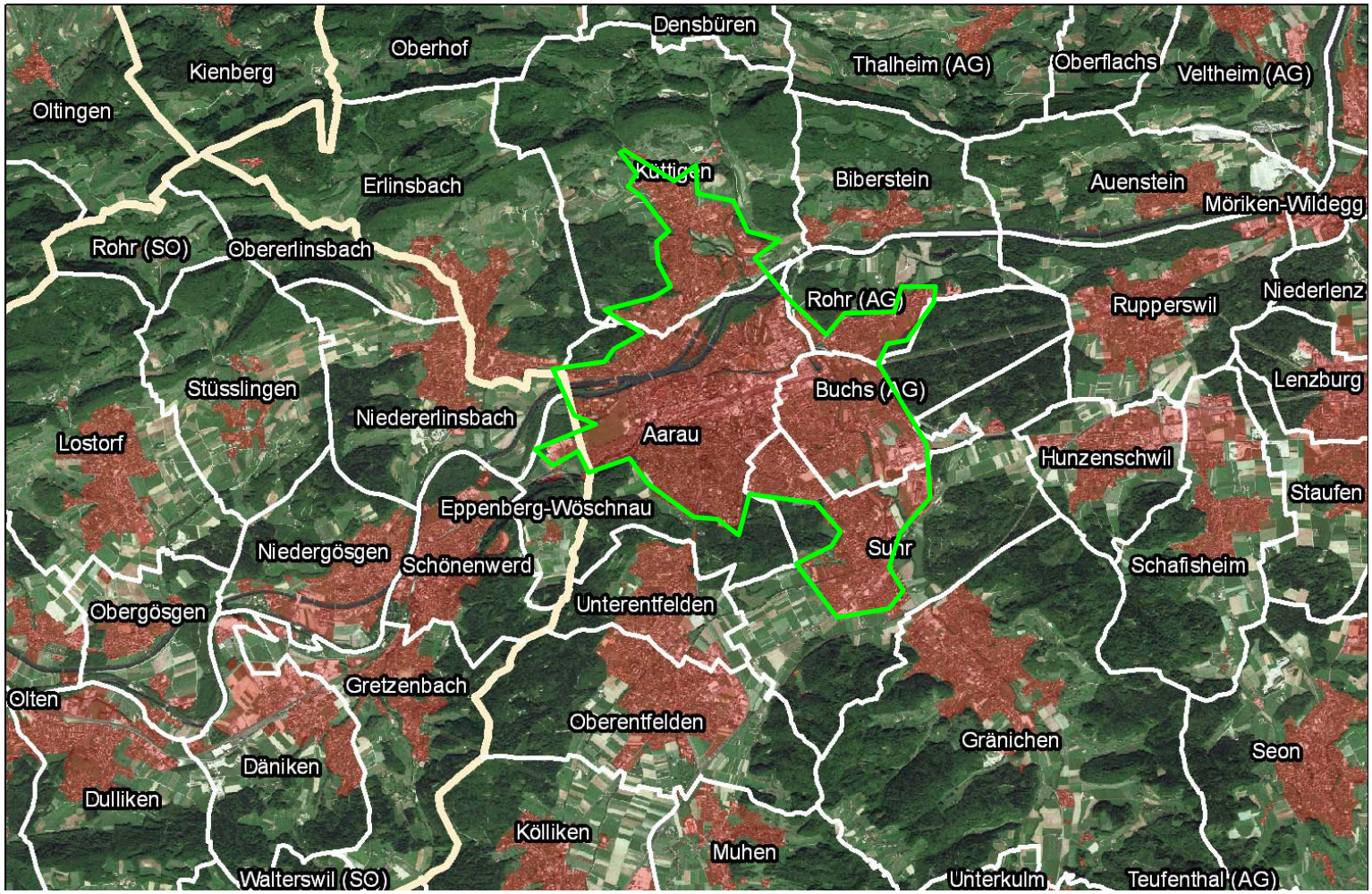

150 ha pro Jahr = 3 m2 pro Minute
überbaute Bauzone (ha)
16'950
16'900
16'850
16'800
16'750
16'700
16'650
16'600
16'550
16'500
16'450
16'400
16'350
16'300
16'250
16'200
16'150
16'100
16'050
16'000
15'950
15'900
15'850
15'800
15'750
15'700
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006

Immer grössere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort

Wachsende Siedlungsflächen



Vernetzte Gemeindestrukturen



Umsetzung der kantonalen Strategien

Wo liegen die Defizite? 5 Schwerpunkte

1. Die **Wohnqualität** wird durch die Auswirkungen der Mobilität immer stärker beeinträchtigt (Lärm, Sicherheit).
2. Eine **ungenügende Erschliessung** mit Stau und daher schlechter Erreichbarkeit verringert die Attraktivität und den Wert einer Liegenschaft.
3. Bei **starkem Siedlungswachstum** muss die Qualität der Siedlung besser werden. Tatsache ist, dass die Gefahr zur Entwicklung hin zu einem Siedlungsbrei besteht.
4. **Bauland ist ein wertvolles Gut.** Es soll nach dem Willen der Gemeinden kontinuierlich innert Planungsfrist qualitativ gut bebaut werden.
5. Die **kommunalen Grenzen** sind in der Raumentwicklung in vielen Bereichen (z.B. Verkehr, Siedlungsnutzung) nicht mehr Planungsgrenze. **Regionale und kantonale Entwicklungen** müssen aufgenommen werden.

Wesentliche Ziele der Revision

1. **Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Aargau aufwerten**

2. **Siedlungs- und Verkehrsentwicklung frühzeitig abstimmen**

3. **Regionale Koordination stärken**

4. **Bauland schneller nutzbar machen - im Interesse der Gemeinden**

5. Rechtssicherheit verbessern (für „Stakeholders“)

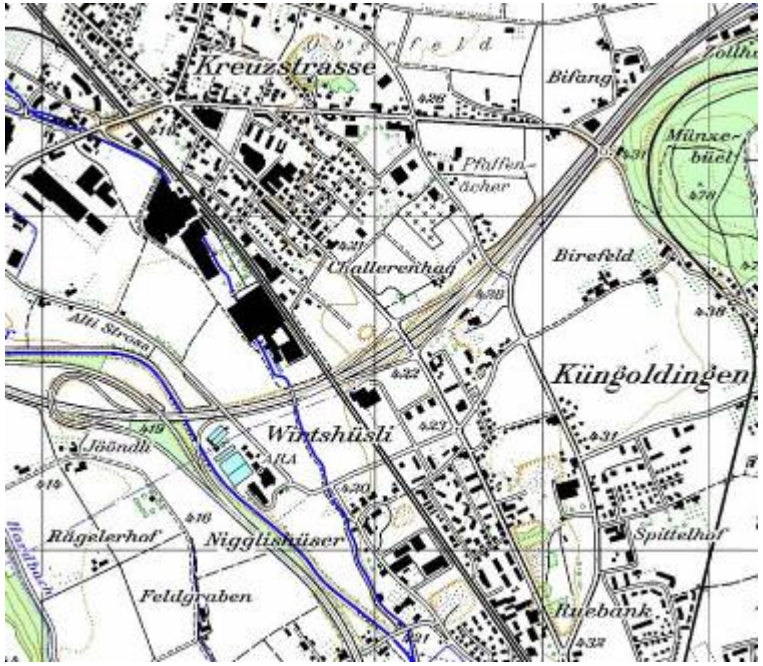
6. Verfahren vereinfachen

Ausgewählte Details zur Revision Baugesetz

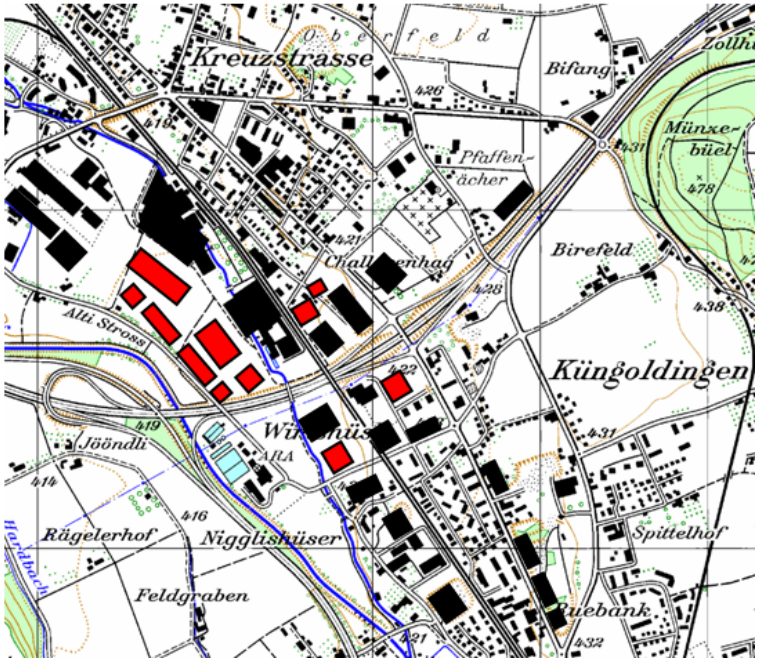
§13

1. Chance:Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Nutzungsplan abstimmen

2000



2020



1. Chance: Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Nutzungsplan abstimmen

- **Abstimmung von Siedlung und Verkehr bereits in der Nutzungsplanung** und nicht erst im Baubewilligungsverfahren oder überhaupt nicht
- Festlegung einer klaren gesetzlichen Bestimmung auf Kantonsstufe, da Bundesrecht keine klar verständliche Voraussetzung dafür schafft.
- Wichtige regionale Abstimmung findet für die Gemeinden verpflichtend statt

Bedeutung für die Liegenschaftsbesitzer

1. **Bestehende Nutzungen** werden durch **neue Nutzungen** nicht benachteiligt.

2. Erreichbarkeit **bestehender Nutzungen** bleibt auch bei neuen Nutzungen in der Nachbarschaft bestehen (sichert die Standortqualität und den Werterhalt)

3. Klare Rahmenbedingungen für **zukünftige Nutzungen** (Bauvorhaben) in der Nutzungsplanung

§15

2. Chance: Nutzungsplanung - Aufwertung der Strassenräume

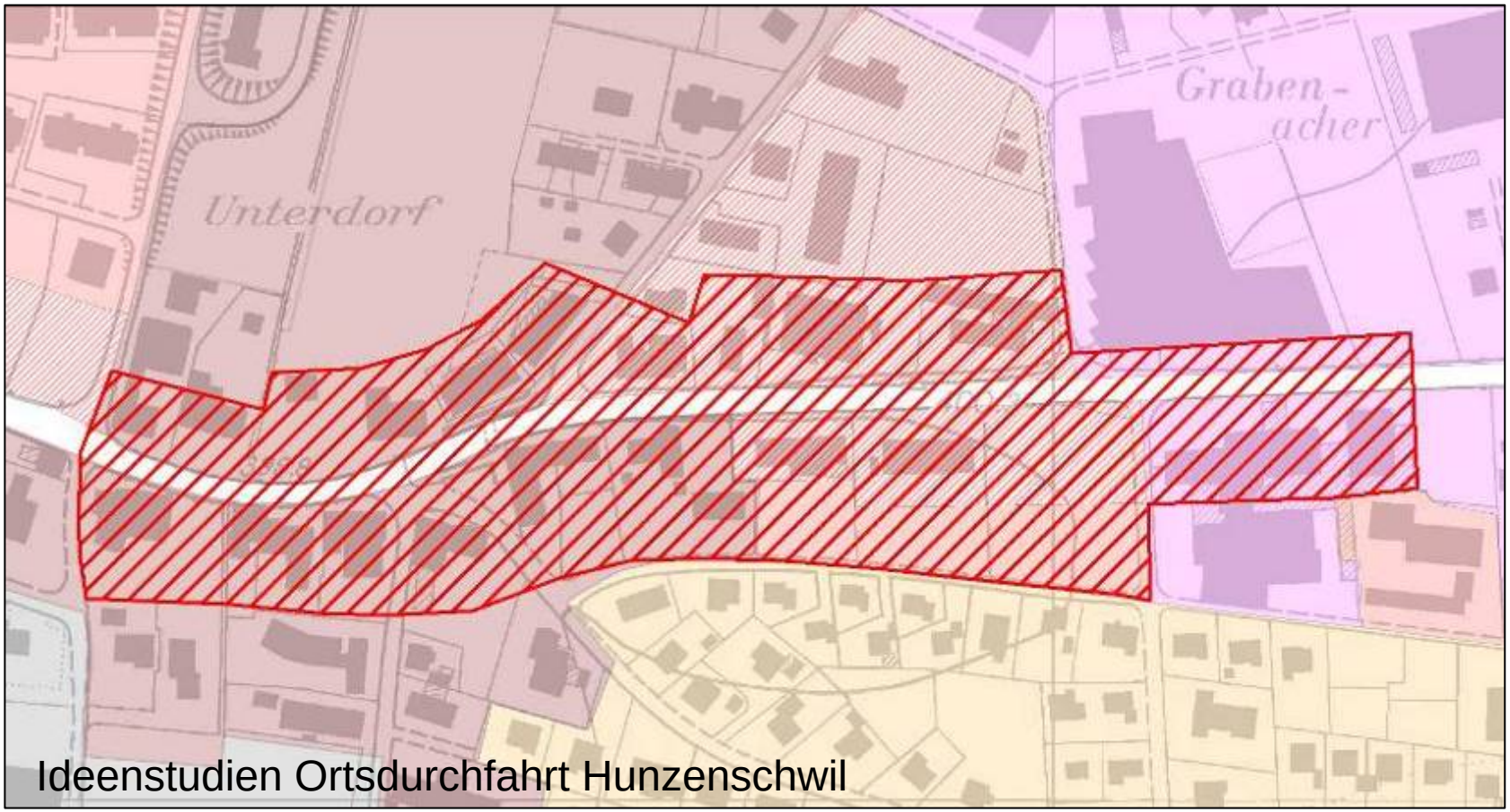
2. Chance: Nutzungsplanung - Aufwertung der Strassenräume

- Verpflichtung der Gemeinden, an stark belasteten kantonalen Verkehrsachsen Vorgaben an Bauten bez. Baustandard (Wohnhygiene) zu erlassen.

- Kompetenzen für die Gestaltung des kantonalen Strassenraums an Gemeinden („Kann-Vorschrift“) in Absprache mit Kanton und unter der Bedingung, dass Verkehr flüssig bleibt.

- Finanzielle Beteiligung des Kantons an Mehrkosten der Liegenschaften im Umfang der Kosten der eingesparten Lärmschutzmassnahmen, die der Kanton finanzieren muss.

2. Chance: Nutzungsplanung - Aufwertung der Strassenräume



Ideenstudien Ortsdurchfahrt Hunzenschwil

Bedeutung für die Liegenschaftsbesitzer

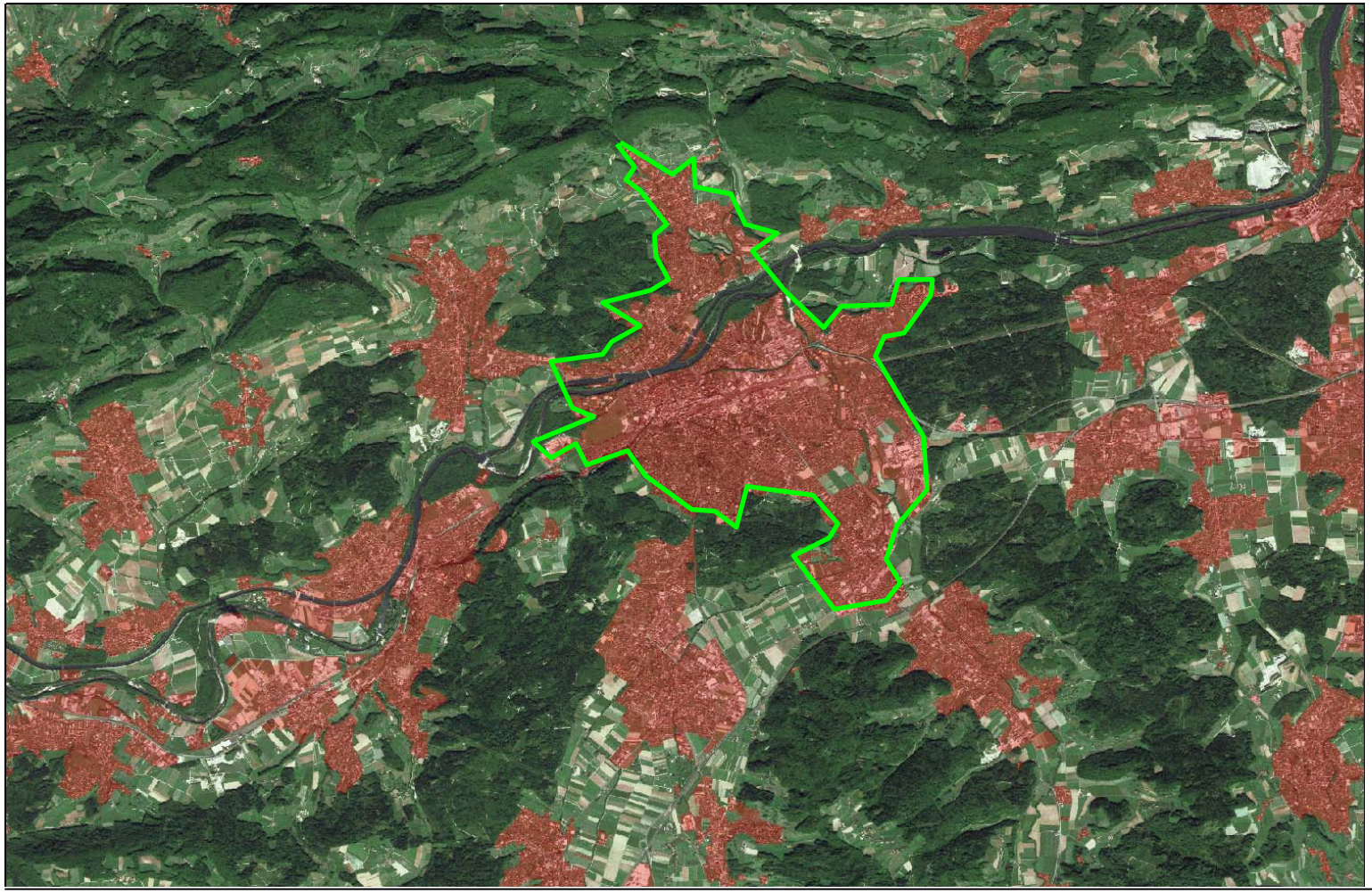
1. **Höhere Wohnqualität** auch an stark belasteten Strassen schafft höhere Liegenschaftenwerte (verbesserter Lärmschutz)

2. Bessere Strassenstrukturen machen das **Quartier attraktiver**

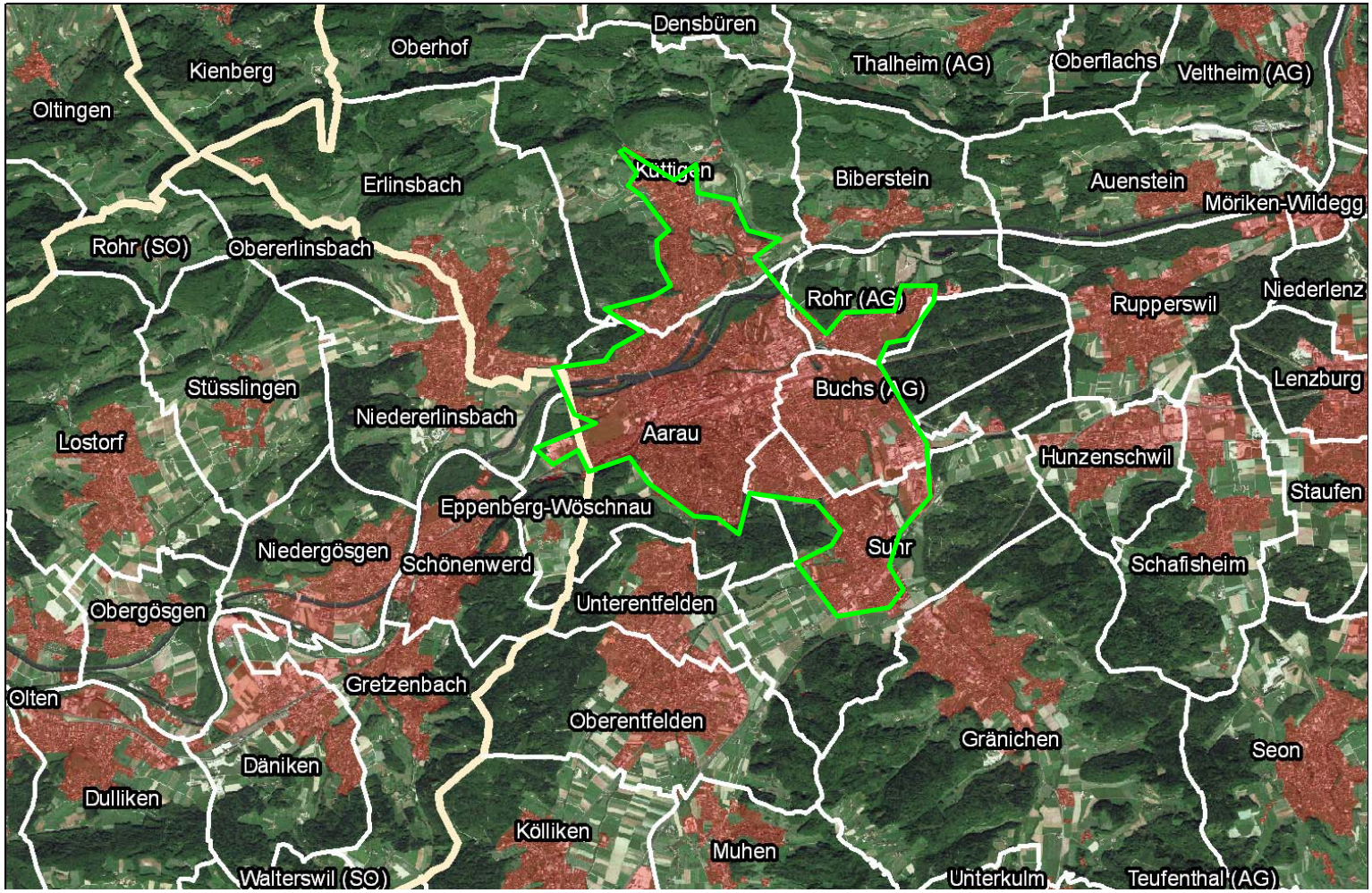
3. Vorgaben müssen von der **Gemeindeversammlung genehmigt** werden, damit sie **grundeigentümerverbindlich** werden.

§12a

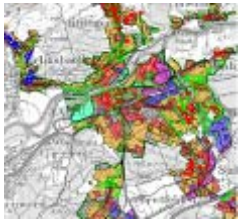
3. Chance: Regionaler Sachplan



3. Chance: Regionaler Sachplan



Kantonale und Kommunale Planungsinstrumente



Kantonaler Richtplan

Regionaler Sachplan

Abstimmung Kanton und Gemeinden
"behördenverbindlich"

Allgemeiner Nutzungsplan

Erschliessungs- und Gestaltungsplan

Umsetzung Gemeinde
"eigentumsverbindlich"

Bedeutung für die Liegenschaftsbesitzer

1. **Hohe Bedeutung für Gemeinden**, **behördenverbindliche** Planungsvorgaben!

2. Regionale Sachpläne geben **Planungssicherheit** für zukünftige Nutzungen.

3. Regionale Sachpläne sind **nicht grundeigentümerverbindlich**. Erst mit Nutzungsplanung werden die Vorgaben – **nach Gemeindeabstimmung** – grundeigentümerverbindlich.

§28a

4. Chance: Mehrwertabgabe

Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 5)

"Das kantonale Recht regelt einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen entstehen."

Heute: keine Regelung über angemessenen Ausgleich der Vorteile, jedoch Praxis für Regelung der Nachteile → Bundesgesetz nicht erfüllt

Abschöpfung des Mehrwerts nur bei Einzonungen, 30% des Mehrwerts, fällig nach 10 Jahren
Landwirtschaftsbetriebe sowie Landwirtschaftsland, das damals zu Bauland-Marktpreisen erworben wurde, sind befreit

Ausschliesslich auf **Einzonungen von Bauland** beschränkt

4. Chance: Mehrwertabgabe

Kostenauswirkungen der Mehrwertabgabe

Beispiel: Privatperson verkauft das neu eingezonte Land für 3 Mio. Franken (Grundstückgewinnsteuer wird erhoben)

	Mehrwert-abgabe	Grundstück-gewinnsteuer 5%	Gewinn (Einnahmen) in 1‘000 CHF [in % des Mehrwerts = 3 Mio.]		
			Privat-person	Gemeinde	Kanton
BauG alt	Keine	150	2‘850 [95 %]	75 [2.5 %]	75 [2.5 %]
BauG neu	900	105	1‘995 [67 %]	952.5 [32 %]	52.5 [2 %]

4. Chance: Mehrwertabgabe

- **keine** Steuer, sondern die Abschöpfung des „unverdienten Mehrwerts“
- **keine** materielle Enteignung oder ein Diebstahl der öffentlichen Hand an privaten Eigentum
- **kein** Anlass zur Verteuerung der Bodenpreise, denn diese folgen dem Angebot und der Nachfrage und nicht dem Nettogewinn
- **nicht** wirtschaftsfeindlich, da der Bodenmarkt tendenziell mobilisiert wird ohne Belastung der Wirtschaft

Bedeutung für die Liegenschaftsbesitzer

1. **Ausgleich der unterschiedlichen Rechtslagen** Landwirtschaft und Nichtlandwirtschaft (kein Privileg der Landwirtschaft bei Landhandel).

2. MWA gewährleistet, dass die Gemeinwesen an dem durch sie geschaffenen „unverdienten Mehrwerte“ in Teilen partizipieren.

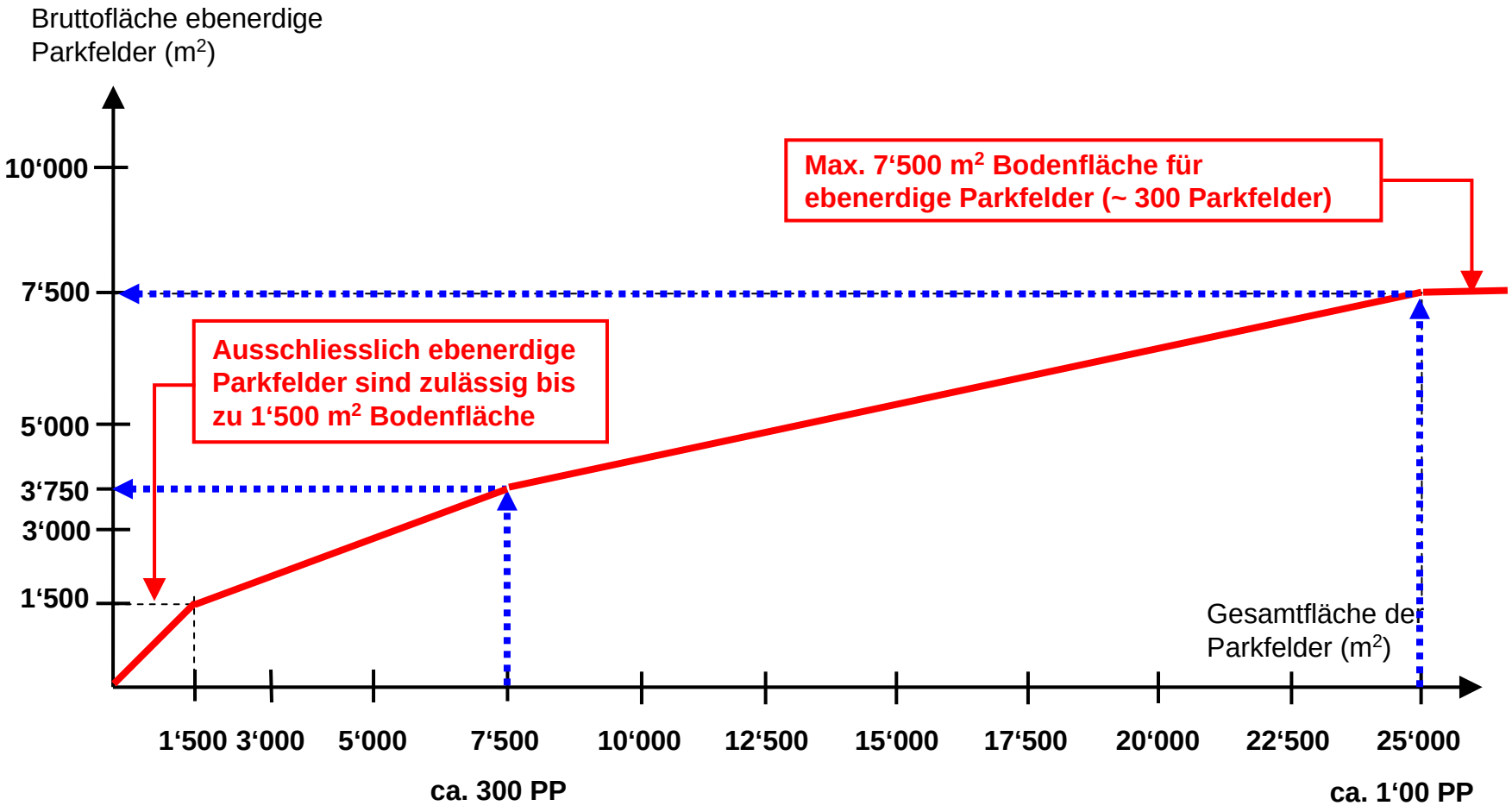
3. MWA erschwert die nicht dem Volkswillen entsprechende zweckfremde längerfristige Nutzung für die Landwirtschaft von eingezontem Bauland.

§56

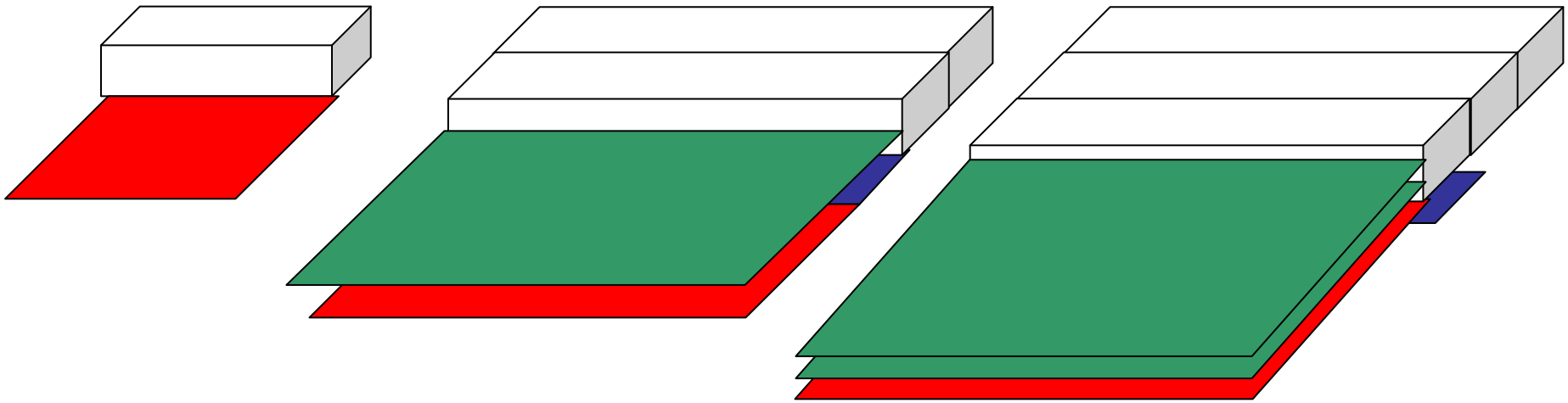
7. Chance: Flächensparende Parkierungen

- Regierungsrat setzt **Anzahl Parkfelder** in Verordnung fest (heutiges Recht bleibt unverändert)
- Parkierungsanlagen müssen **flächensparend** angelegt werden. Grössere Parkierungsanlagen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden, sind in **mehrgeschossiger Bauweise** auszuführen
- **Die Anzahl der Parkfelder darf die Anzahl gemäss Verordnung geringfügig übersteigen**, wenn dadurch kein zusätzlicher Boden beansprucht wird
- **Vorbehalten** bleiben Flächen, die neben der Parkierung auch andere Nutzungen dienen, sowie nutzungsplanerische Bestimmungen

7. Chance: Flächensparende Parkierungen



7. Chance: Flächensparende Parkierungen



≤ 1‘500 m² (~ 60 PF)
ebenerdig

7‘500 m² (2 x 150 PF)
mehrgeschossig

25‘000 m² (300 + 700 PF)
mehrgeschossig

ebenerdige Parkfelder

zusätzliche Ebene

Parkfelder > Richtlinie

PF = Parkfelder

Wieso keine verordneten Parkplatzabgaben?

- Reduktion der Parkplätze und Abgaben bringen praktisch keinen Umsteigeeffekt in unseren Strukturen: Kanton Aargau „semiurban“ bis ländlich, daher stärker Auto-abhängig, als städtische Regionen
- Parkgebühren können zu Mehrfahrten führen, wenn vergleichbare Angebote in der weiteren Region vorhanden sind
- Beweggründe für Verkehrsmittelwahl sind schwer beeinflussbar (nachvollziehbare Faktoren wie z.B. Ware und Einkaufsmenge)
- ÖV-Qualität am Ausgangsort (beim Kunden zu Hause) ist entscheidend für Verkehrsmittelwahl

Bedeutung für die Liegenschaftsbesitzer

1. Bodenverbrauch für Parkplätze hält sich in Grenzen. Ein Investor kann nicht mehr grosse ebenerdige – und billige – Parkflächen erstellen.

2. Parkleitsysteme reduzieren den Suchverkehr und vermindern „wildes Parkieren“ (Werterhalt von Liegenschaften).

3. Bauland wird nachhaltig bewirtschaftet, kein Baulandverbrauch ohne Wertschöpfung. Verkehr und Siedlung werden besser auf einander abgestimmt.

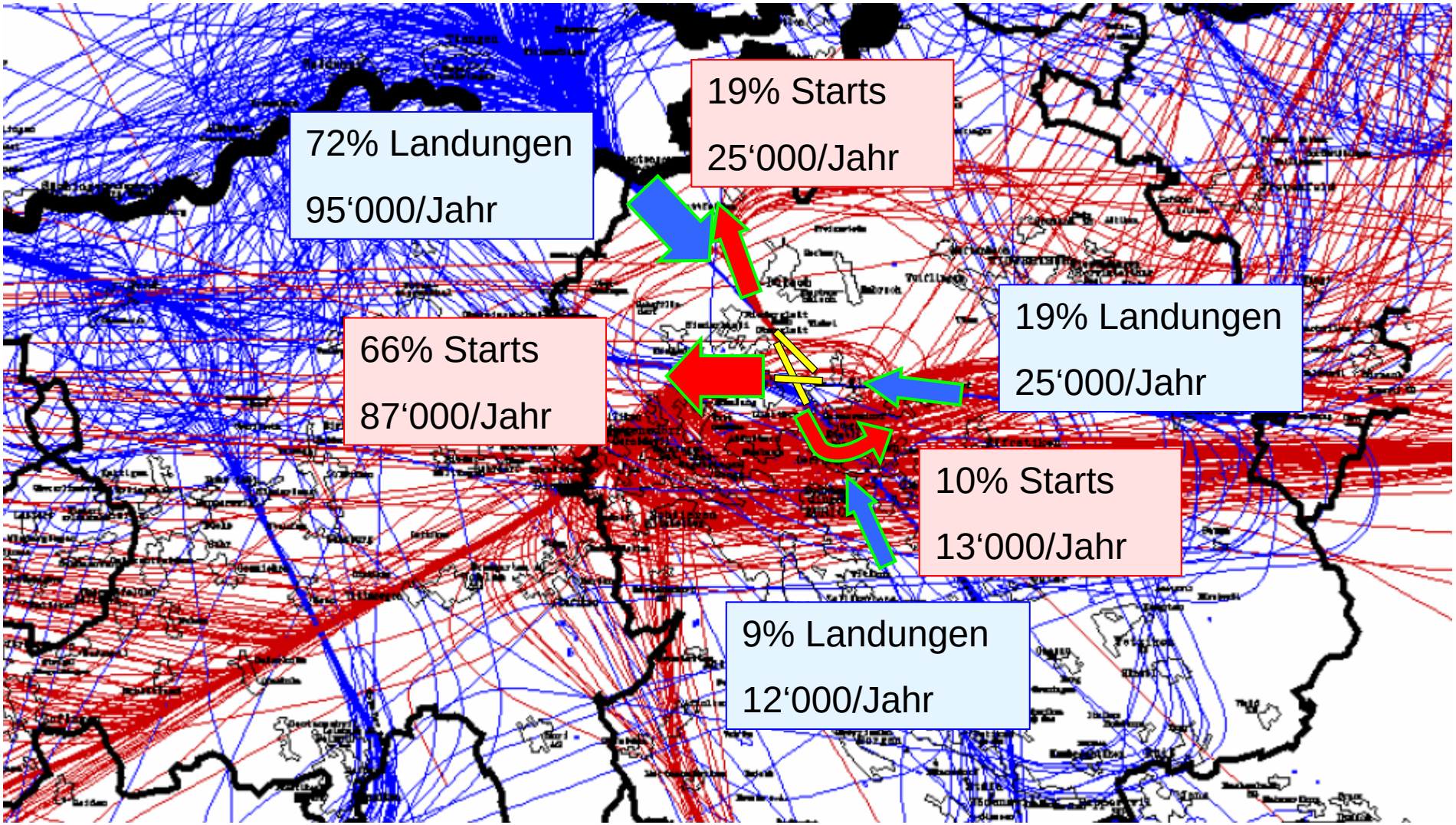
Revision Baugesetz und Fluglärmentwicklung – Chancen und Risiken für das Hauseigentum

Chancen:
- Abstimmung Siedlung und Verkehr bringt bessere Siedlungsqualität
- Abstimmung der regionalen Raumentwicklung führt zu besserer Entwicklungsqualität
- Regelung über Parkierung bringt Klarheit für Investoren
- Präzisierungen bringen Rechtssicherheit

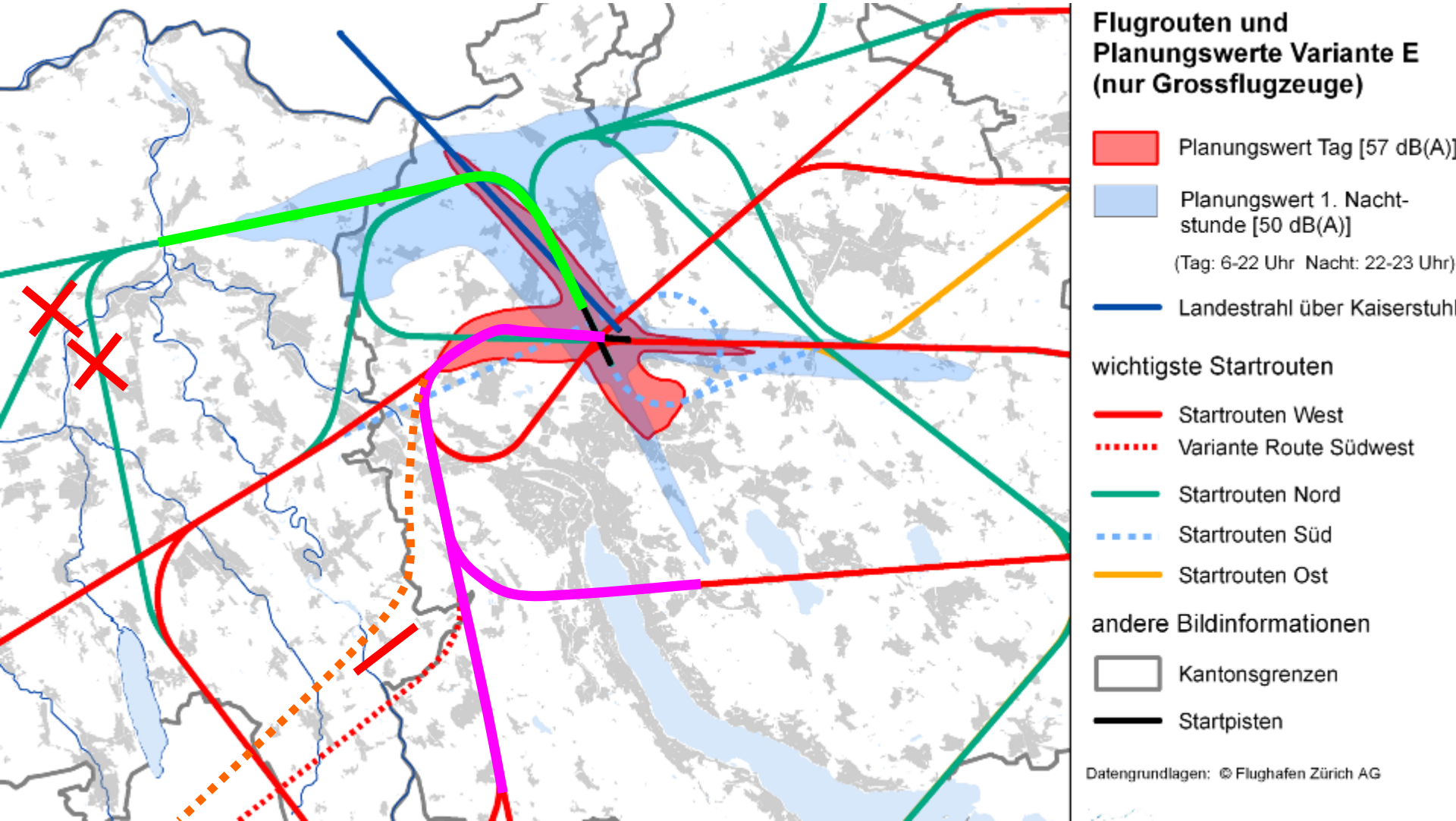
Risiken:
- Neue Regelungen können zu neuen Einsprachen führen
- Die erhöhten Gemeindekompetenzen werden schlecht genutzt

Revision Baugesetz und Fluglärmentwicklung – Chancen und Risiken für das Hauseigentum

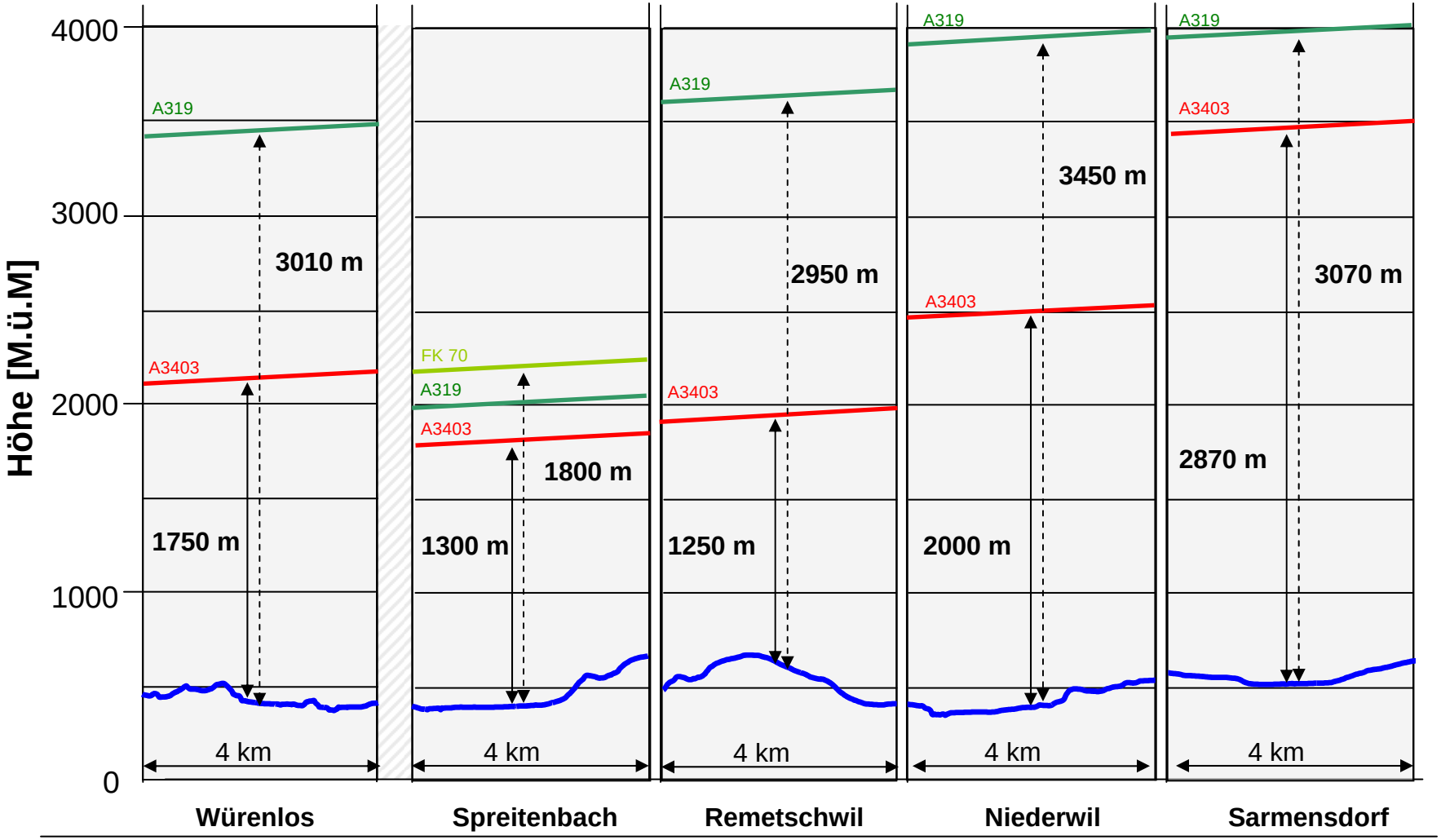
Anzahl Flugbewegungen 2007



Wichtigste Startrouten (gemäss SIL-Prozess)



Höhendifferenzen nach Flugzeugtypen



Fluglärmbelastung konkret

Überflüge pro Jahr
-heute: ca. 75‘000
-mit Variante E: ca. 52‘000

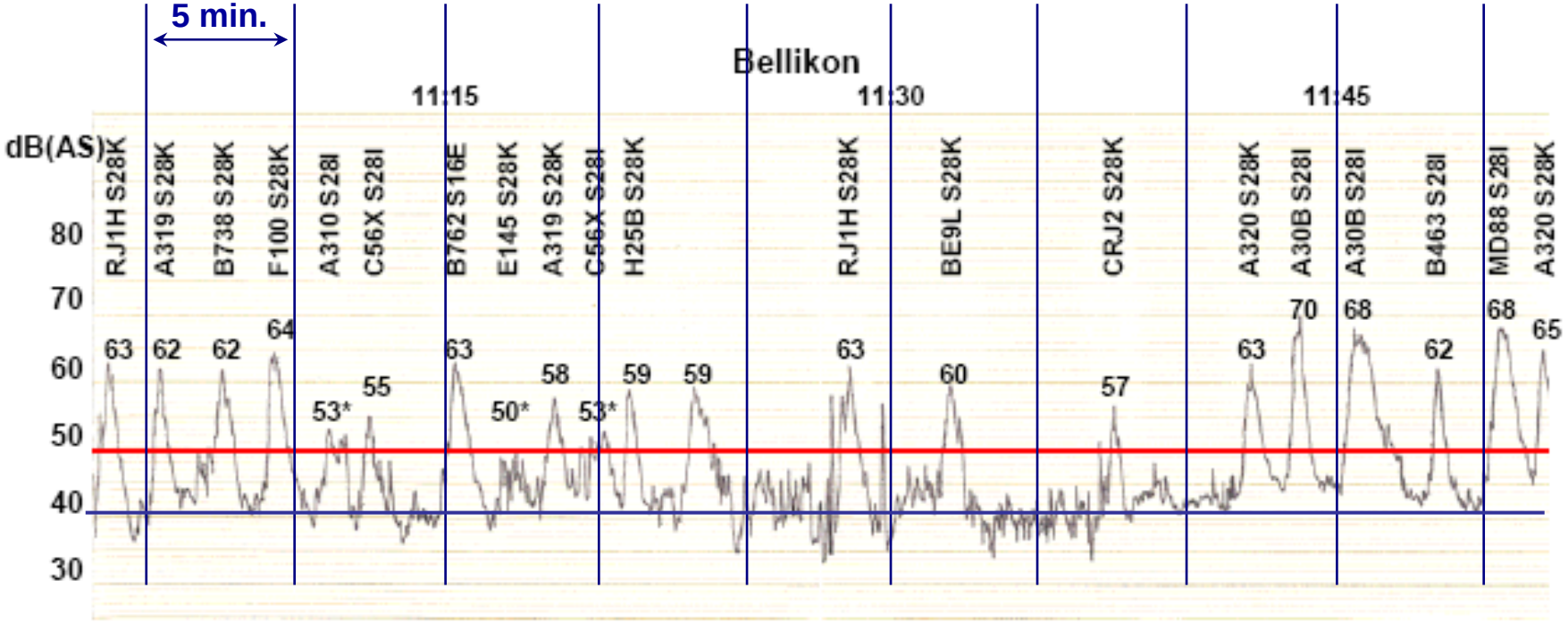
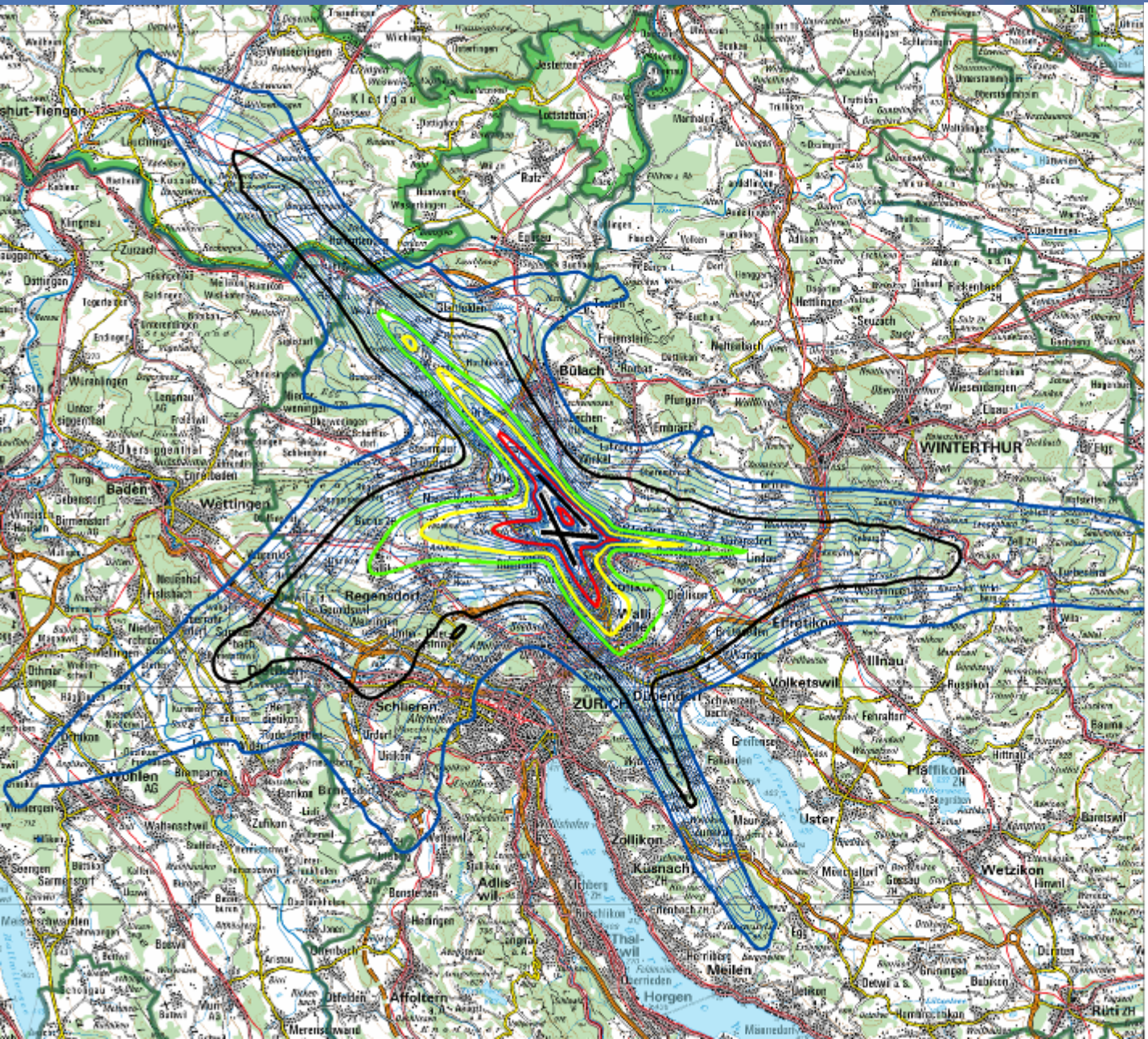


Abbildung 13: Pegelverlauf Startlärm in Bellikon vom 15. Oktober 2005
Messschwelle zur Bildung von Lärmereignissen 50 dB (AS)

Datenquelle: Lärmmessung Unique (2005/06)



Flughafen Zürich

Fluglärmbelastung der Variante E im Tagbetrieb

- 45-dB(A)-Isophone
- 50-dB(A)-Isophone
- 57-dB(A)-Isophone [Planungswert Wohnz.]
- 60-dB(A)-Isophone [IGW Wohnzonen]
- 65-dB(A)-Isophone [Alarmwert Wohnzonen]

Datengrundlagen: © Flughafen Zürich AG

AGIS

ARE / AGIS 4.3.2008

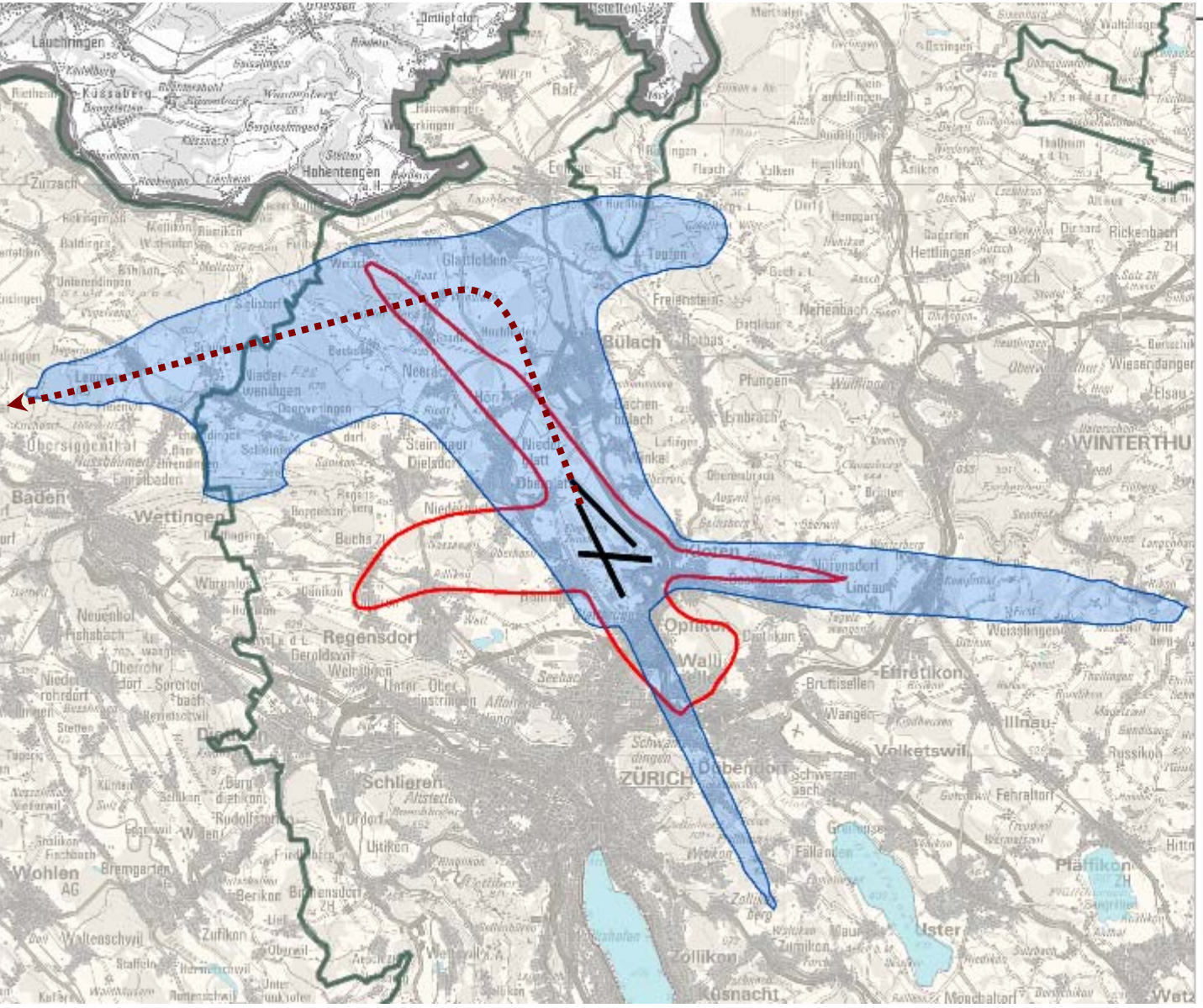
0 2.5 5 7.5 10 km

Kartengrundlage: PK200 © 2004 swisstopo (DV 642.4)

J:\are\projekt\Flughafen\analyse\07\SIL_VarE_Tag_iso.mxd

Planungswerte im Freiamt eingehalten

Planung SIL



Flughafen Zürich

Fluglärmbelastung Variante E
Planungswert ES II

Planungswert Tag
(6-22 Uhr) [57 dB(A)]

Planungswert [50 dB(A)]

Datengrundlagen: © Flughafen Zürich AG

AGIS

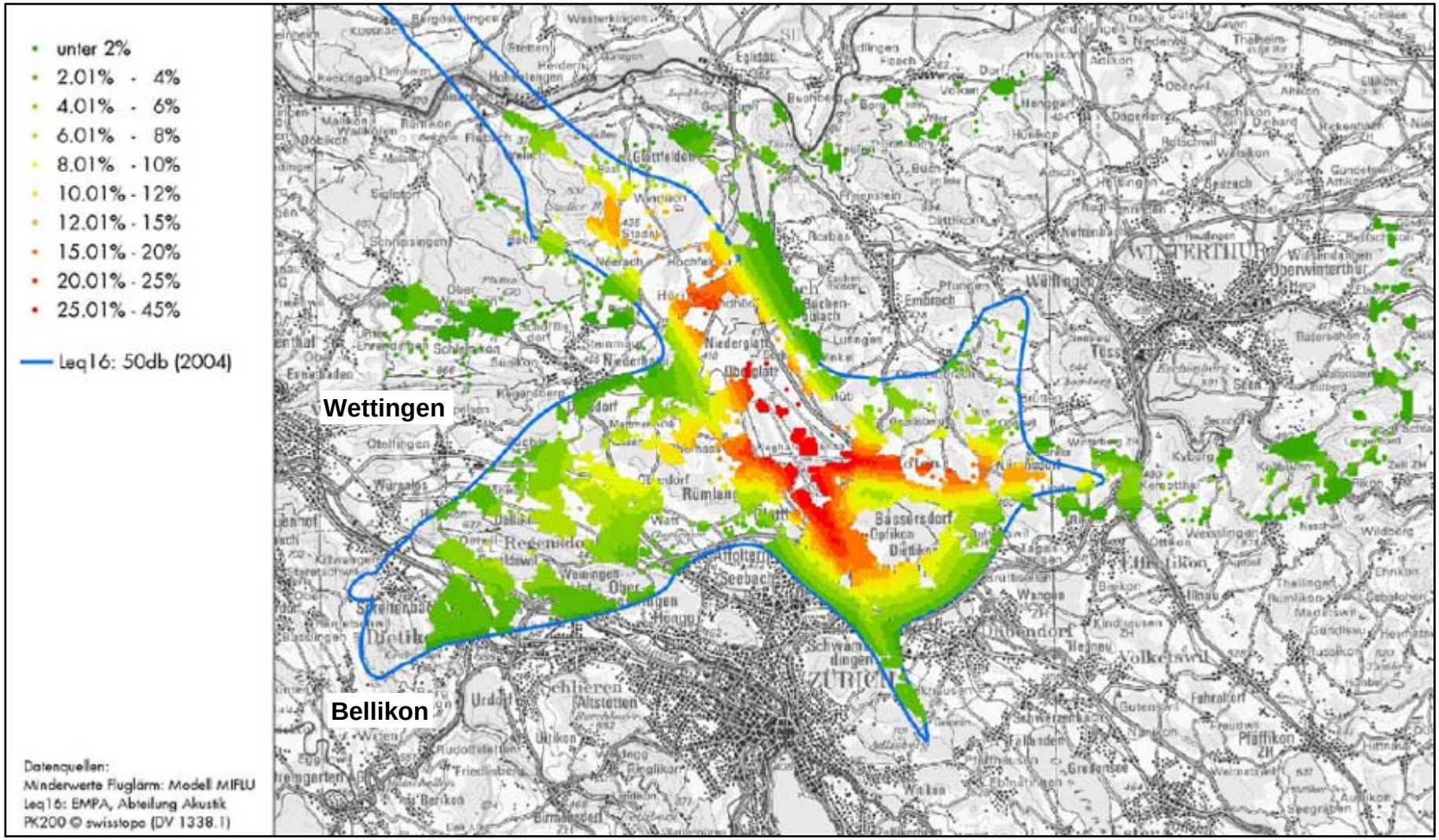
ARE / AGIS 22.1.2007

0 2 4 6 8 10 km

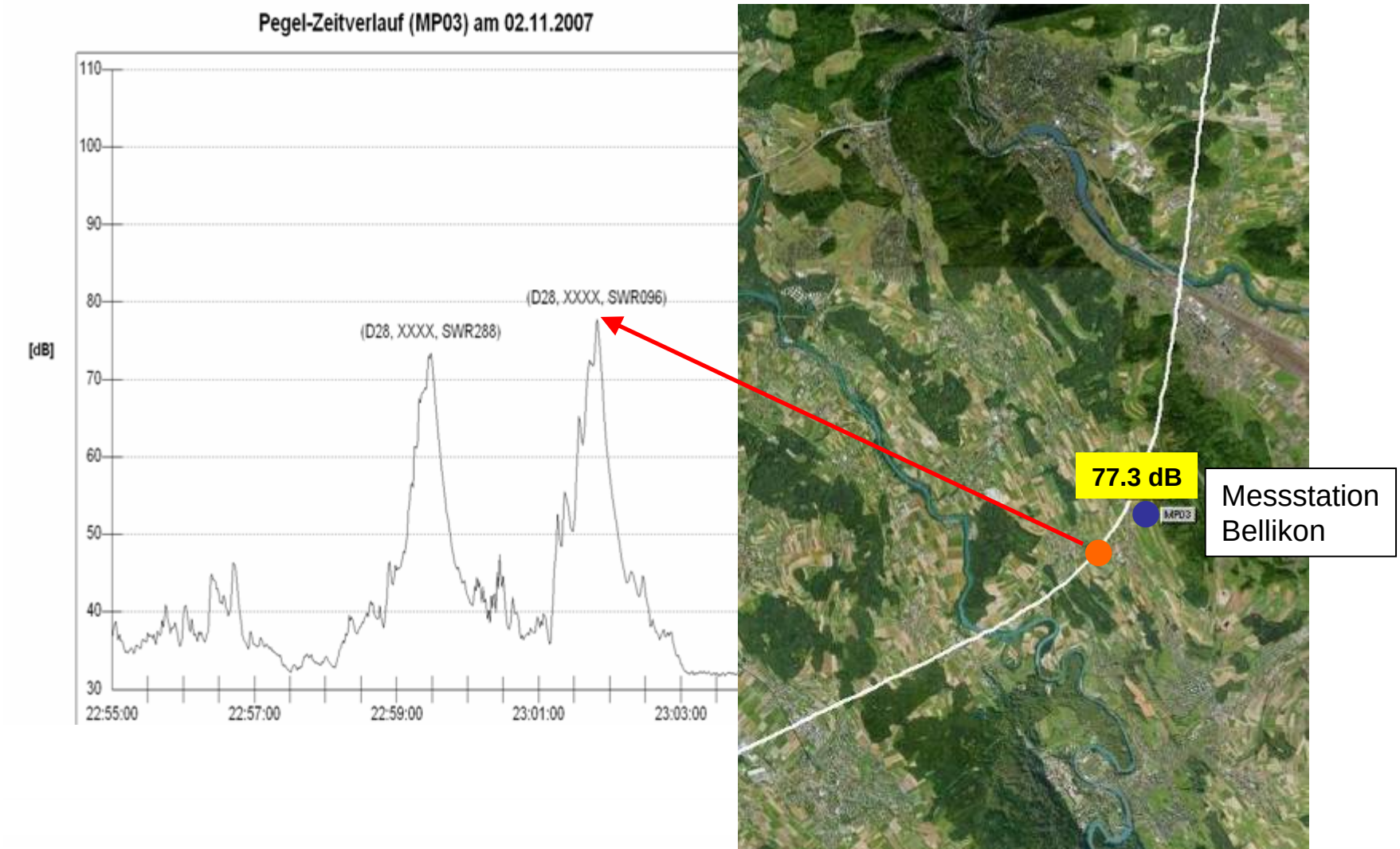
Kriterien für **Entschädigungen bei Minderwert** durch Fluglärmbelastung

- **Empfindlichkeit:** Die Liegenschaft befindet sich innerhalb der Immissionsgrenzwertkurve der Empfindlichkeitsstufe, welcher Ihre Liegenschaft zugeteilt ist (Empfindlichkeitsstufe II oder III).
- **Nichtvorhersehbarkeit:** Sie haben die Liegenschaft vor dem 01.01.1961 erworben (bei Erbschaft der Erblasser).
- **Schwere des Schadens:** Der durch den Fluglärm eingetretene Schaden ist erheblich (grundsätzlich mindestens 15%).
- **Keine Verjährung:** Sie reichen das Entschädigungsbegehren innerhalb von fünf Jahren ab Erfüllung der drei vorgenannten Kriterien ein.

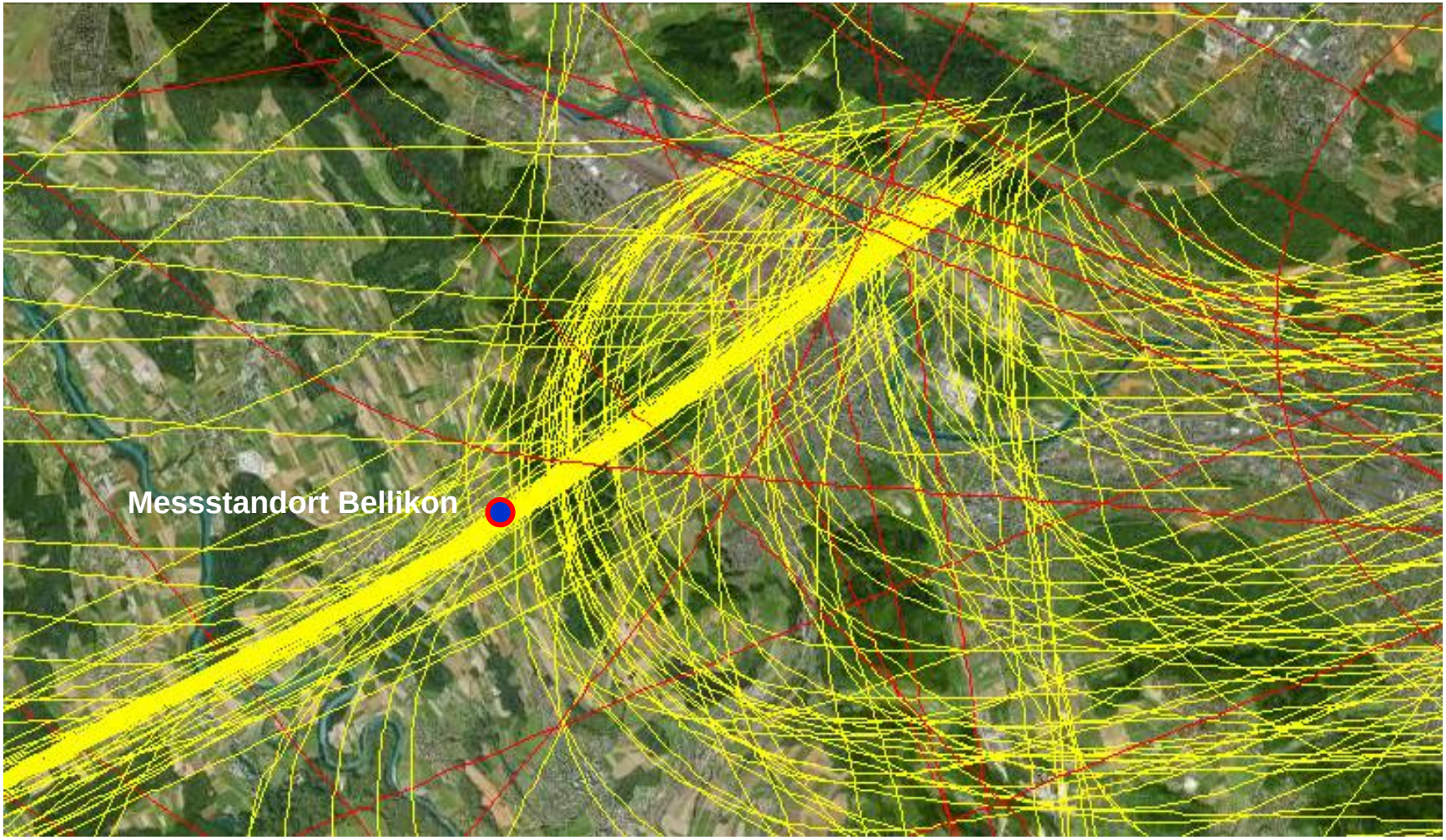
Preisminderung EFH durch Fluglärm (Studie ZKB)



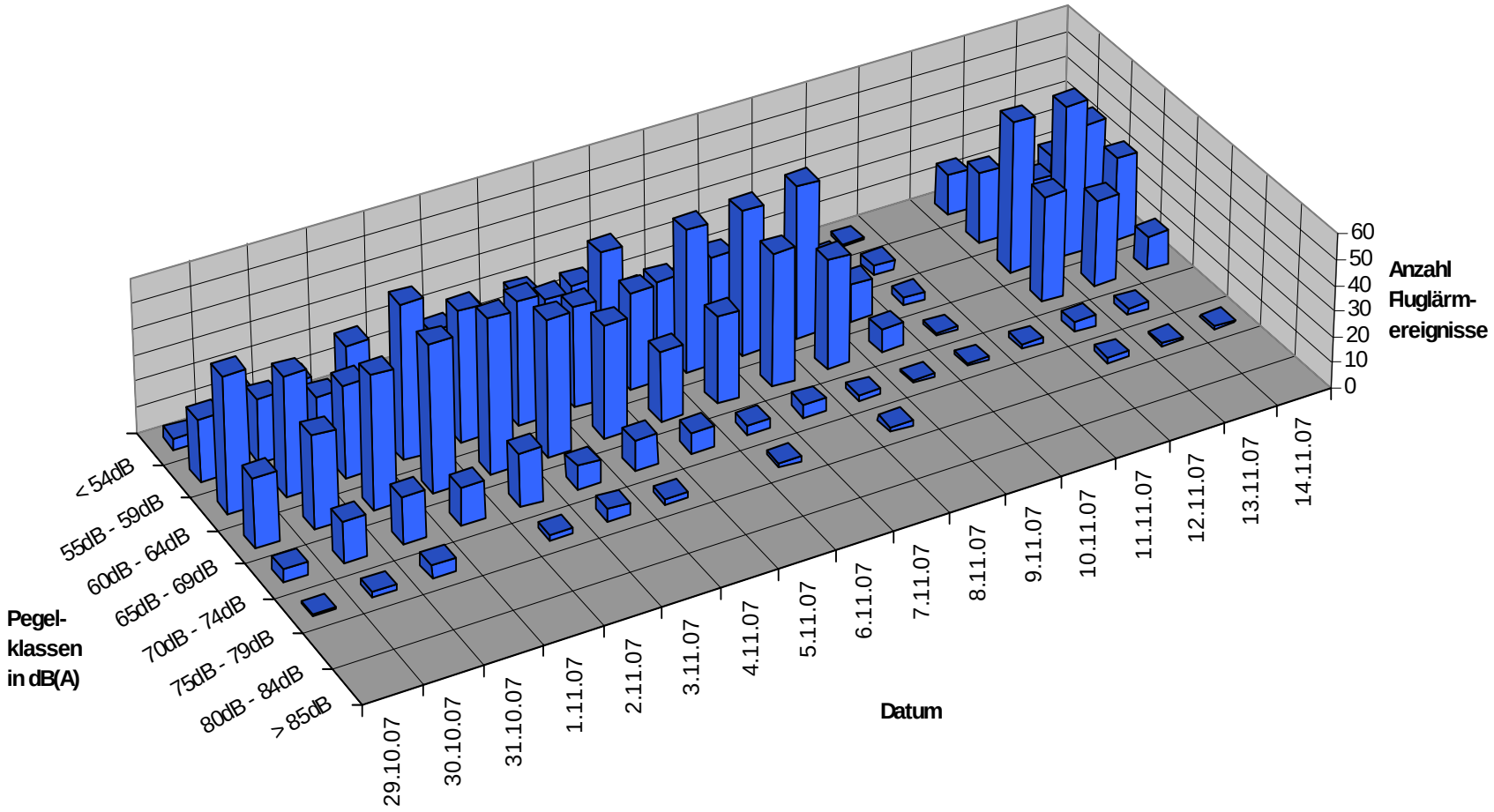
Geplantes Fluglärm-Monitoring im Aargau



Überprüfung des Flugbetriebs



Darstellung der Messergebnisse



Fazit

- Der Kanton Aargau profitiert von der Nähe zum Flughafen Zürich. Ein kontrolliertes nachhaltiges Wachstum soll nicht verunmöglicht werden. Davon profitieren auch Liegenschaftsbesitzer.

- Das Freiamt ist vom Fluglärm betroffen, aber mit tiefen Lärmwerten. Es ist subjektiv mehr betroffen als objektiv nachgewiesen werden kann.

- Der empfundene Minderwert der Liegenschaften wird durch andere Faktoren (z. B. gute Erreichbarkeit, schöne Wohnlagen, zentrale Lage) kompensiert bzw. überkompensiert.

Revision Baugesetz und Fluglärmentwicklung – Chancen und Risiken für das Hauseigentum

Chancen:
- Gute Erreichbarkeit bei guter Wohnlage ist ein hohes Qualitätsmerkmal
- Lärmmass ist relativ gering. Es wird genug solvente Personen geben, die die Vorzüge der Lage trotz Fluglärm schätzen und hoch werten werden.

Risiken:
- Es wird Personen geben, die nach Wohnlagen ohne Fluglärm suchen. Diese liegen aber meist weiter weg von Zürich und Flughafen.

Revision Baugesetz und Fluglärmentwicklung – Chancen und Risiken für das Hauseigentum

Zusammenfassend:

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind eng verbunden. Sie müssen aufeinander abgestimmt sein.

Verkehrslärm wird unsere Wohnlagen beeinflussen. Wertmindernd wird der Lärmeinfluss nur in den wenigsten Fällen sein.

Es muss daher viel unternommen werden, dass der Lärm akzeptierbar bleibt. Dazu dient u.a. die Revision des Baugesetzes.

Den ersten Schritt machen….

……. um die hohe Qualität im Kanton Aargau halten und weiter entwickeln zu können!