

# **ZH\_BAUREKURSGERICHT BRGE I Nrn. 0012-0013/2018 vom 9. Februar 2018**

ZH Baurekursgericht, 2018-02-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_baurekursgericht\\_BRGE I Nrn. 0012-0013\\_2018](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE_I_Nrn.0012-0013_2018)

FR: ZH\_BAUREKURSGERICHT BRGE I Nrn. 0012-0013/2018 du 9 février 2018

IT: ZH\_BAUREKURSGERICHT BRGE I Nrn. 0012-0013/2018 del 9 febbraio 2018

## **Regeste**

Streitgegenstand war ein geplantes Geschäftshaus der SBB beim Bahnhof Tiefenbrunnen. Das Baurekursgericht wies Rekurse mehrerer Nachbarn gegen das Bauvorhaben grösstenteils ab. Die (allfällige) künftige Gestaltungsplanpflicht für das SBB-Areal Tiefenbrunnen steht dem Bauvorhaben nicht entgegen (E. 3.2). Bauvorhaben auf Landanlagegebiet. Der Wegfall der entsprechenden kantonalen Richtlinie aufgrund der neuen bundesgerichtlichen Rechtsprechung in BGE 139 II 470 ändert nichts an der planungsrechtlichen Baureife (E. 4.1 - 4.4). Das Bauvorhaben ist hinsichtlich seiner Einordnung nicht zu beanstanden (E. 9.1 - 10.2.3). Für die Ausnützungsziffer massgebliche Grundfläche. Abgrenzung von Eisenbahnanlagen zu betriebsfremd nutzbaren Flächen im Rahmen der Ausnützungsberechnung. Diese muss korrigiert werden, was zur teilweisen Gutheissung des Rekurses führt (E. 11.2.1 - 11.2.5). Lärmreflexionen von Eisenbahnlärm. Anforderungen an benachbarte Bauten (E. 16.1 - 16.2.2).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Bausektion der Stadt Zürich, Amtshaus IV, 8021 Zürich

### **E. 2**

Baudirektion Kanton Zürich, Walchetor, Walcheplatz 2, Postfach, 8090 Zürich

### **E. 3**

Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern R1S.2017.05122 1. Bausektion der Stadt Zürich, Amtshaus IV, 8021 Zürich 2. Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern betreffend R1S.2017.05121 Bausektionsbeschluss Nr. 1742/12 vom 20. November 2012 und Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich BVV 12-0848 vom 3. Juli 2012; Baubewilligung bzw. gewässerschutzrechtliche Bewilligung für Geschäftshaus und Parkierungsanlage, Bellerivestrasse 257, 259 und 261, Zürich 8 - Seefeld; R1S.2017.05122 Bausektionsbeschluss Nr. 1438/13 vom 3. September 2013; Baubewilligung für Geschäftshaus und Parkierungsanlage (Abänderungspläne zu BE 1742/12), Bellerivestrasse 257, 259 und 261, Zürich 8 - Seefeld; Rückweisung zum Neuntscheid mit VB.2014.00206 vom 6. November 2014

---

hat sich ergeben: A. Mit Beschluss vom 20. November 2012 erteilte die Bausektion der Stadt Zürich den Schweizerischen Bundesbahnen SBB die baurechtliche Bewilligung für den Neubau eines Geschäftshauses auf dem Grundstück Kat.-Nr. RI5374 an der Bellerivestrasse 257, 259 und 261 in Zürich. Gleichzeitig wurde die gewässerschutz-

konzessions- und altlastenrechtliche Bewilligung der Baudirektion Kanton Zürich vom 3. Juli 2012 für das Bau- vorhaben eröffnet. Mit Beschluss vom 3. September 2013 bewilligte die Bausektion Stadt Zürich Abänderungspläne. B. Die gegen diese Entscheide von E. W. und A. W., der Y AG sowie von N. H. und 27 weiteren Rekurrierenden erhobenen Rekurse hiess das Baure- kursgericht mit Entscheid vom 28. Februar 2014 gut, soweit sie nicht als gegenstandslos geworden abgeschrieben wurden (BRGE I Nrn. 0019/2014 bis 0023/2014) und hob den Bausektionsbeschluss vom 20. November 2012 auf. C. Die gegen den Rekursentscheid von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB erhobene Beschwerde hiess das Verwaltungsgericht mit Urteil vom

### **E. 3.1**

Im Baubewilligungsverfahren ist grundsätzlich das im Zeitpunkt der Baube- willigungserteilung geltende Recht anzuwenden. Wird während der Hängig- keit des Rechtsmittelverfahrens die Änderung einer kommunalen planungs- rechtlichen Festlegung beantragt bzw. beschlossen, ist das neue Recht aber noch nicht in Kraft getreten, stellt sich die Frage der intertemporalen Anwendung von § 234 PBG. Nach § 234 PBG ist ein Grundstück baureif, wenn es erschlossen ist und wenn durch die bauliche Massnahme keine noch fehlende oder durch den Gemeinderat beantragte planungsrechtliche Festlegung nachteilig beeinflusst wird. So lange Bestrebungen zur Revision der Zonenplanung nicht ihren Ab- schluss in der rechtskräftigen Änderung der Bau- und Zonenordnung ge- funden haben, stellen die darauf ausgerichteten Bemühungen keine Ände- rung der Rechtslage, sondern lediglich eine Änderung der für die Anwen- dung von § 234 PBG massgeblichen Sachumstände dar. Bei der Anwen- dung von § 234 PBG macht das Verwaltungsgericht die Berücksichtigung der durch laufende Planungsverfahren geänderten Sachlage in ständiger Rechtsprechung von einer Interessenabwägung im Einzelfall abhängig. Die Interessenabwägung betrifft nur die Frage, ob dem Schutz der neuen Pla- nung oder dem Vertrauen des Baugesuchstellers in die Beständigkeit der noch geltenden planungsrechtlichen Grundlagen der Vorzug gebührt. Eine beantragte Planänderung muss hinreichend konkretisiert sein und ernsthaf- te Realisierungschancen haben, um im Sinn von § 234 PBG berücksichtigt zu werden. Anzuführen bleibt, dass § 234 PBG ausschliesslich die Siche- rung planungsrechtlicher Festlegungen bezweckt und nicht etwa die gene- relle Voranwendung künftigen Rechts erlaubt (VB.2014.00611 vom 16. Ap- ril 2015, E. 3.2., mit Hinweisen). R1S.2017.05121 Seite 4

### **E. 3.2**

Am 25. Oktober 2017 beschloss der Gemeinderat die Einführung einer Ge- staltungsplanpflicht für das SBB-Areal Tiefenbrunnen. Diese betrifft na- mentlich das vorliegend streitbetroffene Baugrundstück Kat.-Nr. RI5374. Mit dem Gestaltungsplan soll sichergestellt werden, dass die Nutzung des ge- samten Areals abgestimmt auf die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Be- nutzer des öffentlichen Verkehrs erfolgt, und dass die Überbauung der ex- ponierten Lage entsprechend städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltet wird. Der Beschluss ist derzeit noch nicht rechtskräftig. Damit stellt sich die Fra- ge der intertemporalen Anwendung. Die Teilrevision der Nutzungsplanung legt nur die Pflicht zur Aufstellung eines Gestaltungsplans für das SBB-Areal Tiefenbrunnen fest und nennt die Ziele bezüglich der Nutzweise und der Gestaltung, die mit dem Gestaltungsplan sicherzustellen sind (neu Art. 4 Abs. 11 BZO). Diese Pflicht zur Aufstellung eines Gestaltungsplans stellt an sich noch keine hinreichende Konkretisierung einer planungsrecht- lichen Festlegung dar. Auch die gebietsspezifischen Ziele, welche

mittels verschiedenen Massnahmen erreicht werden können, vermögen den noch aufzustellenden Gestaltungsplan nicht in der erforderlichen Weise zu konkretisieren. Eine solche Konkretisierung ist jedoch erforderlich, um zu beurteilen, ob ein Bauvorhaben wesentlich von der Planänderung abweicht bzw. diese negativ präjudiziert. Zudem werden Ästhetiknormen mangels planungsrechtlicher Bedeutung von § 234 PBG nicht erfasst (vgl. VB.2014.00611, E. 3.3.). Somit steht die (allfällige) künftige Gestaltungsplanpflicht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

### **E. 3.3**

Am 30. November 2016 beschloss der Gemeinderat eine Teilrevision der Bau- und Zonenordnung. Mit Verfügung vom 5. Juli 2017 genehmigte die Baudirektion die Teilrevision, ausgenommen Art. 13 Abs. 4 und Art. 16 Abs. 3 BZO. Im Zeitpunkt des vorliegenden Rekursentscheides sind diese Entscheide noch nicht rechtskräftig. Das in den vorliegenden Rekursverfahren streitbetreffene Baugrundstück soll gemäss der revidierten Nutzungsplanung neu der Zone W4 zugewiesen werden. Künftig sind vier Vollgeschosse erlaubt, hingegen kein anrechenbares Untergeschoss mehr. Die Ausnutzungsziffer erhöht sich von 90 % auf 120 %. Der Wohnanteil bleibt unverändert bei 0 %. Die geplante R1S.2017.05121 Seite 5

Änderung der Nutzungsordnung wird durch das streitbetreffene Bauvorhaben nicht nachteilig beeinflusst. 4.1. Der Rekurs wendet sich auch gegen die konzessionsrechtliche Bewilligung der Baudirektion. Diese ist notwendig, da das streitige Projekt auf Konzessionsland (aufgefülltes und im 19. Jahrhundert an die SBB abgetretenes Seegebiet) zu stehen kommen soll. Zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung wurden bauliche Veränderungen auf Konzessionsland in Anwendung von § 2 des Wasserwirtschaftsgesetzes (WWG) bzw. von §§ 25 und 27 der Konzessionsverordnung (KonzV WWG) nach den Richtlinien gemäss Baudirektionsverfügung (BDV) Nr. 1598 vom 7. Juli 1995 beurteilt. Diese sehen u.a. vor, dass Gebäude vom See her keine zusammenhängende Ansicht von mehr als 20 m Länge aufweisen dürfen. Vorliegend hat die Baudirektion auf die Anwendung dieser Richtlinie verzichtet, da sich das Vorhaben ab Seeufer in der zweiten Bautiefe befinde (s. angefochtene Baudirektionsverfügung, E. A.5, sowie Rekursantwort der Baudirektion vom 14. Februar 2013). Nach Ansicht der Rekurrierenden ist die Richtlinie zwingend anzuwenden, ebenso das Merkblatt "Höhenbegrenzung und Gewässerabstand bei Neu- und Umbauten auf Landanlagen". Es komme nicht darauf an, ob sich ein Bauvorhaben in der ersten oder in der zweiten Bautiefe befinde. Zudem stelle die vor dem Baugrundstück durchführende Bellerivestrasse und die am Seeufer gelegene Parkanlage keine "Bautiefe", sondern eine Freihaltezone dar. Das Bauvorhaben entspreche in Bezug auf die Gebäudelänge nicht den Vorgaben der Richtlinien. Weiter ergebe sich aus dem erwähnten Merkblatt, dass sich die Beurteilung der Gestaltung von Bauvorhaben auf Landanlagen nach den Anforderungen für Arealüberbauungen (§ 71 PBG) richte. Folglich gehöre ein rechtsgenügender Umgebungsplan zu den Baugesuchsunterlagen. Die Baubehörde habe die Umgebungsplanung indes als ungenügend beurteilt und auflageweise einen detaillierten Umgebungsplan verlangt (Erwägung F.j und Dispositivziffer II.A.1.d der Baubewilligung). Die Baudirektion habe sich aber nicht mit dem Umgebungsplan auseinandergesetzt und dürfe die Konzessionsbewilligung nicht erteilen, bevor der in der Baubewilligung auflageweise verlangte detaillierte Umgebungsplan vorliege. Ausserdem sei das geplante Gebäude nicht gemäss Merkblatt besonders gut gestaltet. R1S.2017.05121 Seite 6

4.2. Seit diesen Vorbringen hat sich mit dem Urteil des Bundesgerichtes vom 28. März 2013 (BGE 139 II 470) eine Änderung der Rechtslage ergeben. Demgemäss erstreckt sich die im Raumplanungsgesetz (RPG) verankerte Planungspflicht der Kantone auf ihr gesamtes Territorium und schliesst damit auch das im Privateigentum stehende Konzessionsland ein. Die Mittel der Raumplanung sowie des Natur- und Heimatschutzes erlauben, den Seeuferschutz in umfassender Weise wahrzunehmen. Soweit verbindliche Normen und nutzungsplanerische Festlegungen bestehen, welche die Nutzung des Seeuferbereichs regeln und dabei auch das Konzessionsland einschliessen, sind die zuständigen Behörden bei der Entscheidung über die Baukonzessionen daran gebunden. Ihr Ermessen wird in diesem Umfang eingeschränkt und sie kann nunmehr jedenfalls in diesem nutzungsplanerisch oder spezialgesetzlich geordneten Bereich nicht mehr im Einzelfall frei entscheiden (E. 3.2). Somit ist die Baudirektion bei der Beurteilung von Baukonzessionen auf Landanlagen grundsätzlich an die Normen des PBG und der BZO gebunden. Soweit ihre Richtlinien davon abweichen, stellen sie eine Art Spezialbauordnung dar, für die keine gesetzliche Grundlage besteht. An Bauvorhaben auf Landanlagen können nicht unter Verweis auf den konzessionsrechtlichen Bewilligungsvorbehalt höhere Anforderungen gestellt werden, als dies die gesetzlichen Bestimmungen und nutzungsplanerischen Festlegungen verlangen (vgl. E. 3.3. ff.). 4.3. Bezugnehmend auf das erwähnte Urteil des Bundesgerichts bringen die Rekurrierenden mit Replik vom 12. Dezember 2013 vor, die veränderte Ausgangslage in juristischer Sicht bedürfe der Klärung. Es werde deshalb beantragt, die Baudirektion zu einer Stellungnahme einzuladen. Dieser Antrag erweist sich nach mehr als vier Jahren überholt, wie sich auch aus den nachfolgenden Ausführungen ergibt. Die verlangte Stellungnahme ist nicht mehr erforderlich. Sodann machen die Rekurrierenden replicando geltend, es fehle dem Baugrundstück nunmehr an der planungsrechtlichen Baureife (§ 234 PBG). Auf dem Kantonsgebiet von Zürich seien 95 % des Seeanstosses Landanlagegebiet. Die kantonale Praxis habe faktisch gesetzesähnliche, generelle Rechtswirkung für die Ufergestaltung am Zürichsee gehabt. Deshalb müsse das Vakuum, das mit dem Wegfall der Richtlinien und von § 25 in Verbindung mit § 27 der KonzV WWG entstanden sei, aufgefüllt werden. Die bestehenden Freihaltezonen würden für den angezeigten planerischen Umgang mit dem Seeufer nicht mehr genügen. 4.4. Mit Kreisschreiben vom 20. Januar 2014 (s. [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch)) lud die Baudirektion die Gemeinden aufgrund der geänderten Rechtslage ein, die planungsrechtlichen Festlegungen im Nahbereich des Zürichsees zu überprüfen. Insbesondere sei zu prüfen, ob mit dem Wegfall der kantonalen Richtlinien im Bereich Landanlagen eine Regelungslücke entstanden sei, welche eine unerwünschte Bebauungsstruktur ermöglichen könne. In den kommunalen Nutzungsplanungen und Gestaltungsplänen werde teilweise auf die nicht mehr anwendbaren Richtlinien verwiesen oder es werde von deren weiteren Anwendung ausgegangen. Gegebenenfalls sei zur Verhinderung negativer Präjudizien die Festsetzung einer Planungszone (§ 346 PBG) angezeigt. Vorliegend sind die Landflächen westlich des Bauvorhabens, d.h. die Bellevestrasse und die angrenzende Fläche bis zur Uferlinie des Sees der Freihaltezone FC (Sport- und Badeanlagen) bzw. F (Freihaltezone) gemäss BZO zugewiesen. Damit trägt die kommunale Nutzungsordnung der Lage am See Rechnung. Hinter der Freihaltezone, im Abstand von ca. 46 bis 70 m zur Uferlinie (die "Bucht" südlich der Parkanlage ausgenommen), schliesst das in der Bauzone gelegene Baugrundstück an. Sodann sind die Vorschriften zur Gestaltung und Bewirtschaftung des Gewässerraums gemäss Art. 41c

15.2017.05121 Seite 7

Gewässerschutzverordnung (GSchV) zu beachten. Weder wird in der BZO auf die besagte Richtlinie verwiesen noch geht die kommunale Baubehörde von deren weiteren Anwendung aus, ist doch die Bau- direktion selbst der Auffassung, dass die Richtlinie im vorliegenden Fall oh- nehin nicht anzuwenden sei. Dies zu Recht, denn es kann nicht von einer am Zürichseeufer gelegenen Baute gesprochen werden. Unter diesen Um- ständen ist nicht davon auszugehen, dass die für das Baugrundstück gel- tenden Zonenvorschriften hinsichtlich seiner Lage in der Nähe des Sees revisionsbedürftig sind. Dies zeigt sich auch in der inzwischen mit Gemein- deratsbeschluss vom 30. November 2016 festgesetzten Teilrevision der Bau- und Zonenordnung. Demgemäss wird das Baugrundstück wie er- wähnt neu der Zone W4 (bisher W3) zugeordnet. R1S.2017.05121 Seite 8

Sodann führte die neue Rechtsprechung des Bundesgerichts dazu, dass der Regierungsrat für die Erteilung von Bewilligungen für bauliche Ände- rungen oder Neubauten auf Konzessionsland neue gesetzliche Grundlagen schaffen will, mit denen die mit den bisherigen Richtlinien der Baudirektion verfolgten öffentlichen Interessen gewährleistet bleiben. Vorgesehen ist die Schaffung einer Grundlage für eine überlagernde nutzungsplanerische Festlegung für die Uferbereiche («Uferbereiche von Seen»). Eine entspre- chende neue Bestimmung (§ 67a E-PBG) wurde im Jahr 2017 in Vernehm- lassung gegeben (s. Regierungsratsbeschluss Nr. 93/2017 vom 1. Febru- ar 2017; Medienmitteilung des Regierungsrates vom 12. Mai 2017). Als Uferbereich gilt in diesem Zusammenhang in aller Regel das Bauzonenge- biet zwischen Seestrasse bzw. Bahnlinie und dem Zürichseeufer (Baudirek- tion, Planen und Bauen im Uferbereich von Seen, § 67a PBG, Erläuternder Bericht zur Vernehmlassung, Ziff. 2.2.1.). Auch nach dieser Definition be- findet sich das streitbetreffene Bauvorhaben ausserhalb des Uferbereichs. Die planungsrechtliche Baureife des Baugrundstückes steht demnach aus- ser Frage. 5.1. Die Rekurrierenden monieren eine unzulässige Bewilligung auf Vorrat. Grund dafür sei zunächst das Fehlen eines rechtsgenügenden Umge- bungsplans (Auflage in Dispositivziffer II.A.1.d.). Unzulässig seien auch die Auflagen bezüglich der Parkplatzzuweisung auf Besuchende, Angestellte und P+R-Pendler und des entsprechenden Bewirtschaftungskonzepts (Dis- positivziffern II.A.9. und 10.), weil die Erschliessung zu den Grundvoraus- setzungen der Bewilligung gehöre. Dementsprechend sei auch die Auflage zur Nachreichung eines Fussgängerkonzepts nicht zulässig bzw. hinsicht- lich der Verlegung der Anlieferung unzureichend bestimmt (Dispositivzif- fer II.A.1.c). Sodann setze das Bauvorhaben den Abbruch der Staubsauganlage (Bel- lervestrasse 261) voraus, über die die Bauherrin als Baurechtsbaute aber nicht verfügen könne. Die Realisierung des Bauvorhabens sei daher nicht gesichert. R1S.2017.05121 Seite 9

5.2.1. Die Einhaltung grundlegender Baurechtsnormen, deren Verletzung eine Bauverweigerung rechtfertigt, muss nach dem Grundsatz der Einheit des baurechtlichen Entscheides in einem einzigen Baubewilligungsverfahren geprüft werden. Der baurechtliche Entscheid muss sich somit zu sämtlichen Punkten aussprechen, die für die Bewilligungsfähigkeit eines Projektes von ausschlaggebender Bedeutung sind. Die Regelung von Nebenpunkten, die für die Bewilligungsfähigkeit des Bauvorhabens nicht von ausschlaggeben- der Bedeutung sind, darf in ein späteres Verfahren verwiesen werden (vgl. RB 1997 Nr. 81). Können inhaltliche oder formale Mängel des Bauvorhabens ohne besonde- re Schwierigkeiten behoben werden oder sind zur Schaffung oder Erhal- tung des rechtmässigen Zustands Anordnungen nötig, so sind mit der Be- willigung die gebotenen Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Be- fristungen) zu verknüpfen (§ 321 Abs. 1

PBG). Mit Nebenbestimmungen darf von vornherein nur Mängeln begegnet werden, die "ohne besondere Schwierigkeiten" behoben werden können. Erfordert demgegenüber die Behebung von Mängeln eine konzeptionelle Überarbeitung des Bauprojektes, darf keine mit Nebenbestimmungen verknüpfte Baubewilligung erteilt werden. Diesfalls ist vielmehr eine Bauverweigerung auszusprechen und hat die Bauherrschaft ein überarbeitetes Baugesuch einzureichen. Nur so ist die nötige Klarheit im baurechtlichen Verfahren gewährleistet, was nicht zuletzt auch im Interesse der Nachbarn zu verlangen ist. Im Übrigen kann mit Nebenbestimmungen auch Mängeln begegnet werden, welche die Grundanforderungen an Bauten und Anlagen im Sinne der §§ 233 ff. PBG beschlagen (RB 1997 Nr. 78). 5.2.2. Den Baugesuchsakten lag ein Umgebungsplan bei (act. 3.14.4, R1S.2017.05121). Dieser war auflagegemäss zu detaillieren mit Angabe von Grünflächen, Grösse und Art der Bepflanzung usw. Im Bauentscheid beanstandet wurde eine unzureichende Begrünung (Art. 11 Abs. 2 BZO) und es wurden konkrete Massnahmen zur Verbesserung verlangt (Erw. F.j). Mit der ebenfalls angefochtenen Bewilligung der Abänderungspläne vom 3. September 2013 wurde ein entsprechend überarbeiteter Umgebungsplan (act. 3.29.1, R1S.2017.05121) in Erfüllung der Auflage gemäss Dispositivziffer II.A.1.d der Stammbaubewilligung bewilligt. Es handel-

R1S.2017.05121  
Seite 10

te sich offensichtlich um ohne besondere Schwierigkeiten behebbare Mängel, weshalb dieses bei Regelüberbauungen allgemein übliche Vorgehen nicht zu beanstanden ist. Gemäss den Auflagen in Dispositivziffern II.A.9. und 10 der Stammbaubewilligung ist für die 94 Autoabstellplätze in den beiden Untergeschossen eine Parkplatzzuweisung bzw. -zuteilung auf die Nutzergruppen Kunden/Besuchende, Angestellte und P+R-Pendler vorzunehmen. Für die Kunden- und die P+R-Parkplätze sei ein Bewirtschaftungskonzept vorzulegen. Auch diese Anordnungen sind, obwohl sie die Erschliessung betreffen, von untergeordneter Natur und gestützt auf § 321 PBG augenscheinlich zulässig. Dies gilt auch für die Nachreichung eines Konzepts für die Fussgängerführung. Mit Bewilligung der Abänderungspläne vom 3. September 2013 wurde die entsprechende Auflage als erfüllt erklärt. Soweit ist festzuhalten, dass alle Punkte weder für sich noch in ihrer Gesamtheit die Bewilligungsfähigkeit des Bauvorhabens in Frage stellen und die betreffenden Auflagen somit nicht zu beanstanden sind. 5.2.3. Was den Abbruch der Staubsaugeranlage anbelangt, sind privatrechtliche Hindernisse für die Realisierbarkeit des Bauvorhabens kein Grund für die beantragte Aufhebung der Baubewilligung.

## **E. 6**

N zu Art. 18, [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)). Bei der Normalspur erstreckt sich dieser Raum seitlich bis 2,5 m ab Gleisachse (AB-EBV, Blätter 11 N ff. zu Art. 18). Dieser Bereich ist in funktioneller Hinsicht für den Bahnbetrieb notwendig und in jedem Fall der Eisenbahnanlage und dem Plangenehmigungsverfahren vorbehalten. Sodann beträgt der seitliche Minimalabstand für Masten (und Bauten) bei Normalspur 3 m ab Gleismittellinie (für Masten in Bahnhöfen ausserhalb des Perronbereichs 2,18 m, s. AB-EBV, Blatt 15 N zu Art. 18). Soweit ein Grundstück ausserhalb des Lichtraumprofils mit Masten und dergleichen überstellt ist, dient es grundsätzlich ebenfalls zumindest überwiegend der Eisenbahn. Der fragliche Streifen des Baugrundstücks entlang der Seefeldstrasse liegt teils innerhalb des Lichtraumprofils und ist teilweise darüber hinaus mit Masten des Fahrleitungstragwerks überstellt. Diese Flächen sind dem Eisenbahnverkehr gewidmet. Soweit jenseits davon noch ein schmaler Streifen-

R1S.2017.05121  
Seite 19

fen entlang der Strasse verbleibt, überwiegt die bahnbetriebliche Zwecksetzung ebenfalls. Für eine betriebsfremde Ausnützung verbleibt entlang der Seefeldstrasse höchstens die Fläche in der nördlichsten Grundstücksecke, soweit sie ausserhalb des Minimalabstandsbereiches liegt, nicht mit Teilen der Bahnanlage überstellt ist und eine betriebsfremde Nutzung auch tatsächlich möglich ist bzw. tatsächlich erfolgt, etwa als Parkplatz. An dieser Stelle ist festzuhalten, dass auch entlang der westlichen Seite des Geleisefeldes die massgebliche Grundfläche (§ 259 Abs. 1 PBG) unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils und allfälliger Fahrleitungsmasten zu bestimmen ist. Auch hier wurde fälschlicherweise von der Grenzlinie fester Anlagen im unteren Bereich (seitlicher Abstand 1,69 m ab Gleismittellinie) anstatt vom Lichtraumprofil ausgegangen. 11.2.3. Weiter ist zu prüfen, inwieweit die Flächen im Bereich des Bahnhofsgebäudes, der Bus- und Tramhaltestelle und der Ladengeschäfte als massgebliche Grundfläche im Sinne von § 259 Abs. 1 PBG gelten können. Zur Eisenbahnanlage gehören auch die mit dem Bau und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen (Art. 18 Abs. 6 EBG). Die Flächen um das Bahnhofsgebäude herum, die zu den Eingängen des Gebäudes führen (Trottoir vor der Südwestfassade, überdachter Bereich vor der Nordwestfassade mit Abgang zur Unterführung) sowie der überdachte Bereich gegen die Geleise hin sind offensichtlich der Eisenbahnanlage zuzurechnen. Auch ist es willkürlich, im Durchgang zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Nebengebäude mit Ladengeschäften (Stellwerk) bloss die über der Fussgängerunterführung gelegenen Flächen von der massgeblichen Grundfläche auszunehmen. Sodann gelten Strassenbahnen ebenfalls als Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes und unterstehen dem entsprechenden Plangenehmigungsverfahren. Demzufolge kann auch die Tramhaltestelle nicht als massgebliche Grundfläche herangezogen werden. Die geringe Ausdehnung der fraglichen Flächen lässt kaum Raum für betriebsfremde Nutzungen, weshalb sie zumindest überwiegend dem Betrieb der Eisenbahn bzw. des Trams zuzurechnen sind. Im Ergebnis führt dies dazu, dass der gesamte Bereich zwischen Tramwendeschleife bzw. Tramhaltestelle und dem ersten Geleise des Bahnhofs sowie von der Tramhaltestelle in südwestlicher Richtung, mithin die Flächen um die beiden Gebäude herum einschliesslich einer angemessenen Verkehrsfläche vor dem südöstlichen Anbau des Bahnhofsgebäudes (Verbindungsweg von der R1S.2017.05121 Seite 20

Bushaltestelle zum Perron) als Eisenbahnanlage im Sinne von Art. 18 Abs. 1 EBG zu gelten haben und für die massgebliche Grundfläche (§ 259 Abs. 1 EBG) nicht herangezogen werden können. 11.2.4. Nach dem Gesagten erweist sich die Ausnützungsberechnung als fehlerhaft, was zu einer Überschreitung der erlaubten Ausnützung führt. Die private Rekursgegnerin erklärte indes in ihrer Rekursantwort vom 11. November 2013, dass sie auf benachbarten Grundstücken (Kat.-Nrn. RI5401 und RI4978) über Ausnützungsreserven verfüge, weshalb der Wegfall der beanzandeten Grundflächen durch eine Ausnützungsübertragung kompensiert werden könne. Mit Eingabe vom 23. November 2017 reichte sie eine revidierte Ausnützungsberechnung ein (act. 6, R1S.2017.05121), die die erwähnte Ausnützungsübertragung vorsieht. Die private Rekursgegnerin erklärt dazu, die zulässige Ausnützung lasse sich selbst dann einhalten, wenn nur das angrenzende Grundstück Kat.-Nr. RI4978 einbezogen würde. Die Rekurrierenden entgegneten dazu in ihrer Eingabe vom 11. Januar 2018, der fragliche Ausnützungstransfer sei nicht gesichert. Ausserdem handle es sich bei den Flächen auf dem Grundstück Kat.-Nr. RI5401 um Parkplätze, die eine P+R-Funktion erfüllen würden und die damit ebenfalls dem Bahnbetrieb dienen. Dasselbe gelte für die Fläche des Grundstücks Kat.-Nr. RI4978, werde doch

die in den Neubau integrierte P+R-Anlage zwingend über dieses Grundstück erschlossen. Auch die Ausfahrt in die Seestrasse (recte Bellerivestrasse) diene der Erschliessung der P+R-Anlage. Weil es sich bei den P+R-Anlagen um im Richtplan notierte Erschliessungs- und Verkehrsanlagen handle, könnten deren Flächen nicht einem Ausnützungstransfer dienstbar gemacht werden. 11.2.5. Eine summarische Prüfung der revidierten Ausnützungsberechnung lässt diese als plausibel und korrekt erscheinen. Demgemäss ist auf dem Bau- grundstück selbst eine anrechenbare Grundstücksfläche von 4'101,8 m<sup>2</sup> vorhanden und auf dem angrenzenden Grundstück Kat.-Nr. RI4978 (nach Abzug der Baurechtsfläche) eine solche von 2'466,1 m<sup>2</sup>. Dies erlaubt bei einer Ausnützungsziffer von 90 % anrechenbare Geschossflächen von 5'911,1 m<sup>2</sup>. Die projektierte anrechenbare Fläche des Neubaus von 5'699,8 m<sup>2</sup> ist damit bereits abgedeckt, womit die Frage offenbleiben kann, ob auch die Fläche des Grundstücks Kat.-Nr. RI5401 anrechenbar ist. RIS.2017.05121 Seite 21

Die im streitbetroffenen Neubau integrierten P+R-Parkplätze sind flächen- und volumenmässig von untergeordneter Bedeutung, so dass dieses Gebäude weder ganz noch überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahnanlage dient und entsprechend nicht dem Plangenehmigungsverfahren unterworfen ist, selbst wenn man mit den Rekurrierenden die P+R-Parkplätze als zur Eisenbahnanlage gehörend betrachten wollte (Art. 18 Abs. 1 PBG). Folglich ist auch die Erschliessungsfläche des Neubaus über die Nachbarparzelle Kat.-Nr. RI4978 nicht durch die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung dem Eisenbahnverkehr gewidmet. Schliesslich führt der Eintrag einer P+R-Parkierungsanlage im Gebiet Bahnhof Tiefenbrunnen im regionalen Verkehrsrichtplan nicht dazu, dass die Erschliessungsflächen der geplanten P+R-Parkplätze im streitbetroffenen Neubau als auf einer übergeordneten Festlegung beruhend und damit nicht an die massgebliche Grundfläche anrechenbar (§ 259 Abs. 1 PBG) zu qualifizieren wären. Zu Verkehrsflächen, die auf übergeordneten Festlegungen beruhen, zählen solche, die ihre Grundlage in kommunalen (oder auch kantonalen) Verkehrsplänen haben sowie Verkehrsflächen, die in einem Quartierplan festgelegt werden. Solche Erschliessungsanlagen gehören sodann von vornherein nicht zu den nutzungsplanerisch festgelegten Bauzonen; sie können schon von ihrer Funktion her nicht ausgenützt werden und damit auch nicht Teil der massgeblichen Grundfläche im Sinn von § 259 Abs. 1 PBG bilden (VB.2003.00084, E. 2.a, in BEZ 2003 Nr. 46 = RB 2003 Nr. 77). Der regionale Verkehrsrichtplan schliesst die vorliegend fraglichen Flächen nicht von einer Überbauung aus, weshalb sie im Sinne von § 259 Abs. 1 PBG anrechenbar sind. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die private Rekursgegnerin als Eigentümerin der für einen Ausnützungstransfer in Frage kommenden Grundstücke über die für das Bauvorhaben notwendige Grundfläche verfügt. Es handelt sich daher um einen ohne besondere Schwierigkeiten behebbaren Mangel (§ 321 Abs. 1 PBG), der nicht zur Aufhebung der Baubewilligung führt. In teilweiser Gutheissung des Rekurses ist die angefochtene Baubewilligung vom 20. November 2012 mit der Auflage zu ergänzen, wonach die Bauherrschaft vor Baubeginn die Einhaltung der Ausnützungsziffer nachzuweisen hat. RIS.2017.05121 Seite 22

12.1. Die Rekurrierenden bringen vor, die Erschliessung über das Nachbargrundstück Kat.-Nr. RI4978 sei nicht gesichert und das betreffende Grundstück sei nicht in die Baubewilligung einbezogen. Der neu vorgesehene Erschliessung sollen auch Flächen dienen, die "nach Kenntnisstand der Rekurrierenden" gemäss Baurechtsdienstbarkeit der Baurechtnehmerin zur Verfügung stehen würden, die sich dem Bauvorhaben jedoch

widersetze. 12.2. In Bezug auf die Zufahrt über das Nachbargrundstück Kat.-Nr. RI4978 ent- gegenet die private Rekursgegnerin, das Baugrundstück sei direkt ab der Bellerivestrasse rechtsgenügend im Sinne von § 237 PBG erschlossen. Das Grundstück Kat.-Nr. RI4978 befinde sich in ihrem Eigentum und es stünden ihr sämtliche Rechte an der Zufahrtsfläche zu. 12.3. Es genügt nicht, dass das streitbetroffene Baugrundstück unabhängig vom konkreten Bauvorhaben als erschlossen gelten kann. Im Baubewilligungs- verfahren zu prüfen ist, ob die konkret vorgesehene Lösung den Anforde- rungen an die verkehrsmässige Erschliessung und Zugänglichkeit (§§ 236 PBG) entspricht. Die Zugänglichkeit zu einem Grundstück muss nicht nur in tatsächlicher Hinsicht genügen, sondern auch rechtlich gesichert sein. Wird ein Zugang über ein Drittgrundstück geführt, so kann die entsprechende Berechtigung durch privatrechtliche Vereinbarung (insbesondere durch eine Dienstbarkeit) eingeräumt werden. Auch in diesem Fall muss jedoch die dauernde und jederzeitige bestimmungsgemässe Benützung des Zugangs gesichert sein. Das Erschliessungskonzept sieht als einzige Zufahrt diejenige über das Nachbargrundstück Kat.-Nr. RI4978 vor. Entgegen der Auffassung der pri- vaten Rekursgegnerin handelt es sich hier nicht um eine grundstücksinter- ne private, sondern um eine gesetzlich erforderliche Zufahrt, die den ent- sprechenden Bestimmungen unterliegt. Die Zugänglichkeit ist rechtlich ge- sichert, indem sich die Parzelle Kat.-Nr. RI4978 ebenfalls im Eigentum der privaten Rekursgegnerin befindet. Dafür, dass Flächen beansprucht wer- den, die "nach Kenntnisstand der Rekurrierenden" kraft Dienstbarkeit der Baurechtsnehmerin MyCar AG zustehen, bestehen keine konkreten An- R1S.2017.05121 Seite 23

haltspunkte. In ihren inzwischen zurückgezogenen Rekursen machte die Baurechtsnehmerin denn auch nichts Dahingehendes geltend. 13.1. Die Rekurrierenden verlangen eine "Gerichtsexpertise zur Frage der rechtsgenügenden Erschliessung des Bauvorhabens und der benachbarten Waschanlage", insbesondere hinsichtlich des Bereichs der Tiefgaragenzu- fahrt und des so genannten Knotens Seepolizei einerseits und der Er- schliessungsachse hinter der Waschanlage entlang der Geleise. Zu klären seien die Fragen der genügenden Kapazität der Erschliessungsflächen und der Strassendimensionierung. Ein Verkehrskonzept schein eine genügen- de Kapazität der tatsächlich prekären Erschliessungsflächen nachzuwei- sen, zeige aber auch – obwohl selbst anders bewertend – eine den Zu- gangsnormen widersprechende Strassendimensionierung auf, obwohl sie sich auf VSS-Normen stütze. Diese Fragen seien gutachterlich zu klären. Im Rekurs gegen die Bewilligung vom 3. September 2013, mit der die Ab- änderungspläne und das überarbeitete Verkehrskonzept vom 21. Au- gust 2013 bewilligt wurden, bezweifeln die Rekurrierenden die Schätzun- gen im Verkehrskonzept zu den Anzahl Fahrten, die die Parkplätze gene- rieren, und der Anzahl Anlieferungen pro Tag. Im ersten Gutachten hätten 131 Abstellplätze noch ca. 850 Fahrten pro Tag generiert. Im neusten Ver- kehrskonzept seien es für 132 Abstellplätze nur noch insgesamt 760 Fahr- ten und pro Tag sollen es anstelle von 1700 noch 1600 Fahrten sein. 13.2. Die Wahrung des rechtlichen Gehörs verlangt grundsätzlich, angebotene Beweise abzunehmen. Davon darf im Sinn einer antizipierten Beweiswürdi- gung abgewichen werden, wenn der rechtlich erhebliche Sachverhalt auf- grund bereits abgenommener Beweise für genügend geklärt erachtet wird und ohne Willkür vorweg die Annahme getroffen werden kann, die rechtli- che Überzeugung würde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (VB.2012.00860 vom 29. Mai 2013, E. 5.2., mit Hinweis auf BGE 130 II 425, E. 2.1). Die Bauherrschaft hat von einem bekanntermassen sachkundigen Ingeni- eur- und Planungsunternehmen ein

Verkehrskonzept ausarbeiten lassen (Basler & Hofmann AG, Verkehrskonzept Projekt Tiefenbrunnen, Kapazi- R1S.2017.05121 Seite 24

tätsabschätzung und Befahrbarkeitsprüfung, Aktualisierung des Berichtes vom 31. Mai 2012, datiert 21. August 2013, act. 3.29.5, R1S.2017.05121). Darin werden die Leistungsfähigkeit und die Befahrbarkeit der arealinternen Verkehrserschliessung und der Ausfahrt in die Bellerivestrasse (neuer Verkehrsknoten Seepolizei) eingehend untersucht. Dieses aktualisierte Konzept, datiert vom 21. August 2013, wurde erst nach Einreichung der Re- kursschrift aktenkundig. In ihrer Replik vom 12. Dezember 2013 äussern sich die Rekurrierenden nicht dazu, halten aber am Antrag zur Einholung eines Gutachtens fest. Die Bauherrschaft habe mehrere Varianten der Erschliessung gutachterlich geprüft und daraus beschönigende Vorgaben bezüglich der Art der anliefernden Lastwagen herausgepickt, und ausserdem liege ein Gutachten "einer anderen Rekurrentin" im Recht, das den Auskünften und Annahmen des bauherrenseits erstellten Parteigutachtens widerspreche. Welches "Gutachten einer anderen Rekurrentin" die Rekurrierenden damit meinen, ist nicht ersichtlich. Sie legen auch nicht dar, inwiefern dieses dem Verkehrskonzept konkret widersprechen soll bzw. welche gutachterlich zu klärenden Fragen sich daraus ergeben. Auch was die Kapazitätsabschätzung angeht, vermögen die Rekurrierenden nicht darzulegen, weshalb nicht auf das Verkehrskonzept abgestellt werden kann. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) wurde sowohl im Verkehrskonzept vom 31. Mai 2012 (act. 3.29.9, R1S.2017.05121) wie im aktualisierten Verkehrskonzept vom 21. August 2013 auf 1600 Fahrzeuge pro Tag geschätzt. Das Verkehrskonzept vom 22. März 2012, auf welches sich die Rekurrierenden beziehen, ist nicht aktenkundig und nicht Grundlage der Stammbaubewilligung. Mit den Annahmen zu den Anzahl Fahrten, die dem Verkehrskonzept je nach Nutzung der Parkplätze (Büro, Gastro, Retail, P&R, Mobility) zugrunde gelegt wurden, setzen sich die Rekurrierenden nicht auseinander. Vielmehr leiten sie aus der angeblichen Differenz pauschal ab, das abgeschätzte Verkehrsaufkommen könne sich "offenbar nach Wunsch bewegen". Dafür bestehen keine Anhaltspunkte. Im Übrigen beträgt die angebliche Differenz lediglich 100 Fahrzeuge. Hinzu kommt, dass das Verkehrskonzept auf der maximal möglichen Anzahl von 110 Parkplätzen beruht (in die Kapazitätsabschätzung einbezogen wurden 22 bestehende Parkplätze der Waschanlage, was insgesamt 132 Parkplätze ergibt; s. Verkehrskonzept vom 21. August 2013, Ziff. 4.1.). Erstellt werden sollen aber nur deren 94; zusammen mit den bestehenden Parkplätzen der Waschanlage ergibt dies 116 Abstellplätze. Die angebliche Differenz von R1S.2017.05121 Seite 25

100 Fahrten vermag somit die Erkenntnisse im Verkehrskonzept nicht in Frage zu stellen. Das Baurekursgericht ist als Fachinstanz in der Lage, die sich vorliegend stellenden verkehrssicherheitstechnischen Fragen zu beurteilen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die technischen Anforderungen an Zugänge gemäss Zugangsnormen. Das Verkehrskonzept erscheint vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Die Rekurrierenden bringen nichts vor, was die Kapazitätsabschätzung ernsthaft in Zweifel ziehen würde. Unter diesen Umständen ist die Rekursinstanz nicht verpflichtet, ein Gutachten einzuholen. 14.1. Die Rekurrierenden beanstanden die verkehrsmässige Erschliessung. Die grundstücksinterne Verkehrssituation werde rund um den Knotenpunkt "Seepolizei" in nicht mehr zu bewältigender Weise verdichtet, weshalb mit einer Behinderung des Waschanlagenbetriebs, allgemeinen Verkehrsblockaden und einer Gefährdung der Verkehrsteilnehmer zu rechnen sei. Die Fahrspur zwischen der Nordostfassade der

Waschanlage und dem Geleise sei zu schmal. Eine Erleichterung im Sinne von § 8 Zugangsnormalien sei nicht angezeigt, weil dies die Lage der Fahrgasse zwischen geschlossener Hausfassade und Gleisfeld verbiete. Mit der geänderten Anlieferung gemäss Bewilligung vom 3. September 2013 soll die Anlieferung nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen über die Unterniveaugarage erfolgen. In diesem Zusammenhang bemängeln die Rekurrierenden, die Verlegung an die Längsfassade entlang der Belleri-vestrasse sei ungeeignet, nicht realistisch und nicht ausreichend verkehrssicher. Es bleibe dabei, dass der enge Raum zwischen den beiden Gebäuden und dem Warteraum vor der Lichtsignalanlage überlastet werde. Ein einziger Lastwagen belege die gesamte Verkehrsfläche vor der Signalanlage, auf die alle 45 Sekunden ein Fahrzeug aus der Waschanlage und ungefähr alle 1,3 Minuten eines aus der Tiefgarage ausfahre. Die Vorgabe von Zeitfenstern für die Anlieferungen sei in städtischen Verhältnissen untauglich und praxisfremd, ebenso der Ausschluss von Sattelschleppern, auf die gerade Grossverteiler immer stärker abstellen würden. Es würden verbindliche Auflagen über die zulässigen Lieferfahrzeuge fehlen und es sei nicht erkennbar, was gelten soll, wenn sich ein Lieferant nicht eigens einen R1S.2017.05121 Seite 26

"grossen Lastwagen 3-achsig" anschaffe oder zu Sperrzeiten zwischen Neubau und Waschanlage stehe und auf die Möglichkeit zum Anliefern warte. Kritisiert wird auch die auflageweise Beschränkung der Lieferfahrten auf

#### **E. 11**

Fahrten pro Tag. Es sei schleierhaft, wie das kontrolliert werden soll und was gelten soll, wenn die Anweisung missachtet werde. Sodann sei zu befürchten, dass direkt auf die Bellerivestrasse ausgefahren werde, weil entlang der Längsfassade ein Vorbeifahren unmöglich sei. Die Erschliessungsvariante mit Staudetektoren, Ausfahrtschranken und Ampeln als Tropfenzählern, mit LKW-Längenmessungen, Drehscheiben für verschlossene Fahrzeuge und ferngesteuerten Pollern, die maximal 11 Fahrzeuge pro Tag einlassen, sei eine Zwängerei und ein "Knorz", sowohl was die Verkehrslenkung zwischen dem Neubau und der Waschanlage als auch was die Anlieferung auf der Gebäudelängsseite angehe. Sodann werde aus der Anlieferungsstrasse auf den Bahnhofvorplatz ausgefahren, der der Erschliessung des Bahnhofes mit Bussen, insbesondere Trolleybusse, diene. Diese Anlage unterstehe dem Plangenehmigungsverfahren (Art. 11 Trolleybus-Gesetz [TrG], Art. 18 EBG), weshalb der Anschluss der Anlieferungsstrasse nicht im Baubewilligungsverfahren genehmigt werden könne. Die Führung von Fahrrädern und Fussgängern beim Knoten Seepolizei sei "abenteuerlich". 14.2.1. Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung ist unter anderem die genügende Erschliessung des Baugrundstücks (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG; §§ 233 und 234 PBG). Ein Grundstück ist dann erschlossen, wenn es für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist, wenn diese ausreichend mit Wasser und Energie versorgt werden können und wenn die einwandfreie Behandlung von Abwässern, Abfallstoffen und Altlasten gewährleistet ist (§ 236 Abs. 1 PBG). Was die genügende Zugänglichkeit im Besonderen anbelangt, so erfordert diese in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten oder Anlagen entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzer (§ 237 Abs. 1 Satz 1 PBG). Zufahrten müssen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). Der Regierungsrat erliess hierzu – gestützt auf § 237 Abs. 2 Satz 2 PBG – Normalien im Sinne von § 360 PBG über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien [ZN]), R1S.2017.05121 Seite 27

welche die technischen Anforderungen an die verschiedenen Zugangsarten regeln. Zu beachten sind ferner die in der Verkehrssicherungsverordnung (VSiV) geregelten technischen Anforderungen an Ausfahrten. Bei der Beurteilung der hinreichenden Erschliessung steht den Gemeinden ein von der Rekursinstanz zu beachtender Ermessensspielraum zu. 14.2.2. Die Bauherrschaft hat – wie erwähnt – ein Verkehrskonzept ausarbeiten lassen (Austauschkonzept vom 21. August 2013, act. 3.29.5, R1S.2017.05121). Darin werden die Leistungsfähigkeit und die Befahrbarkeit der arealinternen Verkehrserschliessung und der Ausfahrt in die Belle-rivestrasse (neuer Verkehrsknoten Seepolizei) eingehend untersucht. Die Befahrbarkeit mit Lastwagen wurde anhand von Schleppkurven nachgewiesen. Die auf der Westseite des Neubaus vorgesehene Anlieferung ist für dreiaxige LKW bis 10,1 m Länge ausgelegt. Diese Beschränkung steht der Bauherrschaft frei und erscheint nicht unzweckmässig. Dies gilt auch in Bezug auf die Kapazitäten der Anlieferungszone und den Umstand, dass ein in der Anlieferungszone des Neubaus abgestellter LKW die Durchfahrt eines weiteren LKW verunmöglicht. Es ist der Bauherrschaft zuzubilligen, dass die Anlieferung nicht mit Fahrzeugen erfolgt, für die die baulichen Gegebenheiten nicht ausgelegt sind. Gemäss Verkehrskonzept hängt die Anzahl der Anlieferungen von der Zahl der Nutzungseinheiten ab. Eine erste Berechnung ergebe 11 Lieferungen pro Tag. Dies erscheine realistisch. Dementsprechend wurde die Anzahl der Lastwagenfahrten für die Anlieferung laut Dispositivziffer I.2. der Abänderungsbewilligung vom 3. September 2013 auf maximal 11 pro Tag beschränkt. Die Einhaltung dieser Auflage ist gegebenenfalls, namentlich bei auftretenden Missständen, überprüfbar und deren Einhaltung kann durchgesetzt werden. Die versenkbaren Poller steuern im Übrigen nur die Zufahrtserlaubnis zum Anlieferungsreich und dienen nicht dazu, die Anzahl der Anlieferungen zu beschränken. Im Verkehrskonzept wurden zwei zusätzliche Szenarien geprüft. Daraus habe sich eine etwas grössere Spannweite von 8 bis 16 Fahrten pro Tag ergeben. Nötigenfalls – bei regelmässigem Rückstau – könne ein Zeitmanagement eingeführt werden (Vorgabe von Zeitfenstern für die Lieferungen). Für die Anlieferung des Waschanlagebetriebes und der Bar ist vor deren Nordwestfassade ein Platz für Fahrzeuge bis ca. 7 Metern Länge vorgesehen. Vom Verkehrskonzept und den Plänen nicht erfasst wird die zusätzliche Möglichkeit, auch längere Lastwagen vor der Südwestfassade der R1S.2017.05121 Seite 28

Waschanlage abzustellen. Im Verkehrskonzept wird sodann aufgezeigt, dass bei der bestehenden Zufahrt entlang der Nordostfassade der Waschanlage die erforderlichen Gleisabstände gewahrt und die Breite der Fahrspur ausreichend ist. Bezüglich der in den Zugangsnormalien (ZN) festgelegten Ausbaugrössen ist auf § 8 ZN hinzuweisen, wonach bei Einbahnsystemen wie dem vorliegenden die Ausbaugrösse besonders festgelegt wird. 14.2.3. Es ist nicht in Abrede zu stellen, dass die auf relativ engem Raum abzuwickelnden Fahrzeugbewegungen und insbesondere die Ausfahrt der Auto-waschstrasse zu einer relativ komplexen Situation führen, die hohe Anforderungen an die Verkehrsplanung stellen. Das Verkehrskonzept zeigt jedoch in plausibler Weise auf, dass mit den vorgesehenen Massnahmen eine zweckmässige, geordnete, auf den Takt der Waschstrasse abgestimmte und sichere Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Zu erwähnen sind insbesondere die technischen Einrichtungen zur Ausfahrtdosierung wie LKW-Längenmessung, Ampeln, Schrankenanlage und Staudetektoren. Die reibungslose Abwicklung der Anlieferung liegt im ureigenen Interesse der Bauherrschaft bzw. der künftigen Nutzer der Liegenschaft. Die Bauherrschaft hat aufgezeigt, dass dies mit entsprechenden organisatorischen und technischen Massnahmen möglich ist. Soweit die Rekurrierenden

befürchten, Lieferfahrzeuge würden direkt auf die Bellerivestrasse ausfahren, wäre dies gegebenenfalls mit baulichen Massnahmen auf einfache Weise zu verhindern. Eine entsprechende Auflage wäre jedoch für die Rekurrierenden bedeutungslos, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist. Gleiches gilt in Bezug auf allfällige Mängel bezüglich der Führung des Langsamverkehrs (Fussgänger, Radfahrer). Somit ist die verkehrsmässige Erschliessung des Neubauvorhabens nicht zu beanstanden und mit dem Bauvorhaben bleibt die verkehrsmässige Erschliessung des benachbarten Baurechtsgrundstücks der Waschanlage gewährleistet. 14.3. Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Trolleybuslinie dienen (Trolleybusanlagen), dürfen nur mit einer Plan genehmigung der Aufsichtsbehörde erstellt oder geändert werden (Art. 11 Abs. 1 TrG). Die Ausfahrt aus dem Anlieferungsbereich erfolgt auf die von R1S.2017.05121 Seite 29

der Bellerivestrasse abzweigenden Zufahrt zum Bahnhofsgebäude, zu den Kurzzeitparkplätzen, zu den Taxiparkplätzen, derzeit noch zu den P+R-Parkplätzen und zu den Bushaltestellen. Sie dient somit sowohl dem privaten motorisierten Individualverkehr als auch dem öffentlichen Buslinienverkehr. Die Bushaltestelle wird von den Linien 33, 910, 912, 916 und N18 bedient, wobei es sich nur bei der Linie 33 um eine Trolleybuslinie handelt. Die Zufahrt dient somit nicht überwiegend und noch weniger ganz dem Betrieb einer Trolleybuslinie. Soweit überhaupt von einer Änderung der betreffenden Anlage ausgegangen werden kann, findet das Plangenehmigungsverfahren hier keine Anwendung. 15.1. Die Rekurrierenden sind im Weiteren der Auffassung, die Anzahl der P+R-Abstellplätze werde im Widerspruch zum regionalen Verkehrsrichtplan auf 80 Plätze reduziert. 15.2. Richtpläne sind nicht grundeigentümergebunden. Aus dem regionalen Verkehrsrichtplan ergibt sich daher für die private Bauherrschaft keine Verpflichtung, auf ihrem Grundstück P+R-Parkplätze anzubieten. Hinzu kommt, dass im Verkehrsrichtplan namentlich für die Parkieranlage Tiefenbrunnen keine Parkplatzzahl genannt wird (Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Richtplantext Ziff. 4.7.2.). Die Rüge ist somit nicht begründet. 16.1. Schliesslich machen die Rekurrierenden geltend, der Neubau werde den Bahnlärm bei den höher gelegenen Wohneinheiten durch Reflexion verstärken. Dieses Problem werde nicht durch eine allfällige Verbesserung bezüglich des Strassenlärms neutralisiert. Das Bauvorhaben sei als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage (die Eisenbahnanlage) zu behandeln (Art. 8 Abs. 1 Lärmschutz-Verordnung [LSV]). Folglich sei die auf das Wohnquartier ausgerichtete Fassade gestützt auf das Vorsorgeprinzip schallabsorbierend zu gestalten. R1S.2017.05121 Seite 30

16.2.1. Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen werden beim Austritt aus Anlagen als Emissionen, am Ort ihres Einwirkens als Immissionen bezeichnet (Art. 7 Abs. 2 Umweltschutzgesetz [USG]). Nach Art. 11 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes (USG) werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt (Emissionsbegrenzungen). Im Rahmen der Vorsorge sind die Emissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vorsorgliche Emissionsbegrenzung; Abs. 2). Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG). Wie die Rekursgegnerschaft übereinstimmend und zutreffend entgegnet, gilt eine Baute, welche Strassen- oder Eisenbahnlärm reflektiert, nicht als lärmzeugende Anlage, weil der fragliche Lärm von einer (anderen) Anlage verursacht worden ist. Dem Inhaber

der Baute erwachsen aus dem USG auch dann keine besonderen Pflichten, wenn die Reflexionen auf benachbarten Grundstücken zu einer Überschreitung der Grenzwerte führen (vgl. BGE 129 II 238, E. 4.2, sowie Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Hrsg. Alain Griffel/Heribert Rausch, Ausgabe 2011, Art. 7 Rz. 11). Eine andere Beurteilung ist am Platz, wo Reflexionen eine nachteilige Veränderung des Klangcharakters des reflektierten Schalls bewirken. So können z.B. Fassaden, die mit bestimmten Wellblechprofilen verkleidet sind, den reflektierten Lärm von Schiessanlagen oder Strassen so verändern, dass ein hoher, als unangenehm empfundener Pfeifton entsteht. Denkbar sind auch besondere Situationen, in denen der Direktschall bei einem Empfängerpunkt von einem Hindernis abgeschirmt wird und Reflexionen zum tragenden Teil einer Geräuschsituation werden. In diesen Fällen ist die reflektierende Baute die Urheberin des nachteilig veränderten Schalls und stellt insoweit eine Lärm erzeugende Anlage dar, auf welche die Bestimmungen über die Begrenzung von Emissionen zur Anwendung kommen. Die nachteilige Beeinflussung des reflektierten Lärms ist nach den Grundsätzen der vorsorglichen Emissionsbegrenzung (Art. 11 Abs. 2 USG) zu vermeiden, und wo der veränderte Klangcharakter infolge der erhöhten Störwirkung des Lärms zu einer Überschreitung massgeblicher Grenzwerte führt, sind auch die Belastungsgrenzen von Art. 11 Abs. 3 sowie Art. 25 Abs. 1 und 2 USG anwendbar. Was Eisenbahnlärm im Besonderen angeht ist jedoch grundsätzlich davon auszugehen, dass die Reflexi-

R1S.2017.05121 Seite 31

onen gegenüber dem direkten Fahrgeräusch von wesentlich geringerer Bedeutung sind und vernachlässigt werden können (vgl. Wolf, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl., Hrsg. Vereinigung für Umweltrecht/Helen Keller, Zürich 1998 ff., Art. 25 Rz. 38, sowie Beschwerdeentscheid der REKO/INUM vom 26. April 2006 [A-2004-117] in VPB 2007 Nr. 2007.5, S. 150, bestätigt mit BGr 1A.116/2006 vom 8. November 2006, E. 6.2).

16.2.2. Quelle des vorliegend in Frage stehenden Reflexionslärms ist die Eisenbahn und nicht der geplante Neubau. Besondere Verhältnisse, die zu einer nachteiligen Veränderung des Schalls führen oder die die Reflexionen gegenüber dem Direktschall hervortreten liessen, sind nicht ersichtlich. Sodann führt der Umstand, dass die Neubaute von der Bahneigentümerin auf dem Bahngrundstück erstellt wird, nicht dazu, dass das Bauvorhaben als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage (die Eisenbahnanlage) im Sinne von Art. 8 Lärmschutz-Verordnung (LSV) zu behandeln wäre. Das Bauvorhaben steht in baulicher und funktioneller Hinsicht losgelöst von der Eisenbahnanlage und dem Bahnbetrieb, weshalb es für sich und nicht in einer ganzheitlichen Betrachtungsweise zusammen mit dem gesamten Bahnbetrieb auf dem Baugrundstück zu beurteilen ist. Somit ist das Bauvorhaben in diesem Punkt nicht zu beanstanden.

17. Zusammengefasst ist der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R1S.2017.05121 teilweise gutzuheissen. Demgemäss ist der Beschluss der Bausektion der Stadt Zürich vom 20. November 2012 mit folgender Auflage zu ergänzen: "Vor Baubeginn hat die Bauherrschaft bzw. verfassungsberechtigte Grundeigentümerschaft die Einhaltung der zulässigen Ausnutzungsziffer nachzuweisen und dem Amt für Baubewilligungen eine entsprechend abgeänderte Berechnung 3-fach einzureichen und bewilligen zu lassen." Im Übrigen wird der Rekurs abgewiesen. Der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R1S.2017.05122 ist abzuweisen. [...]

R1S.2017.05121 Seite 32