

# **ZH\_BAUREKURSGERICHT BRGE II Nrn. 0140-0141/2023**

## **vom 20. Juni 2023**

ZH Baurekursgericht, 2023-06-20, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_baurekursgericht\\_BRGE II Nrn. 0140-0141\\_2023](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE%20II%20Nrn.%200140-0141_2023)

FR: ZH\_BAUREKURSGERICHT BRGE II Nrn. 0140-0141/2023 du 20 juin 2023

IT: ZH\_BAUREKURSGERICHT BRGE II Nrn. 0140-0141/2023 del 20 giugno 2023

### **Regeste**

Die Rekurse richteten sich gegen die Konzession und Bewilligung für eine Hafenanlage mit 64 Bootsplätzen. Zu beurteilen waren insbesondere die Rügen der Zulässigkeit einer neuen privaten Anlage zulasten von Gewässergebiet im Sinne von § 26 KonzV WWG, der Richtplankonformität, der Verkehrssicherheit der Hafeneinfahrt, sowie der mangelnden Prüfung der gestalterischen und lärmschutzrechtlichen Auswirkungen des Projekts. Ferner war strittig, ob die erforderlichen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1terNHG rechtsgenügend gesichert waren. Indem die Vorinstanz beim strittigen Hafenprojekt gänzlich auf die Einholung einer Lärmprognose verzichtet hatte, war sie ihrer Prüfungspflicht nicht hinreichend nachgekommen. Sodann war die Sicherstellung der erforderlichen ökologischen Ausgleich- und Ersatzflächen im Sinne von Art. 18 Abs. 1terNHG nicht gewährleistet. Die übrigen Rügen erwiesen sich als unbegründet. Das Baurekursgericht hiess die gegen das Hafenprojekt eingereichten Nachbarrekurse teilweise gut und wies die Angelegenheit zur weiteren Sachverhaltsabklärung und zur neuen Entscheidung an die Baudirektion zurück.

### **Erwägungen**

#### **E. 2**

D, [...]

#### **E. 3**

Die Rekurse betreffen das gleiche Vorhaben und werfen die nämlichen Rechtsfragen auf. Die Verfahren sind daher aus prozessökonomischen Gründen zu vereinigen. Wenn nachfolgend nichts anders erwähnt ist, befinden sich die zitierten Akten im Dossier G.-Nr. R2.2022.00243. 4.1. Beide Rekursparteien sind der Ansicht, dass es sich beim geplanten Hafenprojekt um eine unzulässige neue private Anlage gemäss § 26 Konzessionsverordnung zum Wasserwirtschaftsgesetz (KonzV WWG) handle. Die Rekurrierenden machen geltend, bei der vorinstanzlichen Begründung, der Gesamtumfang der Anlage werde zwar vergrössert, die durch die private Nutzung beanspruchte Seefläche im Umfang von 4'670 m<sup>2</sup> werde aber beibehalten, sei der Umstand, dass in der neuen Betonmole sogleich Tankanlagen und Fäkalienabsaugvorrichtungen installiert würden, nicht berücksichtigt worden. Diese Vorrichtungen zählten aber ebenfalls zur privaten Nutzung, selbst wenn die Mole als "Seeuferweg" bezeichnet werde und seien im Umfang von 798 m<sup>2</sup> hinzuzurechnen. Gleiches gelte für den im Inneren des Hafens gelegenen Flachwasserbereich mit einer Fläche von 1'100 m<sup>2</sup>, der sich aufgrund der Untiefe nicht für die Stationierung und das Anlegen von Booten eigne und daher naturnah gestaltet werden soll. Entsprechend seien zusätzlich zur für die private Nutzung deklarierten Fläche von

4'670 m<sup>2</sup> wei- tere 1'898 m<sup>2</sup> zu addieren. Selbst wenn nicht von einer Neuanlage, sondern von einer blossen Erweite- rung auszugehen wäre, wären die Vergrösserung der Gesamtanlage, die Er- weiterung der bestehenden Bootsliegeplätze auf 64 und die weiter in Rich- tung See verschobene Betonmole klar als nicht mehr geringfügig zu qualifi- zieren. Aufgrund des Widerspruchs zu § 26 KonzV WWG hätte die Konzes- sion für die erweiterten Flächen der Hafensemole und der ökologischen Auf- wertung bzw. des Flachwasserbereichs nicht erteilt werden dürfen. Die Rekurrierenden 2 argumentieren ähnlich. Auch sie halten dafür, dass die Vergrösserung der Gesamtanlage mit der weiter Richtung See verscho- benen Mole vorliegend nicht mehr geringfügig sei. R2.2022.00243 Seite 6

Demgegenüber hält die Baudirektion dafür, dass es sich beim geplanten Ha- fenprojekt weder um eine Neuanlage noch um eine unzulässige Erweiterung gemäss § 26 KonzV WWG handle. Entgegen der rekurrentischen Behaup- tungen sei die gesamte Mole öffentlich zugänglich und daher zu Recht der öffentlichen Nutzung zugerechnet worden. Im Übrigen sei die Bewilligung für die Tankanlagen verweigert worden. Es bleibe nur die Fäkalienabsaugvor- richtung, welche ebenfalls öffentlich zugänglich sei und überdies nur eine vernachlässigbar kleine Fläche einnehme. Weiter sei der Flachwasserbe- reich Bestandteil der geforderten Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen und diene daher nicht der privaten Nutzung durch die Konzessionärin. Somit ent- spreche die privat genutzte Fläche derjenigen der bisherigen Konzession und es habe keine Erweiterung stattgefunden. Ferner sei die Anzahl der Bootsliegeplätze entgegen der rekurrentischen Behauptung nicht erhöht, sondern im Gegenteil reduziert worden (vormals 68 Bootsplätze, neu 64). Es liege somit weder hinsichtlich Fläche noch Nutzung eine Erweiterung vor. Auch die Bauherrin hält zusammengefasst dafür, dass die Konzessionsflä- che für die Nutzung als Hafen im Vergleich zum heutigen Zustand genau gleich bleibe. Die Installationen des bestehenden Hafens würden zwar zu- rückgebaut. Trotzdem handle es sich nicht um einen neuen Hafen, weil ein bestehender existiere und dieser lediglich ersetzt werde. Da somit keine neue Anlage errichtet werde und die beanspruchte Seefläche unverändert bleibe, sei eine Neukonzessionierung gemäss dem Wortlaut von § 26 KonzV WWG ohne Weiteres zulässig. Im Rahmen des weiteren Schriftenwechsels halten die Parteien an ihren An- trägen und Standpunkten fest. 4.2. Nach § 36 Abs. 1 des Wasserwirtschaftsgesetzes (WWG) bedürfen die den Gemeingebrauch beschränkenden oder übersteigenden Nutzungen der öf- fentlichen Gewässer, die dazu erforderlichen Bauten und Anlagen sowie de- ren Änderungen je nach Art der Nutzung einer Konzession oder einer Bewil- ligung. Der Bau der Hafenanlage bedarf somit einer wasserrechtlichen Kon- zession, welche nur erteilt werden darf, wenn öffentliche Interessen nicht er- heblich beeinträchtigt werden (§ 43 Abs. 1 WWG; § 25 KonzV WWG). Nach § 26 KonzV WWG werden für neue private Bauten und Anlagen zulasten von R2.2022.00243 Seite 7

Gewässergebiet in der Regel keine Konzessionen erteilt; für geringfügige Er- weiterungen können Ausnahmen gewährt werden. Gemäss Lehre und Rechtsprechung steht die Verleihung eines aus der ho- heitlichen Herrschaftsgewalt des Staates abgespaltenen Rechts an einen Privaten grundsätzlich im Ermessen der Konzessionsbehörde. Nach dem Gesetzeswortlaut von § 43 Abs. 1 WWG, wonach Konzessionen unter den dort genannten Voraussetzungen erteilt werden "dürfen", besteht kein (Rechts-)Anspruch auf Konzessionserteilung (vgl. VB.2013.00360 vom

September 2013, E. 7.3; VB.2005.00456 vom 7. Februar 2006, E. 6; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl., Zürich/St. Gallen 2020, Rz. 2725, 2731). Aufgrund der gesetzlichen Ordnung kann mithin die Konzessionsbehörde entscheiden, ob sie überhaupt eine Konzession erteilen will oder nicht, womit ihr ein sogenanntes Entschliessungsermessen zukommt. 4.3. Die Bestimmung von § 26 KonzV WWG will eine intensivere Nutzung der öffentlichen Seefläche durch neue private Bauten und Anlagen verhindern. Der strittige Hafen stellt keine solche verpönte Anlage dar. Zwar wird der alte Hafen zurückgebaut und in einem grösseren Abstand vom Seeufer neu errichtet, wobei die Bootslegeplätze neu angeordnet werden. Da jedoch eine bestehende Stationierungsanlage ersetzt wird, welche bereits (wie nachfolgend unter E. 5.2 noch näher dargelegt wird) im regionalen Richtplan G mit dem Eintrag H8 als bestehend aufgeführt war, wird unter konzessionsrechtlichen Gesichtspunkten mit dem Projekt keine neue Seefläche für den privaten Hafenbetrieb in Anspruch genommen. Ebenso wenig ist konzessionsrechtlich eine Erweiterung der Hafenanlage vorgesehen. Wie die Baudirektion zu Recht festhält, bleibt die den Gemeingebrauch einschränkende Nutzung des öffentlichen Gewässers insgesamt unverändert. Ins Gewicht fällt zunächst, dass die konzessionierte Fläche von 4'670 m<sup>2</sup>, welche der Stationierung der Boote dient, der bisherigen dem Gemeingebrauch entzogenen Seefläche entspricht. Dabei spielt es keine Rolle, dass Segelschiffe und Motorboote heute mitunter grösser dimensioniert sind, zumal die Anzahl der Liegeplätze von 68 auf 64 reduziert wird. Weiter muss der im Hafen geplante Flachwasserbereich mit einer Ausdehnung von 1'100 m<sup>2</sup> entgegen der rekurrentischen Ansicht nicht der privaten Nutzung zugerechnet werden. An entsprechenden Zonen besteht ein ausgewiesenes öffentliches Interesse. R2.2022.00243 Seite 8

Flachwasserzonen erfüllen mehrere ökologische Funktionen (Lebensraum für Pflanzen und Tiere) und tragen zur Aufrechterhaltung eines gesunden und ausgewogenen Ökosystems bei. Daher werden Flachwasserzonen als wichtige Bestandteile von Gewässern angesehen und geniessen den Schutz des Gewässerschutzgesetzes. Sodann fällt auch die Seefläche, welche von der Betonmole in Anspruch genommen wird, bei der Berechnung der massgeblichen Konzessionsfläche zu Recht ausser Ansatz, da die geplante Anlage öffentlich zugänglich ist und somit neben ihrer primären Funktion als Wellenbrecher auch der Bevölkerung eine Möglichkeit zur Erholung bietet. Es steht daher keine Fläche in Frage, welche der Öffentlichkeit entzogen wird. Dass eine Tankanlage bewilligt wurde, trifft – wie aus dem angefochtenen Beschluss hervorgeht – nicht zu. Die Berechnung der Konzessionsfläche ist damit nicht zu beanstanden. Wenn die kantonale Vorinstanz somit zum Schluss gelangt, dass § 26 KonzV WWG durch das strittige Hafenprojekt nicht verletzt ist, so hat sie ihr in Konzessionsfragen zustehende Ermessen nicht überschritten. Die Rüge erweist sich als unbegründet.

### **E. 5.1**

Weiter monieren die rekurrierenden Nachbarn einen Verstoss gegen die Richtplanung. Die Rekurrierenden 1 behaupten, dass für den geplanten Hafen im regionalen Richtplan G keine Grundlage existiere. Es sei darin lediglich der Hafen H in X aufgeführt. Ein Eintrag des Hafens F fehle hingegen, obschon vorliegend die Konzession für die private Nutzung von 64 Bootsplätzen erteilt worden sei. Ein Eintrag sei für Anlagen mit mindestens 30 Bootsplätzen aber gemäss Ziffer 4.8.2 des regionalen Richtplans zwingend. Da es dem Hafen an einer richtplanerischen Festlegung fehle, hätte die Konzession nicht erteilt werden dürfen. Doch selbst wenn man davon ausgeht, dass sich der Eintrag H8 der Tabelle 34 des

regionalen Richtplans G auf den Standort des geplanten Hafens beziehe, so wäre Ziffer 4.8.3 lit. a des kantonalen Richtplans zu beachten, wonach die Konzentration von Bootsliegeplätzen auf dem Zürichsee an ökologisch wenig empfindlichen Stellen unter Abbau bestehender Bojenfelder zu prüfen sei. Zusätzlichen Bootsliegeplätzen auf dem Zürichsee seien entsprechend enge Grenzen zu setzen (BGr 1C\_346/2019 und R2.2022.00243 Seite 9

1C\_358/2019 vom 9. Juli 2020, E. 4.3). Inwiefern Bojenfelder abgebaut würden, um die projektierte Erweiterung der Bootsliegeplätze zu kompensieren, sei vorliegend jedoch nicht geprüft worden. Entsprechend sei der Sachverhalt nicht hinreichend abgeklärt worden, weshalb die Konzession auch unter diesem Aspekt nicht hätte erteilt werden dürfen. Auch die Rekurrierenden 2 rügen einen Verstoss gegen die Richtplanung. Sie machen geltend, dass die Standorte der Hafenanlagen, die Situierung der Bootsliegeplätze sowie Kursschiffahrtslinien von regionaler Bedeutung mit den regionalen Richtplänen festgesetzt würden (Ziffer 4.8.3 lit. b des kantonalen Richtplans). In diesem Sinne enthalte der vom Regierungsrat festgesetzte regionale Richtplan G die Häfen und Bootsanlegestellen von regionaler Bedeutung. Aus dem Richtplantext ergebe sich, dass Anlagen mit mindestens 30 Bootsplätzen zwingend in den regionalen Richtplan aufzunehmen seien (Ziffer 4.8.3 des Richtplantextes). Gemäss der Tabelle und den Karteneinträgen in Ziffer 4.8.2 sei der Hafen F, wie es scheine, als H8 im regionalen Richtplan eingetragen. Da das Projekt aber unter dem Aspekt einer neuen Anlage zu würdigen sei, wovon offensichtlich auch die angefochtene Verfügung ausgehe, wenn das AWEL in Dispositivziffer IV ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen fordere, bedürfe sie der Aufnahme in den regionalen Richtplan, welche bisher nicht stattgefunden habe. Der Richtplan enthalte, wenn überhaupt, die Anlage in ihrem bestehenden Bestand, wovon das Projekt nicht nur untergeordnet abweiche. Die Konzession hätte ohne diese entsprechend angepasste richtplanerische Festlegung nicht erteilt werden dürfen. Nach Auffassung der Baudirektion erweist sich der Vorwurf des nicht vorhandenen Richtplaneintrags als unbegründet. Mit dem Eintrag H8 des regionalen Richtplans G (H8, X, OberX, > 30 Plätze, bestehend) sei exakt der Hafen F gemeint; ein anderer Hafen könne örtlich gar nicht in Frage kommen. Weiter soll die Anzahl Bootsplätze im Rahmen der Sanierung gegenüber dem heutigen Bestand reduziert werden. Für den Erhalt bestehender Hafenplätze müssten keine Bojenfelder aufgelöst werden. Weiter würden die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen nicht deswegen gefordert, weil es sich um eine Neuanlage handle. Tatsächlich seien solche Massnahmen anlässlich der Konzessionserneuerung bei allen Bauten und Anlagen im Seegebiet zu leisten, für die bisher kein Ausgleich oder Ersatz erbracht wor-

R2.2022.00243 Seite 10

den sei. Die Forderung nach Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen wäre daher auch dann in die streitige Konzession aufgenommen worden, wenn es sich um eine reine Konzessionserneuerung ohne bauliche Anpassungen gehandelt hätte. Entgegen der Ansicht der Rekurrierenden lasse sich daraus keine Aussage über den Neubaucharakter des Projekts ableiten und schon gar keinen Verstoss gegen die Richtplanung. Auch nach Auffassung der Bauherrschaft erweist sich das geplante Projekt als richtplankonform. In der Replik halten die Rekurrierenden 1 daran fest, dass der geplante Hafen über keine richtplanerische Festlegung verfüge. Wie ein Vergleich der Karte des Richtplanes mit einem Foto aus dem Jahre 1928 zeige, handle es sich dabei um den Hafen, welcher neben der rekursbetroffenen Anlage situiert sei.

## E. 5.2

Gemäss Ziffer 4.8.1 des kantonalen Richtplans erfüllen die Gewässer eine vielfältige Funktion und sind einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Damit die Qualität und die Funktionen der Gewässer nachhaltig gesichert werden können, soll grundsätzlich auf eine Nutzungsintensivierung verzichtet werden. Um diese Zielvorgabe zu erreichen, sind unter Ziffer 4.8.3 die erforderlichen Massnahmen festgelegt worden, wobei "Bootsliegeplätze, die über den heutigen Bestand hinausgehen, nur in Ausnahmefällen, speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer, zugelassen werden". Ferner sind auf dem Zürichsee – gemeinsam mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz – Massnahmen zur Konzentration von Bootsliegeplätzen an ökologisch wenig empfindlichen Stellen, unter Abbau bestehender Bojenfelder, zu prüfen. Sodann sind die Standorte der Hafenanlagen und die Situierung der Bootsliegeplätze von regionaler Bedeutung mit den regionalen Richtplänen festzusetzen. Entgegen der Behauptung der Rekurrierenden 1 wird das zur Diskussion stehende Hafenprojekt durch den in Kraft stehenden regionalen Richtplan G (vom Regierungsrat beschlossen am 19. Dezember 2018) ohne Weiteres abgedeckt. So zeigt die Vorinstanz in der Duplik überzeugend auf, dass es sich beim Eintrag H8 im regionalen Richtplan G um die streitbetroffene Hafenanlage handelt. Der von den Rekurrierenden 1 in ihrer Replik erwähnte R2.2022.00243 Seite 11

Hafen war vielmehr dem Grundstück Kat.-Nr. 4 vorgelagert und existiert heute – wie dem Übersichtsplan (abrufbar auf [web.maps-zh.ch](http://web.maps-zh.ch)) zu entnehmen ist – infolge einer bewilligten Landaufschüttung im Jahre 1936 (vgl. act. 22 S. 3 f.) nur noch in bedeutend kleinerer Form. Es ist somit offenkundig, dass es sich bei dem im regionalen Richtplan eingetragenen Hafen H8 um den Hafen F handelt, da nur dieser über mehr als 30 Plätze verfügt. Ebenso missachtet das geplante Hafenprojekt weder die verbindlichen Vorgaben im kantonalen Richtplan noch bedarf es einer (neuen) Aufnahme in den regionalen Richtplan. Da sich die Anzahl Bootsplätze auf dem Zürichsee nicht erhöht, sondern gar von 68 auf 64 reduziert wird, und die für die Liegeplätze konzessionierte Seefläche unverändert bleibt, steht keine gemäss Richtplanung verpönte Nutzungsintensivierung des Zürichsees in Frage (vgl. BGr 1C\_346/2019 und 1C\_358/2019 vom 9. Juli 2019, E. 4.3). Daran vermag der Umstand, dass heute mitunter grössere Segel- und Motorschiffe im Hafen stationiert werden, nichts zu ändern. Die Einwände erweisen sich damit als unbegründet. 6.1. Ferner stellen die Rekurrierenden die Verkehrssicherheit der geplanten Hafeneinfahrt in Frage. Die Rekurrierenden 1 führen aus, dass sie Konzessionäre des Bootsplatzes Nr. 11 seien. Die Verhältnisse zwischen Steg und der gegenüberliegenden bestehenden Natursteinmauer seien bereits heute äusserst eng und würden eine anspruchsvolle rückwärtige Einfahrt erfordern. Die neu vorgesehene nordseitige Hafeneinfahrt führe allerdings dazu, dass die Boote, die in den projektierten Hafen einfahren sollen, unmittelbar vor der rekurrentischen Liegenschaft ein Manöver durchführen müssten. Für dieses Manöver stehe eine Fläche von rund 27 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Die Einfahrt in den projektierten Hafen erfordere von den Bootslenkern, in Richtung Ufer zu fahren und anschliessend um 180 Grad abzdrehen. Diese neue Einfahrtssituation erfordere selbstverständlich mehr Platz, was wiederum unweigerlich dazu führe, dass die Einschwenkenden nur rund 5 – 6 m an der Uferzone und am Grundstück der Rekurrierenden 1 vorbeifahren würden. Die Hafenummauer schränke die Sicht zusätzlich ein, was die Übersichtlichkeit der Ein- und Ausfahrt sowohl

R2.2022.00243 Seite 12

für die Bootslenker als auch für die Rekurrierenden 1 erheblich reduziere. Diese Situation führe unweigerlich zu einer untragbaren Verkehrssituation. Dass die Ein- und Ausfahrt im Bereich der neuen Hafenanlage für einige Schiffsführer anspruchsvoller sei, räume denn auch die Baudirektion ein. Ihrer Argumentation, wonach dies nicht die Allgemeinheit betreffe und folglich nicht von einer Gefährdung für die Schifffahrt auszugehen sei, könne allerdings nicht gefolgt werden. Schliesslich dürfe nicht angenommen werden, der Hafen werde nur von erfahrenen Bootslenkern angefahren. Es sei vielmehr damit zu rechnen, dass – wie in der Vergangenheit – zahlreiche Amateurbootslenker den Hafen mit zu hoher Geschwindigkeit ansteuerten. Dass die neue unübersichtliche Einfahrt und das erforderliche anspruchsvolle Einlenkmanöver gefährliche Situationen für andere Wasserbenutzer wie Stand-Up-Paddler, Schwimmer und Kinder – trotz Badeverbots – begünstige, liege auf der Hand. Auch die Baudirektion müsse der Tatsache in die Augen schauen, dass eine vollständige Durchsetzung des Badeverbots selbst mit der auflageweisen Installation von weissen Schwimmbojen nicht praktikabel sei und dieses regelmässig missachtet werde. Die gefährliche Situation würde sich infolge der projektierten Erweiterung des Hafens weiter verschärfen. Auch die Rekurrierenden 2 bemängeln die Verkehrssicherheit der geplanten Hafeneinfahrt und argumentieren in ähnlicher Weise. Demgegenüber sprechen nach Auffassung der Rekursgegnerschaft keine Sicherheitsaspekte gegen die Konzessionserteilung. 6.2. Mit der Rekursgegnerschaft ist dafürzuhalten, dass sich durch die geänderte Hafeneinfahrt keine zusätzlichen Gefahren für die in den Hafen ein- und ausfahrenden Boote ergibt. Die kantonale Seepolizei räumt in ihrer Stellungnahme zwar ein, dass die neu konzipierte Einfahrt für einige Schiffsführer anspruchsvoller sein könne. Gemäss deren Beurteilung stellt die neue Zufahrt jedoch kein Sicherheitsrisiko dar. Auf diese fachliche Einschätzung der für die Sicherheit der Gewässer zuständigen Polizeibehörde kann ohne weiteres abgestellt werden und bilden die mangelnden Kenntnisse einzelner Bootsführer über die richtige Navigation insbesondere bei erschwerten Wetterbedingungen wie Stürme, starke Winde oder hohe Wellen jedenfalls kein Grund für die Verweigerung der nachgesuchten Konzession. Es kommt R2.2022.00243 Seite 13

hinzu, dass die auflageweise verfügte Setzung von drei weissen Bojen entlang des skizzierten Fahrwegs (vgl. act. 15.1 und Dispositivziffer II.1.a der angefochtenen Verfügung) für zusätzliche Sicherheit beim Ein- und Ausfahren in den Hafen sorgen wird. Soweit die Rekurrierenden die Gefährdung von anderen Wasserbenutzern wie Stand-Up-Paddler, Schwimmern und Kinder ins Feld führen, ist dem entgegenzuhalten, dass das Baden im Bereich von Hafeneinfahrten gemäss Art. 77 der Binnenschifffahrtsverordnung (BSV) im Umkreis von 100 m um Hafeneinfahrten und Landstellen der Fahrgastschiffe ausdrücklich verboten ist. Im Weiteren gilt in der inneren und äusseren Uferzone, d.h. in einem Abstand von 150 m bzw. 300 m zum Ufer, gemäss Art. 53 Abs. 1 lit. b BSV eine Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h und haben sich Bootsführer vor allem in Ufernähe selbstredend zu vergewissern, dass sie keine anderen Wasserbenutzer – wie Schwimmer, Ruderer usw. – gefährden. Ein befürchtetes verkehrsregelwidriges Verhalten Dritter bildet jedenfalls keinen Grund für eine Verweigerung der wasserrechtlichen Konzession. Stehen der geplanten Hafeneinfahrt somit aus sicherheitsrechtlichen Aspekten keine Hindernisse entgegen, besteht auch kein Grund, die Hafeneinfahrt – wie von den Rekurrierenden beantragt – an einen anderen Standort zu verlegen. 7.1. Sodann monieren die Rekurrierenden, dass eine Überweisung gemäss § 309 Abs. 2 PBG an die kommunale Baubehörde zur Überprüfung des Bauvorhabens auf dessen Einhaltung der baurechtlichen Vorgaben zu Unrecht nicht erfolgt sei. Ebenso wenig

sei die Einhaltung der Lärmschutzvorschriften geprüft worden. Die Rekurrierenden 1 bringen vor, dass es sich – wie bereits ausführlich – bei der vorliegend projektierten Hafenanlage um eine Neuanlage handle. Deshalb gelte es nicht lediglich konzessionsrechtliche Aspekte zu prüfen, sondern auch weitere Grundanforderungen an Bauten gemäss dem Planungs- und Baugesetz. Da die Hafenanlage östlich bis nahe zur Kernzone K2 reiche, sei insbesondere fraglich, ob diese den gestalterischen Anforderungen von § 238 PBG standhalte, wonach Bauten und Anlagen auf Objekte des Natur-

R2.2022.00243 Seite 14

und Heimatschutzes besondere Rücksicht zu nehmen hätten. Wie dem Auszug aus dem webGis zu entnehmen sei, befänden sich in nächster Nähe zum Hafen zahlreiche kommunale Schutzobjekte. Es sei nicht geprüft worden, ob die Hafenanlage auf die Ortsbildschutzzone besonders Rücksicht nehmen und ob die dort befindlichen kommunalen Schutzobjekte durch die projektierte Hafenanlage nicht beeinträchtigt würden. Die Baudirektion führe dazu aus, die örtliche Baubehörde habe mit der Aufforderung zur öffentlichen Publikation praxisgemäss die Möglichkeit erhalten, sich zum Gesuch zu äussern. Da sich ihre Stellungnahme auf die ökologischen Ersatzmassnahmen beschränkt habe, habe sie einen baurechtlichen Entscheid offenbar nicht als erforderlich gehalten. Diese knappe Begründung der Baudirektion genüge selbstverständlich nicht, zeige aber, dass sich die Baudirektion gar nicht erst mit der Frage der Einordnung der Hafenanlage und der besonderen Rücksichtnahme auf die kommunalen Schutzobjekte auseinandergesetzt habe. Schliesslich liege es nicht nur an der kommunalen Baubehörde, zu intervenieren, wenn baurechtliche Aspekte zu beurteilen seien, sondern es wäre gerade auch an der Baudirektion gelegen, das Vorhaben der kommunalen und mit den örtlichen Gegebenheiten (besser) vertrauten Baubehörde gemäss § 309 Abs. 2 PBG zu überweisen. Auch eine Auseinandersetzung mit der von den Rekurrierenden 1 anlässlich der Lokalverhandlung zur Entschärfung der Ortsbildthematik vorgeschlagenen Verschiebung der Einfahrt an die Stirnseite des Hafens, sei nicht erfolgt. Aufgrund der fehlenden Überweisung des Bauvorhabens sei auch der Einwand der Rekurrierenden, wonach die neue Hafenanlage ihre Aussicht beeinträchtige, nicht eingehend geprüft und pauschal festgehalten worden, es bestehe kein Recht auf Aussicht. Eine nähere Auseinandersetzung mit diesem Einwand sei jedenfalls nicht erfolgt, obschon die neue Betonmole direkt vor das Grundstück der Rekurrierenden 1 zu liegen komme und deren Aussicht beschnitten werde. Sodann habe die Baudirektion ausser Acht gelassen, dass es sich beim projektierten Hafen um eine neue ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 2 des Umweltschutzgesetzes (USG) und Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutzverordnung (LSV) handle. Da mit dem Hafenbetrieb zwangsläufig Aussenlärmemissionen erzeugt würden, seien die bundesrechtlichen Lärmschutzvorgaben einzuhalten. Zwar seien für Häfen keine konkreten Lärmgrenzwerte festge-

R2.2022.00243 Seite 15

legt worden. Dennoch hätten neue lärmige ortsfeste Anlagen unter den Planungswerten zu liegen. Entsprechend dürfe ausgehender Lärm höchstens zu geringfügigen Störungen führen. Der Lärmschutz sei vorliegend insbesondere vor dem Hintergrund des angrenzenden Wohngebiets von zentraler Bedeutung. Selbst wenn die Planungswerte eingehalten wären, verlange das Vorsorgeprinzip sodann, dass die Lärmemissionen der neuen Hafenanlage soweit begrenzt würden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sei. Wieso das Projekt in Bezug auf den Lärmschutz – wenn schon keine Überweisung an die kommunale Baubehörde erfolgt sei – von der Baudirektion

keiner Prüfung unterzogen worden sei und diese im Rahmen der Konzessionserteilung diesbezüglich keinerlei Auflagen erteilt habe, obschon diese Thematik von den Rekurrierenden 1 im Rahmen ihrer ergänzten Einsprache einlässlich dargelegt worden sei, sei absolut unverstänlich. Insgesamt müsse davon ausgegangen werden, dass die neue Hafenanlage nicht nur die gestalterischen und lärmschutzrechtlichen Vorgaben nicht erfülle, sondern – mangels eingehender Prüfung durch die Baudirektion und nicht erfüllter Überweisung an die örtliche Baubehörde – auch weitere Bauvorschriften missachte. Die angefochtene Verfügung sei daher auch unter diesem Aspekt aufzuheben. Auch die Rekurrierenden 2 halten dafür, dass die Konzession eine nur unzureichende Würdigung der baurechtlichen und lärmschutzrechtlichen Aspekte enthalte. Zu verweisen sei hier etwa auf das Gebot der Einordnung und Gestaltung, zumal die Hafenanlage östlich bis nahe zur Ortsbildschutzzone reiche, wo sich unter anderem auch das Grundstück der Rekurrierenden 2 befinde, sowie die weiteren Grundanforderungen an Bauten und Anlagen. Da eine Neuanlage in Frage stehe, sei insbesondere auch die Parkierung neu zu beurteilen (§ 243 Abs. 1 lit. b PBG). Sodann seien auch die lärmrechtlichen Gesichtspunkte im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung zu Unrecht ausser Acht geblieben. Demgegenüber bestand nach Auffassung der Baudirektion im vorliegenden Fall kein Anlass für eine Überweisung an die örtliche Baubehörde und auch keine Bedenken zur Einordnung ins Ortsbild. Insbesondere sei nicht ersichtlich, inwiefern der Hafen die kommunalen Schutzobjekte in der Umgebung beeinträchtigen sollte. Weiter werde das Vorhaben zwar Auswirkungen auf R2.2022.00243 Seite 16

die Aussicht der Rekurrierenden haben. Davon, dass die Mole die Aussicht "völlig einnehme" könne jedoch nicht die Rede sein. Auch die Vorbringen der Rekurrierenden zum Thema Lärmschutz seien unbegründet. Wie die Rekurrierenden festhielten, seien für Häfen keine konkreten Lärmgrenzwerte festgelegt. Ferner gelinge es den Rekurrierenden nicht zu begründen, weshalb relevante Lärmemissionen vom sanierten Hafen zu erwarten wären. Da die Anzahl Boote im Vergleich zum Bestand nicht zu-, sondern abnehme und auch sonst keine lärmrelevanten Aktivitäten vorgesehen seien, die über den normalen Betrieb im heutigen Umfang hinausgingen, sei mit keiner Zunahme von Lärm zu rechnen. Beim heute bestehenden Hafen habe der Hafenbetrieb bislang zu keinen Beschwerden Anlass gegeben. Die Lärmvorschriften seien im erforderlichen Umfang eingehalten. Ein Lärmgutachten sei offensichtlich nicht notwendig. Auch die Bauherrschaft hält dafür, dass die Überweisung des Baugesuchs an die Baubehörde unterbleiben dürfen. Weiter handle es sich beim konzessionierten Hafen um eine Anlage, die nur sehr geringen Lärm verursache. In den vergangenen Jahren sei es denn auch nie zu irgendwelchen Lärmklagen gekommen. Im Übrigen gehe es vorliegend – wie bereits mehrfach erwähnt – um den Ersatz einer Anlage (welcher hinsichtlich Lärm zu keinerlei Veränderungen führen werde) und nicht um eine neue Anlage. Demzufolge sei eine lärmrechtliche Beurteilung im Rahmen des Konzessionsverfahrens auch nicht erforderlich. 7.2. Trotz Bewilligungspflicht ist in gewissen Fällen kein gesondertes baurechtliches Bewilligungsverfahren durchzuführen. So schliessen nach § 309 Abs. 2 PBG die Erteilung von wasserrechtlichen Konzessionen die baurechtliche Bewilligung ausdrücklich ein. Die kantonale Direktion kann solche Vorhaben der örtlichen Baubehörde jedoch zum baurechtlichen Entscheid überweisen. Dementsprechend bedarf es für Bauten im öffentlichen Seegebiet keiner Baubewilligung gemäss Planungs- und Baugesetz, da in solchen Fällen das Primat des konzessionsrechtlichen Verfahrens gemäss Wasserwirtschaftsgesetz gilt. Dieses wird durch die Planaufgabe eingeleitet, wobei Dritte

befugt sind, gegen das Konzessionsgesuch Einsprache zu erheben (§ 38 ff. WWG). Weiter wird die Hafenanlage im Verfahren gemäss Art. 24 RPG (Ausnahmebewilligung für Bauten ausserhalb der Bauzone) bewilligt. Sowohl die konzessionsrechtliche Bewilligung als auch die Ausnahmebewilligung gemäss R2.2022.00243 Seite 17

Art. 24 RPG setzen eine umfassende Interessenabwägung der kantonalen Behörde voraus. Diese hat zu prüfen, ob die Anforderungen an die Schonung des Landschafts- und Ortsbildes erfüllt sind und ob die Interessen der Nachbarn, namentlich auch hinsichtlich des Immissionsschutzes, hinreichend berücksichtigt werden. Damit ist nicht zu beanstanden, dass keine Überweisung an die kommunale Baubehörde erfolgt ist. 7.3. Ob eine umfassende Interessenabwägung stattgefunden und das Projekt insbesondere auf die erwähnten Anliegen ausreichend Rücksicht nimmt, bleibt nachfolgend zu prüfen. Die Hafenanlage ist im regionalen Richtplan G als bestehend eingetragen. Neu soll die Anlage zudem öffentlich zugänglich sein und die Öffentlichkeit das Recht haben, die Hafenanlage zu betreten und zu nutzen. Dadurch wird ein neuer Erholungsraum für die Bevölkerung geschaffen, was insoweit dem Planungsgrundsatz von Art. 3 Abs. 2 lit. c RPG entspricht. An der Realisierung des geplanten privaten Hafens besteht somit ein öffentliches Interesse. Zu diesem Interesse gesellt sich das Interesse der Bauherrschaft an der Erneuerung des sanierungsbedürftigen Hafens. Zu prüfen bleibt, ob diese Interessen die gegen das Hafenprojekt sprechenden öffentlichen und privaten Interessen überwiegen. Das Raumplanungsrecht sieht vor, dass die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG) und die Landschaft zu schonen sind (Art. 3 Abs. 2 RPG); See und Flussufer sollen freigehalten und deren öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert werden (lit. c). Naturnahe Landschaften und Erholungsräume sollen erhalten bleiben (lit. d). Seen und ihre Ufer sind grundsätzlich einer Schutzzone zuzuweisen (Art. 17 Abs. 1 lit. a RPG) oder mit anderen Massnahmen zu schützen (Abs. 2). Nach diesen Grundsätzen sind Seeflächen grundsätzlich freizuhalten. Allerdings sind im Einzelfall Ausnahmen möglich. Vorliegend ist zu berücksichtigen, dass am vorliegenden Standort bereits eine Stationierungsanlage existiert. Weiter ist mit der Rekursgegnerschaft dafürzuhalten, dass das geplante Hafenprojekt weder vom Ufer noch vom See betrachtet eine schwere Beein-

R2.2022.00243 Seite 18

trächtigung des Ortsbilds darstellt. Die der bestehenden Bootswerft vorgelagerte Hafenanlage ist bereits heute nicht zu übersehen und setzt in der Umgebung und der Nachbarschaft der Kernzone K2 einen prägenden Akzent. Durch die neue, rund 18 m seewärts verschobene Mole ist in objektiver Hinsicht somit kein störender Widerspruch zum bereits verbauten Uferbereich und den bestehenden Gebäuden ersichtlich. Damit erfüllt das Projekt die Anforderungen an die Schonung des Ortsbilds. Nicht von der Hand weisen lässt sich hingegen der Einwand der Rekurrenden, dass deren Aussicht in einem grösseren Umfang als bisher beschnitten wird. Jedoch erfolgt diese Einschränkung lediglich in westlicher Richtung. In östliche und südliche Richtung besteht weiterhin uneingeschränkte Sicht und bewirkt die geplante Hafenanlage somit keinen relevanten Entzug von Aussicht. Hinzu kommt, dass kein Rechtsanspruch auf unbeschränkte Erhaltung der Aussicht besteht. 7.4.1. Im Rahmen der vorzunehmenden umfassenden Interessenabwägung sind jedoch auch die lärmrechtlichen Auswirkungen des Hafenprojekts zu berücksichtigen. Der bestehende Hafen wird abgebrochen und durch eine Anlage mit neu konzipierter Hafeneinfahrt ersetzt. Damit handelt es sich entgegen der Auffassung der Bauherrschaft um eine neue ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und von Art.

2 Abs. 1 LSV. Für eine Anlage der hier fraglichen Art fehlen Belastungsgrenzwerte. Demgemäss hat die Beurteilung der Lärmeinwirkungen nach Art. 40 Abs. 3 LSV unter Orientierung an den Kriterien von Art. 15, 19 und 23 USG im Einzelfall zu erfolgen. Dabei sind der Charakter des Lärms, Zeitpunkt und Häufigkeit seines Auftretens sowie die Lärmempfindlichkeit der Zone, in welcher die Immissionen auftreten, zu berücksichtigen (Art. 2 Abs. 5 LSV). Als neue Anlage muss die Hafenanlage den Anforderungen von Art. 23 in Verbindung mit Art. 15 und 13 Abs. 2 USG genügen, wonach die Lärmbelastung – spürbar – unter dem Niveau liegen muss, das die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stören würde (Art. 25 Abs. 1 USG). Massgebend ist eine objektivierte Lärmempfindlichkeit, die zwar auch besonders empfind-

R2.2022.00243 Seite 19  
liche Bevölkerungsgruppen berücksichtigt, aber nicht allein auf das Empfinden einzelner Nachbarn abstellt. In jedem Fall sind die technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Emissionsbegrenzung im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG zu treffen (Vorsorgeprinzip). Die Frage, ob Grund zur Annahme besteht, dass die Belastungsgrenzwerte überschritten werden (Art. 36 Abs. 1 LSV), verlangt eine vorweggenommene Würdigung der Lärmsituation. Ist diese Frage zu bejahen, so ist die Behörde zur Durchführung eines Beweis- und Ermittlungsverfahrens nach den Art. 36 ff. LSV und den Anhängen 2-7 LSV verpflichtet, ohne dass ihr insoweit noch ein Ermessensspielraum zustünde. Dabei dürfen keine hohen Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung der Planungswerte gestellt werden. Dies gilt jedenfalls im Kontext von Art. 25 Abs. 1 USG: Setzt die Erteilung der Baubewilligung eine positive Prognose hinsichtlich der Einhaltung der Planungswerte voraus, so sind weitere Ermittlungen in Form einer Lärmprognose (i.S.v. Art. 25 Abs. 2 Satz 1 und Art. 36 ff. LSV) schon dann geboten, wenn eine Überschreitung der Planungswerte möglich erscheint, d.h. beim aktuellen Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden kann (BGE 137 II 30, E. 3.4). 7.4.2. Vorliegend ist eine Lärmprognose zu Unrecht unterblieben. Nachdem der geplante Hafen mit 64 Bootsliegeplätzen als neue ortsfeste Anlage zu betrachten ist, müssen bei den lärmempfindlichen Räumen in der Umgebung durch die Lärmquellen innerhalb und ausserhalb des Hafens die Planungswerte eingehalten werden. Im Rahmen dieser Prüfung ist nicht relevant, ob es in den vergangenen Jahren zu Lärmklagen gekommen ist oder nicht, handelt es sich doch um ein neues Bauprojekt, welches die geltenden Lärmvorschriften zu respektieren hat. Weiter hat der Hafen als Neuanlage nicht nur an die Grenzwerte zu halten, sondern auch das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV ist zu beachten. Boote erzeugen typischerweise Lärm durch den Betrieb ihrer Innen- und Aussenbordmotoren. Die Lärmeinwirkungen können von verschiedenen Faktoren abhängen, wie der Anzahl der Boote, ihrer Grösse, der Art der Motoren, der Entfernung zwischen den Booten und den umliegenden Wohngebäuden sowie den örtlichen Bedingungen. Der Schall breitet sich über das Wasser aus und kann im Umfeld des Hafens zu Lärmimmissionen führen, R2.2022.00243 Seite 20

welche sich auf die Anwohner in der Nähe des Hafens auswirken und ihr Wohlbefinden beeinträchtigen können. Das Konfliktpotential manifestiert sich vorab an schönen Sommerwochenenden, wenn das Interesse der Bootsbesitzer an ihrer Freizeitbeschäftigung mit den Anliegen der Bewohner kollidiert. Die Hafenanlage befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Rekurrenden, deren Grundstücke der Kernzone K2 mit Empfindlichkeitsstufe ES III zugeordnet sind. Gemäss der grafischen Darstellung der Fahrwege (act. 15.1) werden die Boote bei der Zu- und Wegfahrt direkt vor der rekurrenti-

schen Liegenschaft in einer Entfernung von rund 20 m zum Ufer manövrieren. Bei erschwerten Wetterbedingungen mit starkem Wind oder unerfahrenen Bootsführern ist davon auszugehen, dass die Boote beim Einfahren in den Hafen näher ans Ufer gelangen. Wohl befindet sich die Hafeneinfahrt wie erwähnt in der inneren Uferzone gemäss Art. 53 BSV und dürfen die Boote damit mit einer Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h fahren. Allerdings bestehen über die Anzahl der zu erwartenden Zu- und Wegfahrten zum Hafen am Tag bzw. der Nacht keinerlei Angaben seitens der Bauherrschaft und auch hinsichtlich des Lärmpegels der ein- und ausfahrenden Boote fehlen Aussagen. Da die Hafenanlage in der Nähe eines Wohngebiets liegt, sind die potenziellen Auswirkungen des Lärms abzuschätzen, um eine Störung des Wohlbefindens der Anwohner auszuschliessen. Weiter soll die Mole neu öffentlich zugänglich sein, womit insbesondere an schönen Tagen und Abenden mit weiteren Lärmimmissionen (Freizeitlärm) zu rechnen ist. Auch diese Einflüsse sind bei Ermittlung der Lärmeinwirkungen zu berücksichtigen. Indem die Vorinstanz beim strittigen Hafenprojekt mit 64 Bootsplätzen gänzlich auf die Einholung einer Lärmprognose verzichtet hat und auch keinerlei Angaben vorliegen, lässt sich beim aktuellen Kenntnisstand nicht abschätzen, ob das umstrittene Hafenprojekt den bundesrechtlichen Anforderungen zu genügen vermag und ob gegebenenfalls Massnahmen zur Emissionsbegrenzung in Anwendung des Vorsorgeprinzips gemäss Art. 11 Abs. 2 USG zu ergreifen wären. Die Konzessionsbehörde ist ihrer Prüfungspflicht mithin nicht hinreichend nachgekommen. Damit hat sie ihre Untersuchungspflicht gemäss § 7 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) und Art. 36 LSV offensichtlich ver-

R2.2022.00243 Seite 21

letzt. Der angefochtene Entscheid erweist sich aus diesem Grund als rechtsfehlerhaft. Dies führt zur teilweisen Gutheissung des Rekurses. Die Angelegenheit ist zur weiteren Sachverhaltsabklärung und zur neuen Entscheidung im Sinne der Erwägungen an die Baudirektion zurückzuweisen. 7.5. Soweit die Rekurrierenden 2 auch die Prüfung der Parkierung fordern, ist folgendes anzumerken: Nachbarn sind regelmässig nicht legitimiert, die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze bzw. die Art der Erfüllung auf ihre Rechtmässigkeit überprüfen zu lassen, kann doch ein entsprechender Projektmangel mit einer für den Nachbarn in der Regel bedeutungslosen Nebenbestimmung geheilt werden. Ein rekurrierender Nachbar hat zwar Anspruch darauf, die Rechtmässigkeit eines Abstellplatzes überprüft zu haben, wenn die nach der Realisierung des Bauvorhabens entstehende Parkplatzsituation eine ernsthafte Beeinträchtigung von Nachbargrundstücken befürchten lässt. Eine legitimationsbegründende Betroffenheit durch die gewählte Parkierungslösung ist jedoch nicht leichthin und bei jeder Abweichung von den Bestimmungen über die Erstellung von Abstellplätzen anzunehmen. Ein Anfechtungsinteresse ist namentlich gegeben, wenn Übelstände im Sinn von § 243 Abs. 2 PBG zu befürchten sind, die sich in spezieller Weise zulasten des Nachbarn auswirken (VB.2019.00846 vom 30. April 2020, E. 3.4.3, mit weiteren Hinweisen). Im vorliegenden Fall ist keine Betroffenheit der Rekurrierenden in eigenen Interessen ersichtlich, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist. 8.1. Im Hinblick auf den Neuentcheid ist sodann der Einwand zu prüfen, wonach die erforderlichen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1ter NHG nicht rechtsgenügend gesichert seien. Zur Begründung machen die Rekurrierenden 1 geltend, dass im Perimeter des Hafens geschützte Ufervegetation im Sinne von Art. 21 Abs. 1 NHG vorhanden sei. Selbst wenn mit dem angepassten Projekt das Absterben von Unterwasservegetation in diversen ufernahen Bereichen verhindert werde, so werde der Uferbereich durch den Neubau und den Betrieb der Hafenanlage

dennoch beeinträchtigt. Die private Rekursgegnerin als Verursacherin R2.2022.00243 Seite 22

dieser Beeinträchtigung habe hierfür gemäss Art. 18 Abs. 1ter NHG angemessenen Ersatz zu leisten. Wie die Baudirektion in der angefochtenen Verfügung festhalte, hätten die Abklärungen des Amtes für Landschaft und Natur (ALN) allerdings ergeben, dass die Bauherrin bis anhin nicht für den gesamten Bedarf einen genügenden Ersatz nachweisen können. Da die notwendigen Massnahmen nicht alle innerhalb der Hafenanlage umgesetzt werden könnten, müssten weitere Ersatzflächen nachgewiesen werden. Selbst wenn ein stufenweises Vorgehen bei Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen grundsätzlich möglich sei, so müsse im Zeitpunkt der Erteilung der Konzession die rechtsverbindliche Sicherung der Massnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1ter NHG sichergestellt sein. Dies bedeute, dass die zu realisierenden Massnahmen feststehen müssten. Deren Umsetzung sei im Rahmen der Bauabnahme zu überprüfen. Vorliegend stütze sich die Baudirektion auf die Absichtserklärung der privaten Rekursgegnerin vom 16. März 2021, gemäss welcher sich diese verpflichte, innert drei Jahren ein Projekt über die noch fehlenden Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen vorzulegen. Die in Dispositivziffer IV statuierte Auflage, bis spätestens drei Jahre nach Rechtskraft der Verfügung ein bewilligungsfähiges und bezüglich ökologischen Ersatzes ausreichendes Projekt einzureichen und von den zuständigen Behörden bewilligen zu lassen, vermöge die Sicherstellung der Ausführung der Ersatzmassnahmen aber keineswegs zu gewährleisten. Gerade weil die Baudirektion bzw. das ALN selbst einräume, dass sich die Suche nach Aufwertungsmöglichkeiten am Zürichsee schwierig gestalte und die private Rekursgegnerin bereits intensive Suchbemühungen getätigt habe, liege es auf der Hand, dass sie der Auflage nicht, jedenfalls nicht fristgerecht, werde nachkommen können. Schliesslich datiere die Absichtserklärung vom 16. März 2021 und offenbar hätten bis heute keine angemessenen Aufwertungsmöglichkeiten am Zürichsee gefunden werden können. Wie die Bauherrin der genannten Auflage innert drei Jahren nachkommen soll, wo sie sich doch schon so intensiv bemüht haben soll, sei mehr als fraglich. An der unzureichenden Sicherung der noch nicht konkretisierten ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen vermöge auch der Vorbehalt einer Einschränkung der Konzession auf einen Teil der nutzbaren Fläche bei Nichteinhaltung der Frist nichts zu ändern. Auch die Rekurrierenden halten dafür, dass die gesetzeskonforme Realisierung des Bauvorhabens durch die statuierte Auflage nicht gewährleistet R2.2022.00243 Seite 23

werde. Weiter komme hinzu, dass gemäss Art. 21 Abs. 1 NHG die Ufervegetation weder gerodet noch überschüttet noch auf andere Weise zum Absterben gebracht werden dürfe. Wie auch im Hafensbereich selbst so werde auch ausserhalb davon (durch die Wendemanöver) der Fortbestand der Ufervegetation nahe der angrenzenden Privatgrundstücke in Frage gestellt. Ausnahmegewilligungen nach Art. 22 Abs. 2 NHG seien restriktiv zu handhaben, wovon auch die kantonale Vorinstanz ausgehe. Angesichts der wie erwähnt alternativen Möglichkeiten zur Ein-/Ausfahrt direkt aus/in Richtung Osten oder Süden bestünden keine Ausnahmegründe. Die Vorinstanz habe insoweit auch keine Ersatzmassnahmen angeordnet, indem der Zufahrtsbereich in der Flächenberechnung fehle. Die Baudirektion entgegnet, aufgrund des dringenden Sanierungsbedarfs des Hafens habe nicht zugewartet werden können, bis alle Ausgleichsflächen gesichert gewesen seien. Die zunehmenden Sicherheitsrisiken hätten eine möglichst rasche Behebung dieses Zustands verlangt. Somit sei das stufenweise Vorgehen im hier streitigen Fall angebracht

und sinnvoll. Weiter sei darauf hinzuweisen, dass eine Ausgleichs- und Ersatzpflicht nicht erst durch die Sanierung eines Hafens entstehe, sondern diese Pflicht auch bei einer Konzessionserneuerung ohne bauliche Veränderung entstanden wäre. Eine Verweigerung der Konzession bis zum Zeitpunkt, an dem ein gesichertes Projekt vorgewiesen werden könne, würde nichts an der Beeinträchtigung ändern. Im Gegenteil würden die baulichen Veränderungen zu einer Verbesserung der Situation in ökologischer Hinsicht führen, unter anderem weil eine Freifläche innerhalb des Hafens entstehe. Auch werde ein Teil der Massnahmen innerhalb des Hafens bereits umgesetzt. Je früher dies vorgenommen werde, desto schneller stelle sich die gewünschte ökologische Verbesserung ein. Eine Verweigerung der Konzession auf Grund des noch nicht vorhandenen Projektes wäre somit unzweckmässig. Richtig und unbestritten sei, dass die noch fehlenden Massnahmen innert der gesetzten Frist nachzuholen seien. Mit der Möglichkeit der teilweisen Nutzungseinschränkung sei sichergestellt, dass die Suche nach einer Umsetzungsmöglichkeit weiterhin im Eigeninteresse der Konzessionärin sei. Nicht bestritten werde, dass die Suche nach möglichen Projekten nicht einfach sei. Dies ändere jedoch nichts an der Zulässigkeit der (ausnahmsweisen) zeitlichen Aufteilung. Die Bauherrschaft hält dafür, dass ein grosses Potenzial für Revitalisierungen im Zürichsee existiere. Es könne also davon ausgegangen werden, dass R2.2022.00243 Seite 24

innert der vorgeschriebenen Frist ein Projekt gefunden und umgesetzt werde. Im Kommentar zu Art. 18 NHG finde sich der Hinweis, dass sich die Suche nach sinnvollen und verhältnismässigen Ersatzmassnahmen im Einzelfall als schwierig erweisen könne, und dass deshalb einige Kantone sog. "Poolösungen" vorsähen. In solchen könnten auch grössere und zusammenhängende (und damit bessere) Ersatzmassnahmen getroffen werden, die aber das Zusammenwirken mehrerer Beteiligter erfordern würden. Im vorliegenden Fall habe nicht auf eine solche Poolösung zurückgegriffen werden können, weil es solche im Kanton Zürich nicht gebe. Auch bei einer Poolösung sei es aber zwingend, dass zwischen Ausführung des Projekts und Umsetzung der Ersatzmassnahmen eine gewisse Flexibilität in zeitlicher und örtlicher Hinsicht gewährleistet sein müsse. Folglich entspreche es auch den gesetzlichen Rahmenbedingungen von Art. 18 NHG, wenn vorliegend die Umsetzung der Ersatzmassnahmen innerhalb einer festgelegten Frist nach Eintreten der Rechtskraft der Verfügung erfolgen müsse. Die Evaluierung und Projektierung von Ersatzmassnahmen ausserhalb des Bauperimeters seien mit grossem zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Es sei deshalb auch unverhältnismässig, diesen Aufwand von der Bauherrschaft zu verlangen, bevor geklärt sei, ob das Hafenprojekt überhaupt bewilligt werden könne. Indem die Nichterfüllung der Auflage betreffend Umsetzung der Ersatzmassnahmen von der Vorinstanz mit der Beschränkung der nutzbaren Hafenfläche sanktioniert werden könne (vgl. Dispositivziffer IV der angefochtenen Verfügung), werde der Vollzug von Art. 18 NHG in ausreichendem Mass und in rechtsverbindlicher und erzwingbarer Form sichergestellt. Sodann habe das Ein- und Ausfahren der Boote in den Hafen keinerlei nachteiligen Einfluss auf die Ufervegetation im Bereich vor der Hafeneinfahrt. Dies ergebe sich aus den massgebenden Berechnungsgrundlagen für die Bemessung des Ersatzbedarfs gemäss den Vorgaben von ALN und BAFU (vgl. Bericht I vom 16. März 2021 Anhang 1). Dort würden zur Hafенfläche nur diejenigen Flächen gerechnet, die durch die Stationierung von Booten oder die Lage der Mole betroffen seien. Die befahrenen Verkehrswege würden davon ausgenommen. Das müsse deshalb auch für die Hafeneinfahrt gelten, und eine Flächenberechnung für den Zufahrtsbereich erübrige sich. R2.2022.00243 Seite 25

Im Rahmen des weiteren Schriftenwechsels halten die Parteien an ihren Anträgen und Standpunkten fest. 8.2.1. Gemäss Art. 18 Abs. 1bis NHG sind Uferbereiche und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen, besonders zu schützen. Lässt sich die Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichstem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen (Art. 18 Abs. 1ter NHG). Anzustreben ist im Rahmen von Art. 18 Abs. 1ter NHG ein in qualitativer und in quantitativer Hinsicht gleichwertiger Ersatz. Qualitativ gleichwertig sind Massnahmen, die auf gleiche Weise dem Zweck dienen, genügend grosse Lebensräume zu erhalten, um dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten entgegenzuwirken. Quantitativ gleichwertig ist der Ersatz, wenn das Ersatzobjekt dem zerstörten Schutzobjekt hinsichtlich Ausdehnung und Fläche entspricht (Karl Ludwig Fahrländer, Kommentar NHG, Peter M. Keller/Jean-Baptiste Zufferey/Karl Ludwig Fahrländer (Hrsg.), 2. Auflage 2019, Art. 18 Rz. 37). Das Ersatzobjekt muss somit ähnliche ökologische Funktionen übernehmen können wie das zerstörte (BGr 1A.82/1999 vom 19. November 1999 E. 4a, in: URP 2000 S. 369). Im Rahmen dieser Vorgaben kommt der rechtsanwendenden Behörde bei der Frage, wie die Ersatzmassnahmen in der Praxis konkret ausgestaltet werden sollen, ein erhebliches Ermessen zu (BGr 1C\_393/2014 vom 3. März 2016, E. 10.6). 8.2.2. Gemäss dem Bericht "Sanierung und Anpassung Hafenanlage F (X)" der I vom 16. März 2021 (act. 10.7) führt das "künftige Hafendesign" in kleinerem Umfang zu einer Beschattung bestehender Unterwasservegetation. Es ergibt sich daher eine Anforderung an Aufwertungsfläche von 1'090 m<sup>2</sup>. Die Umsetzung soll in Form einer Revitalisierung von amphibischen und aquatischen Lebensräumen erfolgen. Gemäss der Einschätzung der Fachstelle Naturschutz vom 26. Januar 2021 kann durch Aufwertungsmassnahmen im Hafenninnern nur ein Teil der erforderlichen Ersatzfläche, nämlich ein Anteil von 275 m<sup>2</sup> – 320 m<sup>2</sup> angerechnet werden. Für den verbleibenden Bedarf von rund 800 m<sup>2</sup> ist ein geeigneter Uferabschnitt auf dem möglichst in der

R2.2022.00243 Seite 26

Nähe der zugehörigen "Belastung" (Hafenanlage F) ein geeigneter Uferabschnitt auf dem Gemeindegebiet X zu evaluieren. Gemäss Vorgehensvorschlag und Absprache mit der Fachstelle Naturschutz soll bis drei Jahre nach Konzessionserteilung ein Detailkonzept zur Deckung des restlichen Ersatzbedarfs erstellt werden und die Umsetzung im Verlauf von fünf Jahren erfolgen. Die F AG gewährleistet in Form einer verbindlichen Absichtserklärung (als Teil der Projekteingabe) die Planung und termingerechte Umsetzung der erforderlichen Ersatzmassnahmen. In diesem Sinne liegt eine "Absichtserklärung Umsetzung Ersatzmassnahmen" der F AG vom 16. März 2021 vor. Dass im vorliegenden Fall eine Pflicht für ökologische Ausgleich- und Ersatzmassnahmen im Sinne von Art. 18 Abs. 1ter NHG besteht, ist unbestritten. Uneinigkeit herrscht jedoch darüber, in welchem Zeitpunkt diese Ersatzmassnahmen umgesetzt werden müssen. Auch wird die Flächenberechnung der erforderlichen Ersatzmassnahmen seitens der Rekurrierenden 2 in Frage gestellt. 8.3. Der Koordinationsgrundsatz (Art. 25a RPG) verlangt, dass die für die Errichtung einer Baute erforderlichen Verfügungen materiell soweit möglich formell koordiniert ergehen (Abs. 1-3). Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1ter NHG sind integrale Bestandteile eines Vorhabens. Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts unterliegen entsprechende Massnahmen daher der Koordinationspflicht und müssen mit der Bewilligung des

Bauvorhabens koordiniert werden. Jedoch sei es bei komplexen Verfahren zuweilen unumgänglich, dass der Grundsatzentscheid über die Zulässigkeit eines Vorhabens vor dem Entscheid über weitere Bewilligungen getroffen werden müsse, weil es unmöglich sei, alle Gesichtspunkte, die Gegenstand einer Bewilligung bildeten, in einem Entscheid zu behandeln. Eine solche Aufteilung könne zulässig sein, sofern die erforderlich materielle und (soweit möglich) formelle Koordination der Entscheide nicht vereitelt werde (BGE 126 II 26 E. 5d S. 39 mit Hinweisen). Bei Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen empfehle auch das BAFU ein stufenweises Vorgehen. Allerdings müsse der Entscheid der zuständigen Behörde über ein Vorhaben die rechtsverbindliche Sicherung der Massnahmen ausdrücklich einschliessen R2.2022.00243 Seite 27

oder zumindest vorbehalten. Mit der massgeblichen Bewilligung für das Vorhaben müsse entschieden werden, welche Massnahmen nach Art. 18 Abs. 1ter NHG realisiert werden müssten; und ihre Umsetzung müsse im Rahmen der Bauabnahme kontrolliert werden. Zudem müssten langfristige Nutzungseinschränkungen und Unterhaltsmassnahmen (z.B. für Ersatzlebensräume) dauerhaft gesichert werden, z.B. durch den Abschluss öffentlichrechtlicher oder privatrechtlicher Verträge oder raumplanerische Instrumente (BGr 1C\_156/2012 vom 12. Oktober 2012, E. 6.2.2). 8.4. Soweit die Rekurrierenden 2 die Flächenberechnung der Ersatzmassnahmen bemängeln, da der Fortbestand der Ufervegetation auch im Zufahrtsbereich in Frage gestellt sei, erweist sich der Einwand als unbegründet. Aufgrund der Wassertiefe entlang des befahrbaren Bereichs ist nicht ersichtlich, inwiefern die Ein- und Ausfahrt der Boote die Ufervegetation tangieren soll. Die Berechnung der Fläche für die Ersatzmassnahmen erweist sich somit als korrekt. Damit bleibt zu prüfen, ob die angefochtene Verfügung den Koordinationsgrundsatz verletzt. Es ist unbestritten, dass die bestehende private Hafenanlage am Ende ihrer Lebensdauer angelangt ist und – wie aus dem Bericht der J AG über die Kontrollarbeiten an der Molenverankerung vom Februar 2020 (act. 10.27) hervorgeht – sanierungsbedürftig ist. Jedoch vermögen im vorliegenden Fall die Interessen der Bauherrschaft an einer zeitnahen Erneuerung des sanierungsbedürftigen Hafens die öffentlichen Interessen an der rechtzeitigen Erfüllung der Ersatzpflicht nicht zu überwiegen. Die geforderten ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind ein für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit wichtiger Bestandteil des Hafenprojekts. Damit die gesetzliche Pflicht erfüllt werden kann, müssen die Flächen und ihr fachgerechter Unterhalt rechtlich ausreichend gesichert sein. Der Entscheid der Bewilligungsbehörde über das Vorhaben hat daher – selbst bei einem stufenweisen Vorgehen – die rechtsverbindliche Sicherung der Ersatzmassnahmen ausdrücklich einzuschliessen bzw. vorzubehalten. Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt. Es steht zwar fest, dass neben den anerkannten ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen innerhalb des Hafens im Umfang von 275 m<sup>2</sup> bis 320 m<sup>2</sup> zur Erreichung der Umweltverträglichkeit weitere Massnahmen im R2.2022.00243 Seite 28

Umfang von 770 m<sup>2</sup> bis 815 m<sup>2</sup> zu erbringen sind. Eine Konkretisierung der zu realisierenden Massnahmen ist mit der konzessionsrechtlichen Bewilligung jedoch nicht erfolgt. Laut statuerter Auflage sind die geplanten Ersatzmassnahmen lediglich mit dem ALN abzusprechen und so rasch als möglich, spätestens drei Jahre nach Rechtskraft der Konzession zur Bewilligung einzureichen. Sobald ein bewilligungsfähiges und bezüglich ökologischem Ersatz ausreichendes Projekt eingereicht und durch die zuständigen Behörden geprüft wurde, legen letztere mit der Bewilligung die Frist für die Umsetzung fest

(vgl. Dispositivziffer IV der angefochtenen Verfügung). Diese Auflage gewährleistet die zureichende Sicherstellung der erforderlichen Ersatzpflicht nicht. Zunächst steht fest, dass die Bauherrschaft trotz intensiver Suchbemühungen und des behaupteten grossen Potenzials für Revitalisierungen im Zürichsee bislang keine Flächen für angemessene Aufwertungsmöglichkeiten am Zürichsee finden konnte. Diese Schwierigkeiten bei der Evaluierung von passenden Flächen rechtfertigen das Entgegenkommen der Bewilligungsbehörde nicht, selbst wenn zumindest ein Teil des ökologischen Ersatzes im Bereich des Hafens realisiert werden kann. Auch geht es nicht an, dass das Projekt über die noch fehlenden Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen erst nach Inbetriebnahme des neuen Hafens vorzulegen ist und der Zeitpunkt für die Umsetzung gänzlich offen bleibt. Dies widerspricht offensichtlich dem Sinn und Zweck von Art. 18 Abs. 1ter NHG. So sind gemäss höchstrichterlicher Rechtsprechung auch bei einem stufenweisen Vorgehen die Detailpläne und der Zeitplan spätestens vor Baubeginn einzureichen und ist die sachgerechte Umsetzung der notwendigen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen bei der Bauabnahme zu kontrollieren (vgl. BGr 1C\_156/2012, E. 6.2.2 ff.). An diesem Ergebnis vermag die ins Feld geführte zeitliche Dringlichkeit der Hafenerneuerung nichts zu ändern, stehen dabei doch hauptsächlich finanzielle Überlegungen der Bauherrschaft im Vordergrund. Denn es ist davon auszugehen, dass der schlechte Zustand des bestehenden Hafens wohl zu einem grossen Teil auf eine Vernachlässigung des Unterhalts durch die private Rekursgegnerin zurückzuführen ist. So wurden gemäss dem erwähnten Bericht über die Kontrollarbeiten an der Molenverankerung etwa die Strebenketten noch nie ausgewechselt (act. 10.27, S. 3). Wenn die Bauherrschaft somit bis zum Nachweis der geforderten Ausgleichsflächen aufgrund der zu-

R2.2022.00243 Seite 29

nehmenden Sicherheitsrisiken Kosten für dringende Sanierungsmassnahmen entstehen, so fallen diese bei der vorliegenden Interessenabwägung ausser Betracht. Wie die Rekurrierenden zu Recht einwenden, vermag schliesslich auch die auflagenweise vorbehaltene Beschränkung der erteilten Konzession auf einen Teil der nutzbaren Hafensfläche das Risiko der nicht umsetzbaren Ersatzmassnahme nicht aufzuwiegen. Bei dieser Auflage handelt es sich um eine Kann-Vorschrift. Damit steht es im Ermessen der Konzessionsbehörde, ob der Bauherrschaft im Falle der Nichterfüllung der geforderten ökologischen Ersatzmassnahmen tatsächlich Konsequenzen drohen. Auch dies widerspricht dem Schutzzweck von Art. 18 Abs. 1ter NHG. Unter diesen Umständen ist der angefochtene Entscheid auch aus Sicht des Koordinationsgrundsatzes zu beanstanden. Nachdem derzeit im Kanton Zürich die strategische Planung zur Revitalisierung des Seeufers angelaufen ist und die Baudirektion zudem betont hat, dass am Zürichsee ein grosses Potential für Revitalisierungen besteht, sind die Aussichten für die Verwirklichung von Ausgleichs- und Ersatzflächen intakt. Jedoch muss – wie vorne dargelegt – zur Erreichung der Umweltverträglichkeit sichergestellt sein, dass rechtzeitig vor Baubeginn ein solches Detailprojekt vorgelegt wird und die sachgerechte Umsetzung der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen gewährleistet ist. Diesem Erfordernis hat die Baudirektion im Rahmen ihres Neuntscheids Rechnung zu tragen. 9.1. Zusammenfassend ergibt sich, dass die Verfügung der Baudirektion in teilweiser Gutheissung des Rekurses aufzuheben und die Angelegenheit zur weiteren Sachverhaltsabklärung im Sinne der Erwägungen und zum Neuntscheid an die Baudirektion zurückzuweisen ist. Gemäss § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG tragen mehrere am Verfahren Beteiligte die Kosten in der Regel entsprechend ihrem Unterliegen. Bei (teilweiser) Gutheissung eines Nachbarrekurses ist

auch die Baubehörde bzw. die betreffende kantonale Amtsstelle als (teilweise) unterliegende Verfahrenspartei zu betrachten. Sie wird damit im Rechtsmittelverfahren neben der Bauherrschaft kostenpflichtig (VB.2004.00481 in RB 2005 Nr. 12). In der Regel sind R2.2022.00243 Seite 30

die Kosten zur einen Hälfte der Bauherrschaft und zur andern Hälfte der Vorinstanz (bzw. den Vorinstanzen) aufzuerlegen. Die Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zu erneuter Abklärung (mit noch offenem Ausgang) gilt praxisgemäss (BGE 132 V 215 E.6.1) für die Frage der Auferlegung der Gerichtskosten wie auch der Parteientschädigung als volles Obsiegen, unabhängig davon, ob sie überhaupt beantragt, oder ob das entsprechende Begehren im Haupt- oder im Eventualantrag gestellt wird. Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten somit der Bauherrschaft und der Baudirektion je zur Hälfte aufzuerlegen (§ 13 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes [VRG]). Nach § 338 Abs. 1 PBG bzw. § 2 der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts (GebV VGr) legt das Baurekursgericht die Gerichtsgebühr nach seinem Zeitaufwand, nach der Schwierigkeit des Falls und nach dem bestimmten Streitwert oder dem tatsächlichen Streitinteresse fest. Liegt wie hier ein Verfahren ohne bestimmbaren Streitwert vor, beträgt die Gerichtsgebühr in der Regel Fr. 500.-- bis Fr. 50'000.-- (§ 338 Abs. 2 PBG; § 3 Abs. 2 GebV VGr). In besonders aufwendigen Verfahren kann die Gerichtsgebühr bis auf das Doppelte erhöht werden (§ 4 Abs. 1 GebV VGr). Bei der Bemessung der Gebührenhöhe steht der Rekursinstanz ein grosser Ermessensspielraum zu (Kaspar Plüss, in: Kommentar VRG, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2014, § 13 Rz. 25 ff.). Im Lichte des vorliegend gegebenen tatsächlichen Streitinteresses, des getätigten Verfahrensaufwandes und der Vereinigung mehrerer Rekursverfahren ist die Gerichtsgebühr auf Fr 8'000.-- festzusetzen (BGr 1C\_566/2015 vom 18. Februar 2016, E. 2; BGr 1C\_244/2013 vom 4. Juli 2013, E. 4; BRGE II Nrn. 0162 und 0163/2012 vom 23. Oktober 2012, E. 16, in BEZ 2014 Nr. 36; Entscheid bestätigt mit VB.2012.00774 vom 22. August 2013, dieser bestätigt mit BGr 1C\_810/2013 vom 14. Juli 2014; [www.baurekursgericht-zh.ch](http://www.baurekursgericht-zh.ch)). 9.2. Die privaten Parteien beantragen die Zuspprechung einer Umtriebsentschädigung. Gemäss § 17 Abs. 2 lit. a VRG kann im Rekursverfahren und im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die unterliegende Partei oder Amtsstelle zu einer angemessenen Entschädigung für die Umtriebe der Gegenpartei R2.2022.00243 Seite 31

verpflichtet werden, wenn die rechtsgenügende Darlegung komplizierter Sachverhalte und schwieriger Rechtsfragen besonderen Aufwand erforderte oder den Beizug eines Rechtsbeistandes rechtfertigte. Die Bemessung der Umtriebsentschädigung richtet sich nach § 8 GebV VGr. Der Beizug eines Rechtsbeistandes ist in aller Regel als Grund für die Zuspprechung einer Umtriebsentschädigung einzustufen (VB.2003.00093 vom 16. Oktober 2003, E. 3.1.). Demnach ist vorliegend den Rekurrentschaften in den Verfahren G.-Nrn. R2.2022.00243 und R2.2022.00249 zulasten der Bauherrschaft je eine Umtriebsentschädigung zuzuspprechen. Angemessen erscheint ein Betrag von je Fr. 2'500.-- (total Fr. 5'000.--). Da die Umtriebsentschädigung pauschal festgelegt wird, entfällt die Zuspprechung eines Mehrwertsteuerzusatzes von vornherein (BRKE II Nrn. 0247 und 0248/2007 in BEZ 2007 Nr. 56; [www.baurekursgericht-zh.ch](http://www.baurekursgericht-zh.ch)). R2.2022.00243 Seite 32

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.