

ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE III Nrn. 0060-0061/2024 vom 8. Mai 2024

ZH Baurekursgericht, 2024-05-08, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE III Nrn. 0060-0061_2024](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE_III_Nrn.0060-0061_2024)

FR: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE III Nrn. 0060-0061/2024 du 8 mai 2024

IT: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE III Nrn. 0060-0061/2024 del 8 maggio 2024

Regeste

Zu beurteilen waren zwei Nachbarrekurse gegen eine Wohnüberbauung mit 128 Wohnungen. Die Baugrundstücke liegen in der Industriezone mit Sonderbauvorschriften. Sie sind Bestandteil eines privaten Gestaltungsplans und liegen zudem im Perimeter eines zur Zeit sistierten Quartierplans. Die Rekurrierenden rügten unter anderem, der Quartierplan werde negativ präjudiziert, die Erschliessung sei ungenügend, die Gestaltungsplanvorschriften würden verletzt, die Lärmberechnungen seien mangelhaft, die Parkplatzberechnung sei nicht nachvollziehbar, es bestehe ein UVP-Pflicht, der Gewässerraum werde verletzt und es dürften keine Einbauten in den Grundwasserträger vorgenommen werden. Das Baurekursgericht wies die Rekurse ab soweit auf diese einzutreten war.

Erwägungen

E. 3

Die Baugrundstücke liegen gemäss der geltenden Bau- und Zonenordnung der Gemeinde X (BZO) in der Industriezone I2 mit Sonderbauvorschriften. Sie sind Bestandteil des privaten Gestaltungsplans E-Park und liegen zudem im Perimeter des hängigen und zur Zeit sistierten Quartierplans "H". Die Grundstücke sind mit einem Quartierplanbann belegt (§ 150 des Planungs- und Baugesetzes [PBG]). Sie grenzen im Nordosten an die F-Strasse (Staatsstrasse), im Nordwesten an die G-Strasse sowie im Südwesten und R3.2022.00194 Seite 4

Südosten an die E-Strasse an. Das Bauareal liegt sodann im Grundwasser- gebiet. Nach Art. 21 Abs. 1 BZO sind in der Industriezone mässig störende Indust- rie- und Gewerbe- sowie Handels- und Dienstleistungsbetriebe zulässig. Art. 41 ff. BZO zufolge bestehen für die Industriezone E Sonderbauvorschrif- ten, die zusätzlich auch eine Wohnnutzung zulassen (Art. 44 BZO). Die private Rekursgegnerin hat sich entschlossen, ihre Grundstücke mit ei- ner Gesamtfläche von insgesamt ca. 11'000 m2 gemäss diesen Sonderbau- vorschriften zu überbauen. Zu diesem Zweck hat sie einen privaten Gestal- tungsplan ausgearbeitet und festsetzen lassen. Dieser zielt in Erfüllung der festgelegten Pflichten gemäss Art. 45 BZO auf den Nachweis ab, dass die Wohnnutzung zweckmässig auf die bestehenden und geplanten gewerbli- chen Nutzungen abgestimmt wird, die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärm- schutzverordnung eingehalten werden und mit der nach dem Gestaltungs- plan vorgesehenen Gebäudeanordnung eine gute Gesamtwirkung erreicht werden kann. Sowohl die Festsetzung der Sonderbauvorschriften (vgl. BRKE III Nrn. 112 und 113/2007, VB.2007.00406 und 407 und BGr 1C_145/2008) als auch die Festsetzung des Gestaltungsplans (vgl. BRKE III Nr. 184/2011, VB.2012.00063 sowie BGr 1C_431/2012)

sowie ein erstes Bauprojekt (vgl. BRGE III 0047/2018) waren bereits Gegenstand von Rechtsmittelverfahren. Das nun zu beurteilende Bauvorhaben sieht die Erstellung einer Blockrandbebauung mit 128 Wohnungen, vier Atelierräumen, drei gewerblichen Einheiten im Erdgeschoss, vier kleinen Büroeinheiten in den Obergeschossen sowie die Erstellung einer Tiefgarage mit 71 Auto- und 14 Motorrad-Abstellplätzen vor. 4.1. Die Rekurrierenden machen vorab geltend, das Bauvorhaben präjudiziere den Quartierplan negativ. Auf den Baugrundstücken laste ein Quartierplanbann. Eine Baubewilligung könne daher nur erteilt werden, wenn die geplante Änderung die Aufstellung oder den Vollzug des Quartierplans weder verunmögliche noch wesentlich erschwere (§ 150 Abs. 1 PBG). Durch die R3.2022.00194 Seite 5

angefochtene Baubewilligung würden Tatsachen geschaffen, die eine sinnvolle Quartierplanung verunmöglichten. Namentlich werde der Standort der neuen Brücke über den H-Bach ohne Berücksichtigung raumplanerischer und gewässerschutzrechtlicher Anliegen präjudiziert. Die bauliche Entwicklung des restlichen Quartierplanperimeters werde durch die erteilte Baubewilligung verhindert oder zumindest stark erschwert. Sollte das Gericht wider Erwarten davon ausgehen, dass die Erschliessung des Baugrundstücks ausreichend sei, werde dies wohl nur knapp der Fall sein. Weitere Bauvorhaben dürften wohl mangels Erschliessung nicht mehr bewilligt werden. Das Quartierplanverfahren diene dazu, ein Quartier ganzheitlich zu entwickeln. Genau solche Situationen sollten mit einem Quartierplanverfahren verhindert werden. Im Weiteren bringen die Rekurrierenden in diesem Zusammenhang auch vor, die Erschliessung sei ungenügend. Sämtliche Beteiligte seien bereits seit den 90er-Jahren davon ausgegangen, dass die Erschliessung unzureichend sei. Die Rekursgegner wollten das vorliegende "Mega-Projekt" mit 128 Wohnungen sowie beinahe 1'000 m² Gewerbefläche mit dem bestehenden "Brückchen" über den H-Bach erschliessen. Der Verkehr des Gebiets E solle vollständig in die F-Strasse geführt werden. Im Gestaltungsplanverfahren sei die Erstellung von 94 Wohnungen geplant gewesen. Mit dem vorliegenden Bauprojekt sollen 128 Wohnungen realisiert werden. Obwohl bereits 2011 für alle Beteiligten erwiesen gewesen sei, dass die Erschliessung über die bestehende Brücke zur E-Strasse ungenügend sei, seien keine baulichen Änderungen veranlasst worden. Nach wie vor werde das Gebiet E über die bestehende Brücke erschlossen. Seit 2011 habe sich die Situation weiter verschärft. Der Verkehr habe zugenommen. Bereits heute bilde sich ein Rückstau in die E-Strasse. Im kommunalen Richtplan Verkehr, der gemäss Homepage der Gemeinde der Baudirektion zur Genehmigung weitergeleitet worden sei, liessen sich denn auch entsprechende Feststellungen finden. Im Rahmen des Rekursverfahrens gegen das Vorgängerprojekt habe die damalige Rekurrentin ein Verkehrsgutachten erstellen lassen. Es überrasche nicht, dass auch dieses zum Schluss gekommen sei, dass die Leistungsfähigkeit der Einmündung der E- in die F-Strasse mit der damals geplanten Überbauung gefährdet gewesen wäre. Das Gutachten datiere vom 25. Februar 2016. Bereits aufgrund der allgemeinen Steigerung des Verkehrsaufkommens sei davon auszugehen, dass sich die Situation mittlerweile noch weiter verschlechtert habe. Das vorliegende Projekt entspreche betreffend R3.2022.00194 Seite 6

die Erschliessung über die F-Strasse im Wesentlichen dem Vorgängerprojekt. Die im Gutachten genannten Mängel lägen folglich auch im vorliegenden Projekt vor. Um die Erschliessungsproblematik zu lösen, werde nun scheinbar ein Strassenprojekt erarbeitet, welches voraussichtlich von November 2026 bis Dezember 2030 realisiert werden solle.

Gemäss Studie sei vorgesehen, dass die Brücke über den H-Bach komplett erneuert werden solle (Gesamtverfügung der Baudirektion, S. 3). Gemäss Kenntnissen der Rekurrentin sei dieses Projekt noch nicht bewilligt worden. Schon deshalb könne es bei der Beurteilung der Erschliessung nicht (positiv) berücksichtigt werden. Die Tatsache, dass ein solches Projekt vorhanden sei, sei jedoch ein klares Indiz dafür, dass die derzeitige Erschliessung ungenügend sei. Der Baudirektion sei die Situation bekannt. Das Gutachten der I liege ihr aus früheren Verfahren vor. Die zitierte Erwägung könne nur folgendermassen verstanden werden: Betreffend Auswirkungen der Erschliessung auf die F- und G-Strasse bestehe Unklarheit. Diese Unklarheit werde nicht mittels Sachverhaltsabklärungen beseitigt, stattdessen werde die Bewilligung im Grundsatz erteilt. Sollte sich dann, nach erteilter Bewilligung, zeigen, dass die Erschliessung nicht ausreichend sei, sollten weitere Massnahmen geprüft werden. Mit anderen Worten: Zuerst die Baubewilligung, danach die Erschliessung. Dieses Vorgehen verletze Bundesrecht und kantonales Recht. Voraussetzung einer Baubewilligung sei, dass das zu bebauende Land erschlossen sei (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG). Dass vorliegend keine ausreichende Erschliessung bestehe, sei bereits mit Beschluss Nr. 146 vom 09. Mai 2011 festgestellt worden. Sollte das Gericht wider Erwarten nicht schon aufgrund der im Recht liegenden Akten zum Schluss kommen, dass die Erschliessung mangelhaft sei, werde die Einholung eines Behördengutachtens verlangt. Die Parteien des Erschliessungsvertrags hätten sodann einen Anspruch auf eine Erschliessungslösung gemäss Vertrag. Es herrsche Unklarheit, ob die Erschliessung privatrechtlich gesichert sei. Sollte der Erschliessungsvertrag durchsetzbar sein, könnte das vorliegende Bauvorhaben gegen diesen verstossen bzw. diesen präjudizieren. Diesfalls wäre die rechtsgenügeliche Erschliessung mindestens fraglich und eine Koordination wäre erforderlich. Ebenfalls im Zusammenhang mit den Erschliessungsvorschriften des Gestaltungsplanes bringen die Rekurrierenden vor, Art. 7 Abs. 1 der R3.2022.00194 Seite 7 Gestaltungsplanvorschriften (GPV) sei verletzt. Gemäss Art. 7 Abs. 1 GPV müsse die Zufahrt für das gesamte Planungsgebiet E-Park ausschliesslich über die E-Strasse erfolgen. Für die ordentlichen Grundstücksein-/ausfahrten sei zur F-Strasse ein Mindestabstand von 30 m einzuhalten. Diese Bestimmung sei vor dem Hintergrund der bereits damals (unzureichenden) Erschliessung auszulegen. Da Rückstau in die E-Strasse erwartet worden sei, sollten Ein- und Ausfahrten um mindestens 30 m zurückversetzt sein. Zur Messweise enthielten die Sonderbauvorschriften keine Regelung. Anwendbar sei § 267 PBG: Trottoir und Schutzstreifen gehörten zum Strassengebiet. Das Bauprojekt sehe derzeit einen Abstand zwischen Garageneinfahrt/ausfahrt und Fahrbahnrand von knapp unter 30 m vor. Das Trottoir und insbesondere der neu geplante Fussgängerstreifen im Bereich des Trottoirs würden beim Abstand nicht eingerechnet. Die Grundstückszufahrt liege somit im Strassenunterabstand. 4.2. Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung ist unter anderem die genügende Erschliessung des Baugrundstücks (Art. 22 Abs. 2 lit. b des Raumplanungsgesetzes [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 und § 359 Abs. 1 lit. i PBG - die Verkehrserschliessungsverordnung (VERV), welche die technischen Anforderungen an Zufahrten und Ausfahrten sowie die Sichtbe- reiche und die entsprechenden Messweisen regelt. Weiter dürfen durch die baulichen Massnahmen keine noch fehlenden oder durch den Gemeinderat beantragten planungsrechtlichen Festlegungen nachteilig beeinflusst werden (planungsrechtliche Baureife, § 234 PBG). R3.2022.00194 Seite 8

4.3. Das Baugrundstück wird über die E-Strasse erschlossen. Dass diese Strasse und die Ausfahrt den technischen Anforderungen gemäss VERV nicht genügen soll oder die Zufahrt nicht verkehrssicher sei, wird nicht vor- gebracht. Es ist somit davon auszugehen, dass die E-Strasse (mit Realisie- rung des geplanten Trottoirs) genügend ausgebaut bzw. dimensioniert ist. Die Verkehrsbelastung des Strassennetzes bildet demgegenüber kein Krite- rium für das Genügen der verkehrsmässigen Erschliessung (BRGE III Nr. 0103/2012, E. 5.3., in BEZ 2012 Nr. 61). Deshalb stellen die von den Rekurrierenden ins Feld geführten Rückstaus in die E-Strasse bzw. die Leistungsfähigkeit der Einmündung der E- in die F-Strasse die rechtsge- nügende Erschliessung des Bauvorhabens nicht in Frage und kann auch aus dem von den Rekurrierenden erwähnten Strassenprojekt keine ungenü- gende Erschliessung abgeleitet werden. Insbesondere kann auch nicht ge- sagt werden, dass das Bauvorhaben mit den 80 vorgesehenen Parkplätzen, die zum ganz überwiegenden Teil der Wohnnutzung dienen und entspre- chend wenig Fahrten generieren, zu einer Überlastung der vorhandenen Strassenkapazitäten führt (s. dazu auch die Ausführungen unter E. 4.6. und E. 5.2. weiter unten). 4.4. Die Baugrundstücke liegen sowohl im Perimeter des noch hängigen Quar- tierplanverfahrens "H" als auch innerhalb des rechtskräftig festgesetzten pri- vaten Gestaltungsplans "E-Park". Der gegen die Festsetzung des Gestaltungsplans erhobene Rekurs der Re- kurrentin 1 wurde letztinstanzlich durch das Bundesgericht (BGr 1C_431/2012) abgewiesen. Dem diesem Verfahren zugrunde liegen- den Entscheid des Baurekursgerichtes vom 14. Dezember 2011 (BRGE III Nr. 0184/2011, E. 6.) kann folgender Sachverhalt betreffend die Erschliessung entnommen werden: Im Rahmen der Vorprüfung des Gestal- tungsplans durch die Baudirektion habe das Amt für Raumentwicklung fest- gehalten, dass die Haupteerschliessung heute nicht mehr als ausreichend be- urteilt werden könne und angepasst werden müsse. Dabei werde die beste- hende Brücke um ca. 20 bis 30 m nach Osten verschoben. Gemäss den Grundlagen des Gestaltungsplans resultiere durch die neu vorgesehene Wohnnutzung nicht wesentlich mehr Verkehr als durch die heutige Industrie- nutzung. Die übergeordnete Planung müsse verschiedene Punkte R3.2022.00194 Seite 9

ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters berücksichtigen und erfordere ei- nen bestimmten Zeitbedarf. Dem Gestaltungsplan könne angesichts dieser Umstände mit der Erschliessung über die heute bestehende Brücke zuge- stimmt werden. Die Erschliessung des Gestaltungsplangebietes müsse bei einer Verschiebung der Brücke entsprechend angepasst werden. Damit sei, so die Rekursinstanz, evident, dass der Gestaltungsplan eine künftige Er- schliessungslösung des Gebietes E nicht negativ präjudiziere. Die Brücke solle vom Gestaltungsplanperimeter weg verschoben werden, weshalb die Festsetzung des Gestaltungsplans einer solchen Erschliessungsvariante of- fensichtlich nicht entgegenstehe. Die daraus resultierende notwendige An- passung der Erschliessung des Gestaltungsplangebietes sollte darüber hin- aus ohne weiteres möglich sein. Der durch die Wohnnutzung indizierte Mehr- verkehr werde durch die Vorinstanz wie auch die Baudirektion anerkannt. Dennoch sei nicht von einer wesentlichen Veränderung der

bestehenden Verhältnisse auszugehen. Doch selbst bei einer Verdoppelung der Fahrzeugbewegungen wären diese mit den heute bestehenden vergleichbar. Damit ergebe sich, dass das Gestaltungsplangebiet, insbesondere unter Berücksichtigung der Neuprojektierung der Haupteerschliessung der Industriezone "E", ohne weiteres hinreichend zugänglich sei. Das Bundesgericht hielt fest, die H-Bachbrücke liege ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Deren Verschiebung um 20 bis 30 Meter nach Osten hätte keinen Einfluss auf die im Gestaltungsplan vorgesehene Feinerschliessung, da sich hierdurch am Verkehrsaufkommen innerhalb des Gestaltungsplangebiets mutmasslich kaum etwas ändern würde (BGr 1C_431/2012, E. 3.3.1.). 4.5. Zusammen mit den Vorinstanzen und der privaten Rekursgegnerin kann festgehalten werden, dass mit dem Gestaltungsplan die Voraussetzungen für die Baureife der Grundstücke gerade auch hinsichtlich der Erschliessung festgelegt wurden. Mit einer gestaltungsplankonformen Erschliessung wird der Vollzug des Quartierplanes nicht negativ präjudiziert. Den Akten lässt sich sodann entnehmen, dass im Juni 2017 ein neuer privater Erschliessungsvertrag abgeschlossen und öffentlich beurkundet wurde, welcher vorsieht, das Quartierplangebiet umfassend zu erschliessen. Mit dieser privatrechtlichen Regelung wird das Quartierplanverfahren obsolet. Die R3.2022.00194 Seite 10

Erschliessung des streitbetroffenen Bauvorhabens entspricht dem Verkehrskonzept dieses Vertrags (act. 23.61 in R2.2022.00194, Vertragsbeilage 1). Nach rechtskräftiger Festsetzung des Gestaltungsplans "E-Park" verbleibt vorliegend nur noch die Prüfung, ob das konkrete Bauvorhaben der mit dem Gestaltungsplan festgesetzten Erschliessungslösung entspricht. 4.6. Aus den dem Gericht vorliegenden Akten ergibt sich ohne weiteres, dass die mit dem Bauprojekt vorgesehene Erschliessungslösung den Gestaltungsplanvorschriften entspricht. Ein Verstoss gegen Art. 7 GPV liegt nicht vor. Die Zufahrt hält den erforderlichen Abstand von 30 m zur E-Strasse, gemessen ab Fahrbahnrand der F-Strasse, ein. Die von den Rekurrierenden propagierte Messweise gemäss § 267 PBG ist nicht sachgerecht. Bei Art. 7 GPV handelt es sich nicht um einen Strassenabstand im Sinne von § 265 PBG, vielmehr soll der Abstand der Ausfahrt vom Knoten E-/F-Strasse geregelt werden. Auf die Breite von Trottoiren und Schutzstreifen kann es nicht ankommen. Sodann haben sich die tatsächlichen Verhältnisse seit der Festsetzung des Gestaltungsplans auch nicht nachteilig verändert. Es ist zwar zutreffend, dass mit dem strittigen Bauprojekt mehr Wohnungen vorgesehen werden als im Richtprojekt, welches dem Gestaltungsplan zu Grunde lag. Es muss in diesem Zusammenhang aber beachtet werden, dass gleichzeitig aufgrund der neuen Parkplatzverordnung und der Zuweisung der unmittelbar beim Bahnhof X gelegenen Baugrundstücke zur ÖV-Gütekategorie A eine deutlich tiefere Anzahl an Abstellplätzen realisiert werden muss. Aufgrund der tieferen Anzahl Abstellplätze ist auch von einem geringeren Mehrverkehr auszugehen, als dies bei der Festsetzung des Gestaltungsplanes noch der Fall war. Selbst das erwähnte Parteigutachten der Rekurrentin – welches im Rahmen des Vorgängerprojekts eingereicht wurde (Anzahl Abstellplätze 147) und auf Grundlage einer Verkehrszählung von bloss einer Stunde beruht – kommt zum Schluss, dass der Verkehrsabfluss aus der Einmündung der E-Strasse in die F-Strasse zwar eher kritisch aber immer noch ausreichend ist. Mit Bezug auf die F-Strasse weist somit auch das private Gutachten keine nennenswerte Verschlechterung des Verkehrsflusses aus. Die Baudirektion ging bei der Vorprüfung des Gestaltungsplanes im Zusammenhang mit der geplanten Wohnnutzung sogar davon aus, dass selbst eine Verdoppelung R3.2022.00194 Seite 11

der Fahrzeugbewegungen die Verkehrsverhältnisse mit den heute bestehenden vergleichbar wären. Eine solche Massierung des Verkehrs wurde weder geltend gemacht, noch ist sie tatsächlich gegeben. Somit kann auch heute davon ausgegangen werden, dass sich die Verhältnisse nicht derart geändert hätten, dass der Gestaltungsplan revidiert werden müsste. Die Baugrundstücke weisen damit eine genügende Erschliessung auf. Allenfalls mögliche Verbesserungen sind bei Vorliegen einer ausreichenden Erschliessung nicht zwingend erforderlich. Im Rahmen eines von der Gemeinde geplanten Strassenprojektes können allfällige Verbesserungen noch realisiert werden. Ein solches ist offenbar auch in Planung. Da der tatsächlich resultierende Verkehr von einer im Baubewilligungsverfahren anzunehmenden Prognose abweichen kann, ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz darauf hinweist, dass im Bedarfsfall weitere Massnahmen zu prüfen sein werden. Die Rekurse sind somit in diesem Punkt abzuweisen.

5.1. Im Weiteren befürchten die Rekurrierenden im Zusammenhang mit der Erschliessungsfrage eine Verkehrsüberlastung bei der Einmündung in die Kantonsstrasse durch die zusätzlichen Parkplätze. Bereits heute herrschten zu Stosszeiten lange Schlangen wartender Fahrzeuge. Der Verkehrsfluss erfolge nur noch schleppend. Mit den zusätzlich bewilligten Abstellplätzen verschlimmere sich diese Situation. Diese komplett unzumutbare und hochgradig rechtswidrige Erschliessungssituation werde sich durch die ab 2026 bis 2030 vom Kanton umfassenden Umbau der F-Strasse noch dramatisch verschärfen.

5.2. Zusammen mit den Vorinstanzen und der privaten Rekursgegnerin ist auch mit Bezug auf diese Rüge nochmals festzuhalten, dass mit dem rechtskräftig festgesetzten Gestaltungsplan die Voraussetzungen für die Baureife der Grundstücke gerade auch hinsichtlich der Erschliessung festgelegt wurden. Die Fahrbahnbreite der E-Strasse ist unbestrittenermassen genügend. Die erforderliche Fusswegverbindung wird in der erforderlichen Breite erstellt werden. Die Wohnnutzung verursacht keinen spürbaren Mehrverkehr und R3.2022.00194 Seite 12

führt nicht zu einer wesentlichen Veränderung der bestehenden Verhältnisse. Dies umso weniger, als die Baugrundstücke in nächster Nähe zum Bahnhof X und in der ÖV-Güteklasse A liegen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass die künftigen Bewohner die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen werden. Die hinreichende Feinerschliessung ist damit auch gegeben und bedarf keiner weiteren Abklärungen oder Ausführungen. Dies hat auch das Bundesgericht bereits im Rahmen der Überprüfung des Gestaltungsplans mit Urteil BGr 1C_431/2012 festgestellt. Da durch das Bauvorhaben somit kein wesentlicher Mehrverkehr verursacht wird, ist auch die bestehende Groberschliessung als für das geplante Bauvorhaben genügend zu qualifizieren (vgl. dazu auch VB.2012.00063, E. 4.5). Die zeitweilige Überlastung einzelner Verkehrsknoten lässt sich gerade in dicht bebauten Gebieten kaum vermeiden und kann nicht dazu führen, dass ganzen Gebieten die Groberschliessung abgesprochen wird (vgl. dazu auch VB.2001.00245 vom 21. März 2002, E. 5c). Zudem hat die Baudirektion Kanton Zürich in der angefochtenen Verfügung festgehalten, dass für den Fall, dass sich zeigen sollte, dass auf der F- und G-Strasse, infolge des durch das Bauvorhaben erzeugten Mehrverkehrs, starke Verkehrsbehinderungen entstehen, weitere Massnahmen anzuordnen seien. Im Vordergrund stehe insbesondere die Anordnung einer Linksabbiegespur. Die gesamten Kosten der Planung und der Ausführung gingen zu Lasten des Verursachers. Die Baugrundstücke weisen damit eine genügende Erschliessung auf. Im Rahmen des von der Gemeinde geplanten Strassenprojektes können sodann allfällige Verbesserungen noch realisiert werden. Die Rekurse sind auch in diesem Punkt abzuweisen.

6.1. Im Weiteren

rügen die Rekurrierenden 2 die Ausfahrt sei ungenügend. Anwendbar seien die VSS-Normen sowie das Handbuch Veloparkierung des Bundesamts für Strassen (Art. 14 Parkplatzverordnung X). Im Untergeschoss seien 144 Veloabstellplätze vorgesehen. Diese seien von der Tiefgarage aus zugänglich. Es handle sich um eine kombinierte Parkierungsanlage. Fahrwege von Motorfahrzeugen und leichten Zweirädern seien getrennt zu führen (SN 640 291 a, Ziff. 9.3). Entsprechende bauliche R3.2022.00194 Seite 13

Massnahmen seien nicht vorgesehen. Dies führe zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit. 6.2. Gemäss Ziffer 9.3 der VSS-Norm SN 640 291a sollten bei kombinierten Parkierungsanlagen, in denen auch leichte Zweiräder abgestellt werden, Fahrwege von Motorfahrzeugen und leichten Zweirädern getrennt geführt werden. Es handelt sich gemäss der Formulierung um eine Kann-Vorschrift. Wenn die Bewilligungsbehörde somit begründet, dass es sich bei den Veloabstellplätzen im Untergeschoss um Langzeitabstellplätze handle, welche naturgemäss wenig benutzt würden und daher auf getrennte Fahrwege verzichtet worden sei, ist dies grundsätzlich nicht zu beanstanden. Hinzu kommt, dass ein entsprechender Mangel nicht zur Aufhebung der Baubewilligung führen würde, sondern problemlos mittels einer Auflage geheilt werden könnte, die den Rekurrierenden keinerlei Vorteile für ihr Grundstück verschafft. Sie wären daher zur Erhebung dieser Rüge ohnehin nicht legitimiert. 7.1. Im Weiteren bringen die Rekurrierenden 2 eine Verletzung von Art. 6 Abs. 3 GPV vor. Vorteil des Gestaltungsplans solle eine qualitativ gute Gestaltung der Überbauung sein. Gemäss Art. 6 Abs. 3 GPV sei daher gleichzeitig mit dem Baugesuch ein detaillierter Umgebungsplan einzureichen. Wie die Rekursgegnerin 2 richtig festgestellt habe, fehle ein solcher Umgebungsplan. Der im Recht liegende Umgebungsplan gebe nicht vollumfänglich und damit auch nicht detailliert Auskunft über die Gestaltung der Umgebung. Aufgrund der ausdrücklichen Anordnung in Art. 6 Abs. 3 GPV verstosse die Auflage in Dispositivziffer 1.1.j der Baubewilligung, wonach der detaillierte Umgebungsplan vor Baubeginn einzureichen und bewilligen zu lassen sei, gegen Art. 6 Abs. 3 GPV. Der Nachweis der erforderlichen Spiel- und Ruheflächen sei dem Umgebungsplan auch nicht zu entnehmen. 7.2 Art. 6 Abs. 3 GPV verlangt, dass gleichzeitig mit dem Baugesuch ein detaillierte Umgebungsplan (Umgebungsplanung, Materialien, Bepflanzungskonzept) einzureichen ist. Der mit dem Baugesuch eingereichte Umgebungsplan (act. 23.16 im Verfahren G.-Nr. R3.2022.00194) erfüllt diese Anforderungen ohne weiteres. Die Nutzung der Umgebung ist ablesbar, die einzelnen R3.2022.00194 Seite 14

Materialisierungen sind angegeben und auch das Bepflanzungskonzept ist ersichtlich. Dass die kommunale Baubehörde darüber hinaus vor Baubeginn noch weitere Angaben wie Höhenkoten, Gefälle, Flächenangaben sowie teilweise Oberflächenbeschaffenheit von Plätzen und Wegen verlangt, ist nicht zu beanstanden. Ein Verstoß gegen Art. 6 Abs. 3 GPV liegt nicht vor. Dass die erforderlichen Spiel- und Ruheflächen im geforderten Umfang von 1.912 m² nachgewiesen werden können, ergibt sich aus dem vorliegenden Umgebungsplan ohne weiteres. Das Bauvorhaben verfügt zweifellos über genügend Freifläche. 8.1. Die Rekurrierenden 2 rügen sodann, die Baumassenziffer sei verletzt. Massgebliche Grundfläche sei die von der Baueingabe erfasste Fläche der baulich noch nicht ausgenützten Grundstücke der Bauzone (§ 259 Abs. 1 PBG). Massgebend könnten nur Flächen sein, die für eine Nutzung zu Wohn- und Gewerbebezwecken überhaupt in Frage kämen. Dies treffe nicht zu bei Flächen, die durch die Planung Verkehrszwecken zugewiesen seien und deshalb von ihrer Funktion her für eine bauliche Nutzung dieser Art

nicht zur Verfügung stünden. Die E-Strasse bilde offenbar Gegenstand des Quartierplans H. Die Fläche der E-Strasse könne demnach nicht massgebend sein. Zusammenfassend dürften die Flächen der Grundstücke Kat.-Nrn. 2 und 3 der massgeblichen Grundfläche nicht angerechnet werden. Die zulässige Baumassenziffer werde damit überschritten und Art. 42 BZO verletzt. 8.2. Gemäss § 259 Abs. 1 PBG gehören zur anrechenbaren Grundstücksfläche die in der entsprechenden Bauzone liegenden Grundstücksflächen bzw. Grundstücksteile. Die Flächen der Hauszufahrten werden angerechnet. Nicht angerechnet werden die Flächen der Grund-, Grob- und Feinerschliessung. 8.3. Die zulässige Baumasse wird nicht überschritten. Die Flächen bzw. Teilflächen der Grundstücke Kat.-Nrn. 2 und 3 dürften zur massgeblichen Grundfläche angerechnet werden. Die Rekurrierenden verkennen, dass beide Grundstücke im Privateigentum der Bauherrschaft bzw. der Rekurrentin 1 R3.2022.00194 Seite 15

liegen und die Verkehrsfläche nicht auf einer hoheitlichen Festlegung (Verkehrsplan oder Quartierplan) beruht. Bei der Strassenfläche handelt es sich um eine reine Privatstrasse. Die Nutzungsrechte Dritter sind im privaten Erschliessungsvertrag vom 12. Juni 2017 abschliessend geregelt. Private Erschliessungsverträge sind nicht mit hoheitlichen Festlegungen gleichzusetzen. Es ist der Vorinstanz somit vollumfänglich zuzustimmen, wenn sie ausführt, die beiden Grundstücke dürften nach ständiger Praxis (VB.2003.00084, E. 2a; VB.2006.00215, E. 4; BRG III Nr. 0039/2022, E. 5.2.1) zur massgebenden Grundfläche dazugerechnet werden. 9.1. Die Rekurrierenden 2 monieren sodann, die Lärmberechnungen seien mangelhaft. Insbesondere sei ein falsches Berechnungsmodell verwendet worden. Gemäss den Baugesuchsakten sei die Lärmbelastung durch Strassenlärm mittels EMPA Strassenlärmmodell StL86 ermittelt worden. Das Bundesgericht habe das aus den 1980er-Jahren stammende Strassenlärmmodell StL86 aufgrund der Entwicklungen von Wissenschaft und Technik als in vielerlei Hinsicht veraltet bezeichnet (BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 5.1; BGr 1C_366/2017 vom 21. November 2018, E. 4.3; BGr 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020, E. 4.3.4; BGr 1C_244/2020 vom 17. Juni 2021, E. 4.3). Namentlich sei das Modell nicht für Geschwindigkeiten unter 50 km/h konzipiert und führe zu einer klaren Unterschätzung des Pegelminderungspotenzials. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfehle deshalb die Verwendung des Strassenlärmmodells sonROAD18 zur Lärmermittlung. Indem vorliegend für die Lärmermittlung auf das veraltete Strassenlärmmodell StL86 abgestellt worden sei, sei der Lärm bundesrechtswidrig ermittelt worden. Es sei von einer immens höheren Lärmbelastung, höheren Immissionsgrenzwertüberschreitungen und deutlich mehr davon betroffenen Wohn- und Gewerbeflächen auszugehen. Die Immissionsgrenzwerte dürften jedenfalls an der gesamten Westfassade – selbst bei Berücksichtigung der Lärmschutzbalkone – überschritten sein. Dies insbesondere deshalb, weil die Immissionsgrenzwerte selbst nach den Behauptungen der Rekursgegnerin 1 auf Basis der viel zu tiefen Emissionswerte nur knapp eingehalten werden könnten. R3.2022.00194 Seite 16

Im Weiteren sei es unterlassen worden, den Strassenlärm vollständig zu ermitteln. Namentlich der von der E-Strasse ausgehende Strassenlärm sei nicht berücksichtigt worden. Dieser sei insbesondere für die Süd- und Ostfassaden von Relevanz. Für die Lärmbewertung sei die gesamte Lärmbelastung zu berücksichtigen, die am betreffenden Einwirkungsort unabhängig von der Art der verursachenden Anlagen wahrgenommen werde (Botschaft USG 1979, S. 775). Belastungsgrenzwerte seien auch überschritten,

wenn die Summe gleichartiger Lärmimmissionen, die von mehreren Anlagen erzeugt würden, sie über- schreite (Art. 40 Abs. 2 LSV). In casu überlagerten sich der Bahn- und der Strassenlärm. Ferner verursachten die technischen Anlagen auf dem Dach sowie die Tiefgarage erheblichen Lärm. Diesem Umstand sei jedoch keine Rechnung getragen worden. Es seien lediglich separate Lärmermittlungen und -beurteilungen vorgenommen worden. Befinde sich nahe einer Schallquelle eine grössere, wenig schallabsorbierende Fläche, zum Beispiel eine Lärmschutzwand aus Stahl oder Beton, so werde von dort Schall reflektiert. Das wirke wie eine zweite Schallquelle an der reflektierenden Stelle, die sich mit der ersten überlagere und daher wie eine Pegelerhöhung um mehrere dB(A). Stünden sich zwei Flächen mit re- flektierender Oberfläche an einer Schallquelle gegenüber, werde der Schall mehrfach hin und her geworfen und noch mehr verstärkt. Erhöhten sie den Beurteilungspegel wahrnehmbar, müssten sie in die Beurteilung einfließen (BAV, Richtlinie Lärmschutz Eisenbahn, 20. Mai 2019, Ziff. 8.2.2.). Obwohl sich in unmittelbarer Nähe zur Bahnlinie und zu den Baugrundstücken zahl- reiche schallreflektierende Oberflächen befänden, sei diese Tatsache bei der Lärmermittlung und -beurteilung nicht berücksichtigt worden. Bei Knoten, die mit Lichtsignalsteuerung betrieben würden, sollte im Nahbe- reich bis 50 m eine Pegelkorrektur im Sinne eines Störwirkungszuschlages eingesetzt werden (Ziff. 4.4, S. 29). Obwohl sich unmittelbar an die Bau- grundstücke angrenzend gleich mehrere Knoten mit Lichtsignal-Steuerung befänden, sei kein Zuschlag berücksichtigt worden. Die ermittelten Lärmemissionen seien auch aus diesem Grund zu tief. Die Rekursgegner hätten sodann keine Prüfung nach Art. 31 Abs. 1 und /oder Abs. 2 LSV vorgenommen, sondern seien von einer Einhaltung der R3.2022.00194 Seite 17

Immissionsgrenzwerte ausgegangen. Dies sei falsch. Bei Gebäuden würden Lärmimmissionen in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume ermittelt (Art. 39 Abs. 1 LSV). Selbst auf Basis der zu tiefen Lärmemissionen sei die Rekursgegnerin 1 zur Feststellung gelangt, dass an zahlreichen Bal- konen der Westfassade Immissionsgrenzwertüberschreitungen vorlägen. Dank der geplanten Lärmschutzbalkone werde der Immissionsgrenzwert je- doch bei allen Fenstern der betroffenen Wohnungen eingehalten. Gestützt auf diese Feststellung seien die Rekursgegner 2 und 3 nicht von einer Über- schreitung der Immissionsgrenzwerte ausgegangen und hätten die Baube- willigung erteilt, ohne die Voraussetzungen von Art. 31 LSV zu prüfen. Es stelle sich die Frage, ob eine lärmmindernde Wirkung von Lärmschutz- balkonen bei der Lärmermittlung nach Art. 39 LSV bzw. bei der Beantwor- tung der Frage, ob eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte vorliege, berücksichtigt werden dürfe. Das Verwaltungsgericht habe im Zusammen- hang mit dem Vorgängerprojekt des vorliegenden Bauvorhabens ausgeführt, dass Lärmschutzbalkone als Ersatzmassnahmen zur Milderung der Auswir- kungen der Grenzüberschreitungen zu gelten hätten. Mithin mache es sinn- gemäss deutlich, dass diese Ersatzmassnahmen bei der Lärmermittlung nicht miteinbezogen werden dürfen. Diese Ersatzmassnahmen fielen denn auch nicht unter die vom Bundesgericht genannten gestalterischen und bau- lichen Massnahmen i.S.v. Art. 31 Abs. 1 lit. b LSV wie z.B. Grundrissgestal- tung oder abgewinkelte Fassaden. Ohne die Balkone seien die Immissions- werte an der Westfassade klar überschritten. Da die Rekursgegner von der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ausge- gangen seien, hätten sie es unterlassen, den Nachweis zu erbringen und zu prüfen, dass bzw. ob sämtliche verhältnismässigen Massnahmen i.S.v. Art. 31 Abs. 1 LSV ausgeschöpft worden seien und ob die Vorausset- zungen von Art. 31 Abs. 2 LSV gegeben seien. Sowohl im westlichen als auch im nördlichen Gebäudetrakt wiesen sämtliche Wohnungen den stark- befahrenen Strassen

zugewandte lärmempfindliche Räume auf. Ein konsequenter Versuch, die lärmempfindlichen Räume auf die ruhige Gebäudeseite auszurichten, sei nicht erkennbar. Die Lärmschutzbalkone fielen nicht unter die Massnahmen nach Art. 31 Abs. 1 LSV, sondern stellten vielmehr Ersatzmassnahmen dar (VB.2019.00654 vom 19. März 2020, E. 5.3). Es wären diverse, exemplarischen Massnahmen denkbar gewesen, wie etwa die Rückversetzung der West- und Nordfassade von den lärmverursachenden R3.2022.00194 Seite 18

Strassen, die Anordnung nicht lärmempfindlicher Räume wie Sanitärräume und Reduits an der West- und Nordfassade oder die Anordnung des Treppenhauses entlang der strassenzugewandten Fassaden statt innerhalb des Gebäudegrundrisses. Für eine Anwendung von Art. 31 Abs. 2 LSV bestehe nach dem Gesagten kein Raum. Zusammenfassend verstoße die Erteilung einer Baubewilligung trotz Nichtausschöpfen der Massnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gegen Art. 22 Abs. 2 USG sowie Art. 31 Abs. 1 und Abs. 2 LSV. 9.2. Gemäss Art. 22 des Umweltschutzgesetzes (USG) werden Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten für neue Gebäude, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, nur erteilt, wenn die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten sind (Abs. 1) oder die Räume zweckmässig angeordnet und die allenfalls notwendigen zusätzlichen Schallschutzmassnahmen getroffen werden (Abs. 2). Das Bundesgericht befand in seiner Entscheidung vom 16. März 2016 (BGr 1C_139/2015 und 1C_140/2015 vom 16. März 2016, E. 4.6, www.bger.ch), dass die Immissionsgrenzwerte an sämtlichen Fens-tern lärmempfindlicher Räume und nicht nur bei den lärmabgewandten Fens-tern einzuhalten seien. Die sog. "Lüftungsfensterpraxis" wurde daher als rechtswidrig befunden. Art. 31 Abs. 1 LSV bestimmt die baulichen oder gestalterischen Massnahmen, mit denen ein Gebäude gegen Lärm abgeschirmt werden kann. Können die Immissionsgrenzwerte mit diesen nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt. 9.3. Mit Bezug auf die Kritik am verwendeten Berechnungsmodell ist vorab Folgendes festzuhalten: Die Lärmbelastung wurde im Lärmgutachten vom 28. Februar 2022 (act. 23.39 im Verfahren G.-Nr. R3.2022.00194) unter Verwendung des Modells StL86+ ermittelt. Dieses ist zwar in vielerlei Hinsicht veraltet und wird nicht mehr allgemein für die Ermittlung des Lärms bei Fahrgeschwindigkeiten im Strassenverkehr unter 50 km/h empfohlen. Dennoch wurde die Verwendung von StL86+ später in einem Einzelfall nicht beanstandet, weil die damit ermittelten Werte aus Sicht des Lärmschutzes als vorsichtiger eingeschätzt wurden (BGr 1C_244/2020 vom 17. Juni 2021 mit R3.2022.00194 Seite 19

Hinweisen auf die Urteile 1C_366/2017 vom 21. November 2018, E. 4.3 und 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 5, in: URP 2016 S. 319). Das BAFU empfiehlt die Anwendung des Emissionsmodells sonROAD18 offiziell ab Beginn 2023 (siehe bafu.admin.ch/sonROAD18: FAQs sonROAD18, 22. Februar 2022, Frage 3). Das Baugesuch wurde im März 2022 gestellt und das darin enthaltene Lärmgutachten Strassenlärm datiert vom 28. Februar 2022. Es wurde daher zu Recht noch auf das alte Modell als Berechnungsgrundlage abgestellt. Hinzu kommt, dass die Kritik am alten Modell StL86+ vor allem darauf beruht, dass dieses nicht für tiefe Geschwindigkeiten (< 50 km/h) konzipiert ist. Dies ist indes vorliegend unerheblich, da keine Strassen mit tiefen Geschwindigkeiten relevant sind. Das gewählte Berechnungsmodell ist damit nicht zu beanstanden. 9.4. Bei den Emissionsangaben für das Modell StL86+ handelt es sich um

Schall- druckpegel in 1 m Abstand zur Strassenachse, bei den Emissionsangaben zu sonROAD18 um Schalleistungspegel. Die Emissionsangaben können und dürfen somit nicht direkt miteinander verglichen werden. Die angegebenen Pegel der Rekurrierenden gemäss dem neuen Modell sonROAD18 sind so- mit nicht massgeblich. Ein Vergleich könnte somit nur für die zugrundeliegenden Verkehrszahlen erfolgen. An den Verkehrszahlen hat sich mit der Aufschaltung der neuen Emissionsangaben für sonROAD18 im GIS-Browser des Kantons Zürich je- doch nichts nachteilig geändert (keine Verkehrszunahme). Folglich wurde im Lärmgutachten vom 28. Februar 2022 nicht von zu tiefen Emissionsangaben bzw. Verkehrszahlen ausgegangen, sondern korrekte und aktuelle Grundla- gendaten verwendet. Es liegen somit weder unrichtige Sachverhaltsfeststellungen noch Immissi- onsgrenzwertüberschreitungen vor. 9.5. Die E-Strasse hat aufgrund ihrer Lage und des geringen Verkehrsaufkom- mens keinen Einfluss auf die Lärmbelastung an der Nord- und Westfassade. Im GIS finden sich denn auch keine entsprechenden Lärmemissionsdaten. An den näher an der E-Strasse liegenden aber gegenüber den R3.2022.00194 Seite 20

verkehrsreichen Strassen weniger exponierten Fassaden (Ost, Süd) liegt die Lärmbelastung mehrere Dezibel unter den Immissionsgrenzwerten, so dass auch eine allfällige Erhöhung der Lärmbelastung an diesen Fassaden durch Berücksichtigung der E-Strasse nicht zu Immissionsgrenzwertüberschreitun- gen führen würde. Die E-Strasse hat somit keinen Einfluss auf die Beurtei- lung des Strassenlärms. 9.6. Bereits der Wortlaut von Art. 40 Abs. 2 LSV weist darauf hin, dass eine Be- urteilung von Lärmimmissionen nur dann kumulativ erfolgen kann und soll, wenn verschiedene gleichartige Lärmimmissionen zur Beurteilung stehen. Eine summarische Beurteilung verschiedener Lärmarten ist gemäss Lärm- schutzverordnung nicht vorgesehen. Bahnlärm, Strassenlärm und Tiefgara- genlärm sind eben gerade keine gleichartigen Lärmimmissionen und daher separat und nicht in der Summe zu beurteilen (es gelten je verschiedene Belastungsgrenzwerte, s. Anhänge 3, 4 und 6 LSV). Die Rechtsprechung weist denn auch darauf hin, dass verschiedene Lärmarten bei gleicher Schal- lintensität unterschiedliche Störwirkungen haben können (VB.2004.00483 in BEZ 2006 Nr. 60). Im vorliegenden Fall weist der Strassenlärm den höchsten Beurteilungspegel auf. Der Bahnlärm ist demgegenüber untergeordnet, liegt mit 53 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht weit unter dem Immissions- grenzwert von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht und muss daher, wie die Rekursgegnerschaft zu Recht ausführt, nicht weiter berücksichtigt werden. Der Lärm der Tiefgarage und der Lärm von Technikanlagen wurde in zwei zusätzlichen Lärmgutachten (act. 23.40 und 23.41 im Verfahren G.-Nr. R3.2022.00194) beurteilt. Diesen ist folgendes zu entnehmen: Die Tiefgarage verursacht einen max. Beurteilungspegel von 50 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht beim Wohnen im 1. Obergeschoss über dem Por- tal. Die Technikanlage verursacht einen Beurteilungspegel von 34 dB(A) am Tag und 39 dB(A) in der Nacht an diesem Ort. Energetisch addiert ergibt sich ein Gesamtbeurteilungspegel von 50 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Die Technikanlage spielt hier somit eine untergeordnete Rolle. Im Rahmen einer Gesamtbeurteilung zusammen mit dem Strassenlärm verur- sachen weder die Tiefgarage noch die Technikanlage zusätzliche Störwir- kungen, welche einen Einfluss auf die Gesamtbeurteilung haben könnten. Bei der nächstgelegenen Wohnliegenschaft am J-Weg 3 (MFH) verursacht R3.2022.00194 Seite 21

die Technikanlage einen Beurteilungspegel von 34 dB(A) am Tag und 39 dB(A) in der Nacht. Die Lärmemissionen der Tiefgarage verursachen ei- nen Beurteilungspegel von 28

dB(A) am Tag und 29 dB(A) in der Nacht an dieser Wohnadresse, was zu einen Gesamtpegel von 35 dB(A) am Tag und 39 dB(A) in der Nacht führt. Hier werden die Immissionsgrenzwerte der ES III deutlich eingehalten und die Tiefgarage spielt eine untergeordnete Rolle. Beide Lärmquellen beeinflussen sich somit nicht gegenseitig und dürfen in zwei Lärmgutachten berechnet bzw. beurteilt werden, ohne relevanten Einfluss auf die Gesamtlärmbelastung. 9.7. Gemäss dem Lärmgutachten Strassenlärm wurde die Lärmbelastung mittels einer computergestützten Ausbreitungsberechnung in einem 3D-Gelände-Modell und unter Berücksichtigung von Reflexionen bis dritten Grades ermittelt. Es liegen keine Umstände vor, aufgrund derer man im vorliegenden Fall von einer Unterschätzung der Lärmbelastung ausgehen und ein von anderen Situationen abweichendes Vorgehen bei der Lärmermittlung anwenden müsste. Die von den Rekurrierenden bemängelten Schallreflexionen wurden somit korrekt berücksichtigt. 9.8. Weder bei Verwendung des Berechnungsmodells StL86 noch bei sonROAD18 sind Pegelkorrekturen bei Knoten, Kreuzungsbereichen und Kreiseln erforderlich. Bei der Lärmermittlung wird im Bereich von Knoten bzw. Kreuzungen durchgehend mit denselben Geschwindigkeiten gerechnet, wie auf den angrenzenden Strassen. Damit wird die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich von Knoten überschätzt. Es wird also keine Korrektur für die in Realität tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich von Knoten vorgenommen (was zu tieferen Lärmbelastungen führen würde). Auch im zukünftig anzuwendenden Modell sonROAD18 wird an diesem Vorgehen festgehalten. Es wird weiterhin mit den gefahrenen Geschwindigkeiten gerechnet. Die Anwendung zusätzlicher Störwirkungskorrekturen ist gemäss Lärmschutzverordnung, Anhang 3, nicht notwendig. 9.9. Die Lärmbelastung wird gemäss Art. 39 LSV in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume ermittelt. Die Baudirektion Kanton Zürich hat eine entsprechende Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV erteilt, da R3.2022.00194 Seite 22

aufgrund der den Fenstern vorgelagerten lärmoptimierten (mit schalldichter Brüstung und absorbierender Deckenuntersicht) Balkone der Schalleinfall auf dahinter liegende Fenster derart reduziert werden kann, dass die IGW an den Beurteilungsorten eingehalten sind. Beurteilungsort ist gemäss Art. 39 LSV nicht ein beliebiger Ort an der Fassade, sondern die Mitte des offenen Fensters. Die Lärmreduktion durch die vorgelagerten Balkone wird mittels des Berechnungswerkzeugs Balkone und Loggien konservativ abgeschätzt, d.h. Balkone weisen mindestens die angegebene Wirkung auf. Es ist somit nicht zutreffend, dass keine Ausnahmegewilligung geprüft wurde. Eine solche ist notwendig, denn schalltechnisch optimierte Balkone und lärmabgewandte Lüftungsfenster fallen nicht unter die vom Bundesgericht verlangten gestalterischen und baulichen Leistungen im Sinn von Art. 31 Abs. 1 LSV und die IGW wären vorliegend ohne solche Balkone überschritten. Mithin können die IGW nicht durch Massnahmen nach Absatz 1 von Art. 31 LSV eingehalten werden, weshalb gemäss Absatz 2 dieser Bestimmung eine Ausnahmegewilligung geprüft werden muss. Das Bundesgericht bezeichnet die fraglichen Balkone als Ersatzmassnahmen zur Milderung der Auswirkungen der Grenzwertüberschreitungen. Sie stellen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung eine Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung im Sinn von Absatz 2 von Art. 31 LSV dar (VB.2019.00654 vom 19. März 2020, E. 5.3). Die Baudirektion geht indes fehl, wenn sie ausführt, eine weitere Lärmoptimierung könne bei eingehaltenen Immissionsgrenzwerten nicht verlangt werden. Art. 31 Abs. 2 LSV setzt voraus, dass vor Erteilung einer Ausnahmegewilligung nachgewiesen werden muss, dass alle in Betracht

fallenden baulichen und gestalterischen Massnahmen geprüft worden sind. Gemäss den Ausführungen in der Vernehmlassung wurde indes durchaus auch berücksichtigt, dass alle Wohnungen Räume aufweisen, die zum ruhigen Innenhof hin orientiert sind, und zudem alle Wohnungen mit Lärmschutzbalkon auch einen zusätzlichen ruhigen Balkon zum Innenhof aufweisen. Zur G-Strasse hin, hinter den Lärmschutzbalkonen, befinden sich zudem ausschliesslich Fenster von Küchen; es sind keine Schlafräume zur G-Strasse hin orientiert. Die Grundrisse wurden also lärmoptimiert gestaltet. Auch auf den Balkonen selbst werden durch deren Ausgestaltung lärmgeschützte Bereiche entstehen. Damit kommt diesen Balkonen offenkundig ein Zusatznutzen zu und sind diese nicht allein als Lärmabschirmung für ein Fenster zu R3.2022.00194 Seite 23

würdigen. Die entsprechenden Wohnungen wurden also durchaus lärmoptimiert geplant, obwohl die Immissionsgrenzwerte bereits mit der Anordnung der Lärmschutzbalkone eingehalten werden können. Es wurden somit alle verhältnismässigen Massnahmen ausgeschöpft. Weitere Massnahmen wie sie von den Rekurrierenden vorgeschlagen werden – beispielsweise eine Rückversetzung der Fassaden – sind angesichts der bereits mit den Lärmschutzbalkonen eingehaltenen IGW unverhältnismässig, hätten solche Massnahmen doch eine weitgehende Neuprojektierungen zur Folge. Es ist zutreffend, dass die Prüfung weiterer Massnahmen aus dem angefochtenen Beschluss nicht genügend klar hervorgeht. Sodann fehlen im Beschluss auch Ausführungen zur notwendigen Interessenabwägung. Da indes aufgrund des Umstandes, dass die IGW mit dem projektierten Bauvorhaben eingehalten werden können, bereits jetzt feststeht, dass die Ausnahmebewilligung zu Recht erteilt wurde, würde eine Rückweisung zur Ergänzung der Begründung einen prozessualen Leerlauf darstellen. Zur notwendigen Interessenabwägung ist daher Folgendes festzuhalten: Da die IGW bereits mit den Lärmschutzbalkonen eingehalten werden können und zusammen mit den zusätzlichen Massnahmen ein angemessener Wohnkomfort an bestmöglicher Lage im Zentrum realisiert werden kann, sodann ein grosses Interesse an einer gemäss dem Gestaltungsplan zonenkonformen Nutzung besteht und zudem das raumplanungsrechtliche Interesse an einer Verdichtung nach Innen zu berücksichtigen ist, liegt ohne weiteres ein überwiegendes Interesse an der Realisierung des vorliegenden Bauvorhabens vor. Zusammengefasst ist somit festzuhalten, dass die für das Bauvorhaben notwendige Ausnahmebewilligung gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV zu Recht erteilt wurde. Die Rüge der Rekurrierenden es liege ein Verstoß gegen Art. 9 Abs. 2 GPV vor, welcher verlange, dass die Einhaltung der massgebenden Immissionsgrenzwerte mit der Baueingabe für Hochbauten nachgewiesen wird, zielt damit ins Leere. Somit wurde die lärmschutzrechtliche Bewilligung zu Recht erteilt. 10.1. Die Rekurrierenden 2 bringen vor, die Bauherrschaft plane die Erstellung von acht Lüftungsgeräten, welche auf dem Flachdach der Neubaute realisiert R3.2022.00194 Seite 24

werden sollen. Als Lärmschutzmassnahme berücksichtigt worden seien einzig Schalldämmung bei der Fortluft. Bei der Aussenluft seien keine Massnahmen berücksichtigt worden, obwohl diese teilweise auch den Planungswert überschreite. Dem Vorsorgeprinzip scheine keine Rechnung getragen worden zu sein. Namentlich sei nicht geprüft worden, ob andere Standorte in Frage kämen, ob man mehrere Anlagen zusammenfassen, die Betriebszeiten einschränken oder die Anlagen einhausen könnte. Dieser Umstand wiege umso schwerer, als bei der Fortluft die Planungswerte selbst mit Schalldämpfer offenbar nicht eingehalten werden können. 10.2. Auch wenn ein Projekt die massgebenden Belastungsgrenzwerte einhält, bedeutet dies nicht ohne Weiteres, dass alle erforderlichen

vorsorglichen Emissionsbegrenzungen getroffen wurden. Vielmehr ist anhand der in Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV genannten Kriterien zu prüfen, ob das Vorsorgeprinzip weitergehende Beschränkungen erfordert (BGE 124 II 517 E. 4b). Ist der Planungswert aber eingehalten, so gelten nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung weitergehende Emissionsbegrenzungen nur dann als verhältnismässig, wenn mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann (BGr 1C_283/2016 vom 11. Januar 2017, E. 6.3).

10.3. Gemäss Lärmgutachten für die Technikanlage und für die Tiefgarage werden die gesetzlichen Planungswerte auf der Bauparzelle und in der Nachbarschaft am Tag und in der Nacht eingehalten. Die Behauptung, bei der Fortluft werde der Planungswert selbst mit Schalldämpfer nicht eingehalten, ist offensichtlich aktenwidrig. Sodann sind schallabsorbierende Verkleidungen der Innenwände bei der Tiefgaragenrampe sowie Schalldämpfer bei den Lüftungsgeräten (Fortluft) vorgesehen. Weitere Massnahmen hätten nur sehr geringfügige Auswirkungen auf die Lärmemissionen und das Verlangen solcher Massnahmen wäre damit nicht mehr verhältnismässig. Damit wurde dem Vorsorgeprinzip genügend Rechnung getragen.

11.1. Im Weiteren machen die Rekurrierenden geltend, die Parkplatzberechnung sei nicht nachvollziehbar. Die kommunale Vorinstanz habe im Beschluss R3.2022.00194 Seite 25

festgestellt, dass die eingereichte Parkplatzberechnung fehlerhaft sei. Sie habe in der Folge indes keine Korrektur verlangt, sondern die notwendigen Berechnungen selbst vorgenommen. Im Beschluss selbst gebe sie jedoch nur das Resultat ihrer Berechnung wieder, die Berechnung selbst sei aus dem Beschluss nicht ersichtlich. Die Berechnung könne nicht nachvollzogen werden. Namentlich gehe aus den Erwägungen nicht hervor, wie viele Parkplätze für Besucher der Wohnungen erstellt werden müssten. Zudem differenziere die Vorinstanz zwischen "Parkplatz Bewohner" (51 bis 77 PP) und "Parkplätze Bewohner Wohnungen" (4 bis 6 PP). Bei den unter "Parkplätze Bewohner Wohnungen" scheine es sich auch nicht um Besucherparkplätze zu handeln, da die Anzahl auf 10 % der Parkplätze für Bewohner festgesetzt worden sei. Die Parkplatzverordnung der Gemeinde X und darauf basierende Berechnungen seien komplex. Sie könnten anhand des vorliegenden Entscheids nicht nachvollzogen werden. Das rechtliche Gehör werde dadurch verletzt. Zudem seien die Besucherparkplätze unzulässig angeordnet. Der Gestaltungsplan sehe eine verbindliche Zone für Besucherparkplätze vor (Situationsplan 1:500, blauer Bereich). Das vorliegende Projekt sehe drei Besucherparkplätze nördlich der Garageneinfahrt vor. Diese lägen nicht in der Zone für Besucherparkplätze und dürften schon deshalb nicht erstellt werden. Die Besucherparkplätze sollten unmittelbar vor der Einmündung in die F-Strasse erstellt werden. Durch parkierende Fahrzeuge entstehe zusätzlicher Rückstau.

11.2. Gemäss der massgeblichen Parkplatzverordnung der Gemeinde X müssen für das vorliegende Bauprojekt in der ÖV-Güteklasse A folgende minimal und maximal erforderliche Anzahl an Parkplätzen nachgewiesen werden:
Bewohner (128 Wohnungen) 51 bis 77
Besucher Bewohner 4 bis 6
Beschäftigte (988 m²) 2 bis 4
Kunden 3 bis 4
R3.2022.00194 Seite 26

Gesamthaft müssen somit 53 bis 81 Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte sowie 7 bis 10 Besucher bzw. Kundenparkplätze nachgewiesen werden.

11.3. Die kommunale Baubehörde hat in ihrem Entscheid statuiert, inwiefern die Parkplatzberechnung der Bauherrschaft (act. 23.32 im Verfahren G.-Nr. R3.2022.00194) anzupassen ist. Sie hat explizit darauf hingewiesen, dass der Parkplatzbedarf für Besucher der Wohnungen (10 %

der PP für Wohnungen, Anhang A.1. zur Parkplatzverordnung) fälschlicherweise vom Bedarf für die Wohnungen abgezogen worden sei. Anstatt vom Grenzbedarf von 128 Parkplätzen für Bewohner auszugehen (1 PP/Wohnung, Anhang A.1 zur Parkplatzverordnung), wurden bei der Parkplatzberechnung der Bauherrschaft bloss 115 Parkplätze für Bewohner angegeben. Diese Differenz von 13 Parkplätzen des Grenzbedarfs muss auch bei der Ermittlung des Minimal- und Maximalwertes des massgeblichen Bedarfs beachtet werden (massgeblicher Bedarf gemäss Anhang A.2 zur Parkplatzverordnung: hier für Bewohner min. 40 % und max. 60 % und für Besucher min. 30 % und max. 45 % des Grenzbedarfs). Die Korrektur der Vorinstanz ist damit ohne weiteres nachvollziehbar. Bei der Angabe "Anzahl Parkplätze Bewohner Wohnungen" hat sich nach Angabe der Vorinstanz ein Schreibfehler eingeschlichen. Es sollte richtig heissen: "Anzahl Parkplätze Besucher Wohnungen". Aufgrund der unter diesem Punkt angegebenen Anzahl an Parkplätzen konnte aber ohne weiteres darauf geschlossen werden, dass es sich um Besucherparkplätze für die Bewohner handeln muss. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt damit nicht vor. Das Bauprojekt weist 71 Parkplätze für Bewohner und 9 Besucherparkplätze aus, was den gesetzlichen Anforderungen genügt. Mit Bezug auf die beanstandete Anordnung der Besucherparkplätze ist folgendes festzuhalten: Wie die kommunale Vorinstanz im Weiteren zu Recht ausführt, werden die Bereiche für die Besucherparkplätze, Anlieferung und Erschliessung im Situationsplan zur privaten Gestaltungsplan nur schematisch dargestellt. Eine genaue Vermessung liegt nicht vor. Ein Rückstau ist R3.2022.00194 Seite 27

aufgrund von lediglich drei Besucherparkplätzen in keiner Weise zu befürchten. Selbst wenn die drei Aussen-Abstellplätze für Besucher nicht erstellt werden könnten, führte dies nicht zur Aufhebung der Bewilligung. Gemäss Umgebungsplan sind nebst den drei kritisierten Abstellplätzen weitere sechs Besucherparkplätze ausgewiesen. Damit würde lediglich ein Besucherparkplatz fehlen, welcher problemlos an einem anderen Ort realisiert werden könnte. Sodann weist das Projekt mit 71 Parkplätzen für Bewohner und Beschäftigte ohnehin 18 Parkplätze mehr aus als der notwendige Minimalbedarf von 53 Parkplätzen. Es könnten somit ohne weiteres auch Parkplätze in der Tiefgarage als Besucherparkplätze ausgewiesen werden. Eine solche Auflage würde den Rekurrierenden indes keinen Vorteil einbringen, womit es ihnen ohnehin am erforderlichen Rechtsschutzinteresse zur Erhebung dieser Rüge fehlen würde.

12.1. Die Rekurrentin 1 wendet im Weiteren im Zusammenhang mit den Abstellplätzen ein, die Bewilligungsbehörde habe unberücksichtigt gelassen, dass die Bauherrschaft Eigentümerin der Nachbarparzelle Kat.-Nr. 4 sei, auf welcher sich wohl 450 bis 500 Parkplätze befänden, allein im sechsgeschossigen Parkhaus wohl um die 360 Abstellplätze. Es bestehe daher die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

12.2. Die UVP ist in den Artikeln 10a bis 10d des Umweltschutzgesetzes (USG) verankert und in der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) konkretisiert. Gemäss Anhang 1 Nr. 11.4 gehören zu den UVP-pflichtigen Vorhaben Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen.

12.3. Auf dem Baugrundstück sind lediglich 80 Parkplätze vorgesehen. Die Parzelle Kat.-Nr. 4 gehört nicht der Bauherrschaft, sondern der E Park AG. Mit Bezug auf die UVP-Pflicht hat das Verwaltungsgericht sodann im Entscheid VB.2005.00347 vom 20. Dezember 2006 ausdrücklich festgehalten, R3.2022.00194 Seite 28

dass es als sachgerecht erscheint, einen funktionalen Zusammenhang nur dann anzunehmen, wenn er derart eng ist, dass die Errichtung der Neuanlage zugleich eine Änderung der bestehenden Anlage im Sinn von Art. 9 Abs. 1 USG (neu Art. 8 USG) bewirkt, denn nur in einem solchen Fall seien emissionsbegrenzende Massnahmen möglich, welche auch die bestehenden Anlagen umfassen. Unabhängig von den Eigentumsverhältnissen der Parzelle liegt vorliegend somit zudem kein funktionaler Zusammenhang vor, womit eine UVP-Pflicht nicht zur Diskussion steht. 13.1. Die Rekurrentin 1 macht sodann geltend, die Zufahrt zum geplanten Projekt erfolge ausschliesslich über das Grundstück Kat.-Nr. 2 (E-Strasse, altKat.-Nr. 5), an welchem die Rekurrentin 1 über ein als Dienstbarkeit im Grundbuch eingetragenes, ungemessenes Fuss- und Fahrwegrecht (vgl. dazu SP 325) verfüge. Darauf sei nun eine Wendeanlage für 10 m-Lastwagen bewilligt worden als auch die Erschliessung der 74 neuen Autoabstellplätze aufweisenden Tiefgarage mit Ausfahrt gerade einmal 30 m entfernt von der Einmündung der Erschliessungsparzelle in die Kantonsstrasse. Damit sei das ungemessene Fuss- und Fahrwegrecht unzulässigerweise eingeschränkt worden und die Durchfahrt zum rekurrentischen Grundstück werde durch häufig wendende LKWs erschwert. Zudem sei die LKW-Wendeanlage nicht nur stark behindernd, sondern schlicht lebensgefährlich. 13.2. Es ist entgegen den rekurrentischen Ausführungen nicht einzusehen, inwiefern die geplante Wendeanlage das Fuss- und Fahrwegrecht der Rekurrentin beeinträchtigen sollte. Bei einer Wohnüberbauung ist sodann ohnehin nicht mit grossen LKW-Bewegungen zu rechnen. Inwiefern die Anlage nicht vorschriftsgemäss sein soll, wurde weder geltend gemacht, noch ergibt sich solches aus den dem Gericht vorliegenden Akten. 14.1. Die Rekurrierenden 2 bringen sodann vor, gemäss den Übergangsbestimmungen zur Gewässerschutzverordnung (GSchV) zur Änderung vom 4. Mai R3.2022.00194 Seite 29

2011 betrage der Gewässerraum von Fliessgewässern bei einer Gerinnesohle bis 12 m 8 m plus die Breite der bestehenden Gerinnesohle. Gemäss Umgebungsplan befindet sich – entgegen den Feststellungen der Baudirektion – ein Velounterstand im Gewässerraum. Dieser Velounterstand sei weder standortgebunden noch im öffentlichen Interesse. Ferner liege kein Fall von Art. 41c Abs. 1 lit. a bis d GSchV vor. Die angefochtenen Bewilligungen verstiessen damit gegen Art. 41c GSchV. 14.2. Gemäss § 18 Abs. 1 des Wasserwirtschaftsgesetzes vom 2. Juni 1991 (WWG) bedürfen bauliche Veränderungen von Oberflächengewässern und in deren Abstandsbereich einer Bewilligung der Baudirektion, sofern damit nicht eine konzessionspflichtige Nutzung im Sinne von § 36 Abs. 1 WWG verbunden ist. Zuständig ist gemäss § 1 der Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei vom 14. Oktober 1992 in Verbindung mit Ziffer 1.6 des Anhangs der Bauverfahrensverordnung vom 3. Dezember 1997 das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft. Nach Art. 36a Abs. 1 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 (GSchG) ist der Raumbedarf für Fliessgewässer, der für den Schutz vor Hochwasser und die Gewährleistung der natürlichen Funktionen des Gewässers erforderlich ist, bei allen raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen. Grundlage für die Festlegung dieses Raumbedarfes ist die Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV). Gemäss Art. 41c GSchV in Verbindung mit den Übergangsbestimmungen der Änderung vom 4. Mai 2011 dürfen Anlagen im vorläufigen Gewässerraum grundsätzlich nur erstellt werden, wenn sie standortgebunden sind und im öffentlichen Interesse liegen (z. B. Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken). Solange der Gewässerraum nicht festgelegt ist, ist bei Fliessgewässern mit einer Gerinnesohle bis 12

m Breite ab der Gerinnesohle ein beidseitiger Uferstreifen von jeweils mindestens 8 m plus die Breite der bestehenden Gerinnesohle frei zu halten (Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4. Mai 2011 der GSchV). 14.3. Solange der definitive Gewässerraum nicht ausgeschieden ist, muss ein möglicherweise über den provisorischen Gewässerraum hinausragender Gewässerraum nicht berücksichtigt werden. Die Gerinnesohle des H-Bachs R3.2022.00194 Seite 30

ist im hier interessierenden Abschnitt 2 m breit. Demnach ist ab der Gerinne- sohle ein beidseitiger Streifen von 10 m frei zu halten. Die Gewässerraum- abstandslinie ist im Umgebungsplan nicht korrekt eingetragen. Der Uferstrei- fen von 10 m ist ab dem Rand der bestehenden Gerinnesohle einzuhalten und nicht ab der Mitte der Gerinnesohle. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut der entsprechenden Bestimmung. Der geplante Velounterstand im Norden liegt somit in einem kleinen östlichen Teilbereich innerhalb des provisorischen festgelegten Gewässerraums. Die- ser Mangel liesse sich indes mit einer minimalen Verschiebung nach Nord- westen oder mit einer Verkleinerung des geplanten Unterstandes problemlos beheben und führt nicht zur Aufhebung der Baubewilligung. Eine solche Ne- benbestimmung würde den Rekurrierenden keinerlei Vorteil bringen und wäre damit für sie bedeutungslos, weshalb es ihnen an einem genügenden Rechtsschutzinteresse zur Erhebung dieser Rüge fehlt. Auf den Rekurs ist somit in diesem Punkt nicht einzugehen. Damit erübrigt es sich, zu prüfen, ob die von der Baudirektion in Aussicht gestellte Ausnahmegewilligung erteilt werden könnte. 15.1. Die Rekurrierenden 2 bringen sodann vor, im Gewässerschutzbereich K dürften keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasser- spiegel lägen. Die Behörde könne Ausnahmen bewilligen, soweit die Durch- flusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert werde (Art. 29 Abs. 1 i.V.m. Art. 31 Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 GSchV). Auf Basis der hydrologische Beurteilung der L AG habe die Bewilligungsbehörde eine ausreichende Durchflusskapazität fest- gestellt. Die Bauherrschaft plane jedoch den Einbau von Erdsonden-Wärme- pumpen. Die kantonale Vorinstanz habe die Erstellung und den Betrieb von 28 Erdwärmesonden mit einer maximalen Sondentiefe von 280 m bewilligt. Eine geologische Bohrprofilaufnahme bzw. eine geologische Begleitung sei nicht verfügt worden. Die Erdsonden seien bei der hydrologischen Beurtei- lung nicht berücksichtigt worden. Die Erdsonden hätten einen Einfluss auf die Durchflusskapazität. Folglich berücksichtige die hydrologische Beurtei- lung nicht alle relevanten Faktoren. Der Nachweis einer genügenden Durch- flusskapazität sei nicht erbracht. R3.2022.00194 Seite 31

15.2.1 Gemäss Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 GSchV dürfen keine Anlagen erstellt wer- den, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann jedoch Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird. Laut Merkblatt "Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasser- schutz zonen" des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom Februar 2019 ist diese bundesrechtliche Bestimmung für den Vollzug im Ein- zelfall nicht geeignet. Im Folgenden wird deshalb im Merkblatt die kantonale Bewilligungspraxis detailliert erläutert. Dem Merkblatt ist zu entnehmen, dass aufgrund der grossen Abhängigkeit der Wasserversorgung von den Grund- wasservorkommen im Kanton Zürich grundsätzlich die vollständige Erhal- tung der Durchflusskapazität (d.h. 100 %) verlangt wird. Es werden sodann im Sinn einer detaillierten Erläuterung der kantonalen Bewilligungspraxis ne- ben zwei Anwendungsbeispielen von Regelfällen auch drei

Ausnahmemöglichkeiten angeführt. Ausnahmegewilligungen werden nach dieser Praxis wie folgt erteilt: - Auf maximal 10 % der bebaubaren Fläche können Vertiefungen (Fundamentverstärkungen, Lift- und Pumpschächte, etc.) ohne Tiefeneinschränkung unter den Mittelwasserspiegel bewilligt werden, sofern diese den Grundwasserdurchfluss lokal nicht wesentlich beeinträchtigen (Fall 3 gemäss Merkblatt). - In Gebieten mit hoher Lage des Mittelwasserspiegels (MW) wird in der Regel ein Untergeschoss zugelassen (bis max. 3,0 m unter das gewachsene Terrain) (Fall 4 gemäss Merkblatt). - Bei eingeschränkter Nutzbarkeit des Grundwasservorkommens z.B. bei geringer Mächtigkeit (weniger als 2 m) oder geringer Durchlässigkeit des Grundwasserleiters (k-Wert kleiner als 1×10^{-4} m/s oder in Randgebieten des Grundwasservorkommens) könnten allenfalls auch Speziallösungen mit dem AWEL vereinbart werden. Die eingeschränkte Nutzbarkeit des Grundwasservorkommens im Projektareal ist dabei durch hydrogeologische Baugrunduntersuchungen nachzuweisen. Das Merkblatt sieht weiter als Ersatzmassnahme vor, dass zur Erhaltung der Nutzbarkeit von Grundwasservorkommen und zur Wahrung der Rechte R3.2022.00194 Seite 32

Dritter in der Regel die ursprüngliche Durchflusskapazität (bei höchstem Grundwasserspiegel) mit Sickerteppichen oder Sickerdükern sowie Hinterfüllungen aus entsprechend durchlässigem, sauberem kiesig-sandigem Material wiederherzustellen sei. Der Einbau von Drainagematten anstelle gut durchlässiger Hinterfüllungen sei nur ausserhalb nutzbarer Grundwasservorkommen bewilligungsfähig. Die Ersatzmassnahmen müssten die Grundwasserdurchflusskapazität dauerhaft gewährleisten. Sie seien deshalb grundsätzlich unter den Bodenplatten als Sickerteppiche oder Sickerdüker anzuordnen und mit den gut durchlässigen Hinterfüllungen zu verbinden. Die Ersatzmassnahmen müssten grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück eingebaut werden. Hinterfüllungen auf einem Nachbargrundstück müssten mit einer Dienstbarkeit an dessen Grundbuchblatt angemerkte, dauerhaft gesichert und bei entsprechender künftiger Bautätigkeit entsprechend berücksichtigt werden. Der Einbau von Geröll als Ersatz- oder Hinterfüllungsmaterial sei in der Regel nicht zulässig, da das sehr durchlässige Geröll zu hohen Fliessgeschwindigkeiten und Ausschwemmungen im anstehenden feinkörnigen Untergrund führen könne. Zudem könnten z. B. bei Ölunfällen Verschmutzungen im Geröll sehr schnell über grosse Flächen bzw. Strecken verteilt werden. 15.2.2. Die Baugrundstücke liegen im Gewässerschutzbereich K Dieser Gewässerschutzbereich umfasst gemäss Anhang 4, Ziff. 111 der Gewässerschutzverordnung (GSchV) die für die Trinkwassergewinnung nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. Gemäss der Legende zur Grundwasserkarte befindet sich das Bauareal in einem "Gebiet geringer Grundwassermächtigkeit (meist weniger als 2 m) oder geringer Durchlässigkeit, Randgebiet mit unterirdischer Entwässerung zum Grundwassernutzungsgebiet" (vgl. zu alledem www.gis.zh.ch). Obwohl der Gesetzgeber nicht zwischen nutzbaren und nicht nutzbaren Randgebieten unterscheidet, ist mit Blick auf Art. 43 Abs. 4 GSchG eine derartige Unterscheidung für eine sinnvolle Anwendung der gewässerschutzrechtlichen Gesetzgebung durchaus zulässig. Die Bauparzellen liegen im nicht nutzbaren Randgebiet der Gewässerschutzzone K. Die Grundwasserkarte des Kantons Zürich gibt hinsichtlich der Höhe des mittleren Grundwasserspiegels im fraglichen Areal nur eine Schätzung (Kote R3.2022.00194 Seite 33

440.0 m ü. M.) ab; zum Hochwasserstand enthält sie sodann gar keine Angaben. Die L AG führte in den Jahren 2014 sowie 2021 jeweils über einen Zeitraum von 12 bzw. 10 Monaten

Messungen durch. Gemäss dem aus diesen Messungen resultierenden Gutachten liegt der mittlere Grundwasserspiegel auf 439,0 m ü. M. und der höchste Grundwasserspiegel auf ca. 440 m ü. M. Die von der L AG in zwei Perioden und über mehrere Monate vorgenommenen Grundwasserspiegelmessungen, welche in einem ausführlich begründeten und detaillierten Gutachten dargelegt wurden, bieten eine verlässliche und gut gesicherte Grundlage, auf welche das AWEL zu Recht abgestellt hat. Die Aushubsole der Wohnüberbauung (UK Bodenplatte Tiefgarage) ist auf 439,10 m ü. M. projektiert. Die Wohnüberbauung wird flach fundiert. Einzig die Vertiefung für die Liftschächte, welche tiefer als die Bodenplatten reichen, liegen unter dem mittleren Grundwasserspiegel. Zur 100%igen Erhaltung der Grundwasserdurchflusskapazität ist unter der Bodenplatte ein Raster aus Sickersträngen (B = 2,5/2,7 m, Höhe = 0,5 m) geplant und bis auf Kote des höchsten Grundwasserspiegels sind durchlässig erstellte Hinterfüllungen vorgesehen. 15.3 Der hydrogeologischen Beurteilung der L AG vom 28. Januar 2022 (act. 23.37 im Verfahren G.-Nr. R3.2022.00194) ist sodann im Ergebnis zu entnehmen, dass die geplanten Ersatzmassnahmen eine etwa doppelt so grosse Durchflusskapazität generieren, wie erforderlich wäre. Gemäss den nachvollziehbaren Ausführungen der kantonalen Vorinstanz werden Erdwärmesonden nach langjähriger Praxis im Kanton Zürich grundsätzlich nicht als Einbauten im Grundwasser aufgefasst. Sie würden gemäss Wegleitung Grundwasserschutz (BUWAL, 2004) als Bohrungen verstanden. Ein Hinweis auf eine Behandlung als Einbauten in das Grundwasser sei der Wegleitung Grundwasserschutz nicht zu entnehmen. Erdwärmesonden würden gemäss Praxis des Kantons Zürich hinsichtlich deren Einbau ins Grundwasser als Bagatelle aufgefasst. Diese Praxis entspreche derjenigen anderer Kantone (z.B. Aargau, Bern, Solothurn, Thurgau). Erdwärmesonden seien somit für die Gewährleistung der Grundwasserdurchfluss-Kapazität nicht massgebend. R3.2022.00194 Seite 34

Erdsondenbohrungen sind zwar bewilligungspflichtig. Dies jedoch nicht aufgrund der Reduzierung der Durchflusskapazität, sondern insbesondere um Grundwasserverschmutzungen während des Bohrvorgangs und Verbindungen zwischen verschiedenen Grundwasserstockwerken zu verhindern. Die entsprechende kantonale Bewilligung wurde erteilt. Die kantonale Vorinstanz hält sodann fest, dass im Falle des vorliegenden Bauprojektes die Grundwasserdurchfluss-Kapazität durch die Erdwärmesonden im massgebenden Schnitt um ca. 0,6 % verringert werde. Da die Durchflusskapazität gemäss Gutachten doppelt so gross ist wie erforderlich, ist der Einbau von Erdsonden, welche einen geringen Durchmesser aufweisen und deren Einfluss auf einen Schnitt von ca. 0,6 % geschätzt wird, problemlos möglich. Es kann damit offen bleiben, ob die Erdsonden im hydrogeologischen Gutachten berücksichtigt wurden, da eine Gutachtensergänzung aufgrund des untergeordneten Einflusses ohnehin nicht notwendig erscheint. 16.1. Die Rekurrentin 1 moniert im Weiteren, aufgrund der Grösse des Bauvolumens hätte ein Bauinstallationsprojekt bereits mit der Baubewilligung verlangt werden müssen. Dies allein angesichts der immensen Fläche von fast 6'000 m² des vorgesehenen Untergeschosses des Projekts – was allein schon einem Bauvolumen von fast 14'000 m³ entspreche – sowie des Aushub-Volumens von insgesamt weit über 20'000 m³. Es hätte bei so einem grossen Projekt ein detailliertes Konzept über die Art, Weise und Umfang der Aushubarbeiten sowie über den Abtransport des Aushubes verlangt werden müssen. Sodann hätte geprüft werden müssen, ob ein Abtransport nicht mittels der Bahn zu erfolgen hätte. Zu prüfen wäre sodann gewesen, ob kontaminiertes Abbruchmaterial (Asbest und asbesthaltige Verbindungen) des auf dem Baugrundstück befindlichen Gebäudes

zu erwarten sei. 16.2. 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 R3.2022.00194 Seite 35

Punkten aussprechen, die für die Bewilligungsfähigkeit eines Projektes von ausschlaggebender Bedeutung sind. Daraus folgt, dass eine Baueingabe, in der wesentliche Teile des Bauvorhabens fehlen, sei es ungewollt, sei es, weil sie erst in einem späteren Baubewilligungsverfahren beurteilt werden sollen, unvollständig ist. Die Baubehörde hat solche Baueingaben zur Verbesserung an die Bauherrschaft zurückzuweisen (§ 313 Abs. 1 PBG). Bleibt es bei der Unvollständigkeit der Baueingabe, ist hierin in der Regel ein wesentlicher, zur Aufhebung der Baubewilligung führender Verfahrensmangel zu erkennen. Kein solcher Mangel liegt vor, wenn es um Aspekte des Bauvorhabens geht, die dem üblichen Bauverlauf entsprechend am besten einem späteren Baubewilligungsverfahren vorbehalten bleiben. Dies gilt namentlich für Detailspekte wie etwa die Putzstruktur, die Farbgebung oder die Materialisierung der Fassadenverkleidung. Es wäre kaum sinnvoll, von der Bauherrschaft bezüglich solcher Aspekte eine Detailprojektierung, die mit erheblichem Aufwand verbunden sein kann, zu verlangen, wenn die Bewilligungsfähigkeit des eigentlichen Vorhabens noch gar nicht feststeht. Ferner kann auch die Prüfung der Umgebungsgestaltung einem nachgeordneten Bewilligungsverfahren vorbehalten werden; nur bei Arealüberbauungen muss die Umgebungsgestaltung – wenn auch nicht zwingend aus dem Umgebungsplan – bereits im Hauptbewilligungsverfahren in den wesentlichen Zügen ersichtlich sein (§ 73 Abs. 1 PBG). Demgegenüber dürfen grundlegende Aspekte eines Projektes nie vom baurechtlichen Hauptverfahren abgespalten werden. Die Aufteilung des Bewilligungsverfahrens muss zudem stets auf nachvollziehbaren Gründen beruhen. Überdies muss gewährleistet sein, dass der gesetzmässige Zustand bezüglich der in ein nachgeordnetes Verfahren verwiesenen Detailspekte ohne Weiteres erreicht werden kann (VB.1999.00298, VB.1999.00299 und VB.1999.00304 in RB 2000 Nr. 95). 16.3. Die Vorinstanz hat sich im angefochtenen Beschluss einlässlich mit den Bauabfällen auseinandergesetzt (Ziffern 20 bis 22). Sodann wurde mit Dispositiv-Ziffer I.1. h vor Baubeginn die Einreichung eines Baustelleninstallationsplans verlangt. R3.2022.00194 Seite 36

Die Grösse des Bauvorhabens bedingt sicherlich technische und organisatorische Vorkehrungen, um einen gefahrlosen und möglichst wenig beeinträchtigenden Baustellenbetrieb zu gewährleisten. Allerdings erweist sich die Situation nicht als derart aussergewöhnlich, dass deren Regelung besonders hohe Herausforderungen stellen würde, die ausnahmsweise bereits eines Nachweises im Rahmen der Baubewilligung bedürften. Vielmehr erweisen sich die von der Vorinstanz statuierten Auflage, dass ein Baustelleninstallationsplan vor Baubeginn zur Bewilligung einzureichen ist, als sinnvoll und geeignet, um die rechtzeitige Abklärung der notwendigen Massnahmen zu gewährleisten. Es ist sodann zutreffend, dass noch keine Abklärungen bezüglich der Asbesthaltigkeit des auf dem Baugrundstück befindlichen Altbaus getroffen wurde, bzw. liegen dem Gericht keine entsprechenden Unterlagen vor. In Dispositiv-Ziffer I.1.q des angefochtenen Beschlusses wurden indes weitere Schadstoffabklärungen sowie ein Prüfbericht verlangt. Dieses Vorgehen ist nicht zu beanstanden. 17.1. Schliesslich monieren die Rekurrierenden 2 eine Verletzung des Koordinationsgebots. Art. 25a RPG postuliert den Grundsatz der Einheit der Baubewilligung. Folgende Verfahren gelte es zu

koordinieren: Das Quartierplanverfahren: Das Quartierplanverfahren habe die Erschliessung zum Gegenstand. Namentlich solle eine neue (Fussgänger-) Brücke über den H-Bach erstellt werden. Das Verfahren sei zurzeit sistiert. Es bestehe Koordinationsbedarf. Wie sich aus dem kantonalen Richtplan (Ziff. 3.4-3) und dem regionalen Richtplan M (S. 90) ergebe, solle der H-Bach revitalisiert werden. Der Gewässerraum solle im Projektperimeter auf 29 m festgelegt werden. Der Gewässerraum solle damit grösser werden, als gemäss Übergangsbestimmungen zur GSchV gewährleistet werde. Mithin tangiere das vorliegende Baugesuch die hängige Planung. Auch hier bestehe Koordinationsbedarf. Das vorliegende Bauprojekt solle über die F-Strasse erschlossen werden. Die Vorinstanz erwäge, dass im Bereich der Grundstücke ein R3.2022.00194 Seite 37

Strassenprojekt geplant sei. Die geplante Anpassungen der Ausfahrt von der E-Strasse in die F-Strasse müsse zwingend mit dem Strassenprojekt koordiniert werden. Indem die Baubewilligung ohne zureichende Erschliessung erteilt werde, werde das Prinzip der Einheit der Baubewilligung und somit das bundesrechtliche Koordinationsverbot verletzt.

17.2. Erfordert die Errichtung oder Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden oder Amtsstellen, so ist eine Stelle zu bezeichnen, die für ausreichende Koordination sorgt. Dabei sind die grundlegenden Verwaltungsakte formell und materiell zu koordinieren (Art. 25a des Raumplanungsgesetzes [RPG] und 8 Abs. 1 der Bauverfahrensverordnung [BVV]). Nicht der Koordinationspflicht unterliegen die im Anhang der Bauverfahrensverordnung besonders bezeichneten Beurteilungen, die für die Zulässigkeit des Bauvorhabens an sich unerheblich sind und daher ergänzenden Verfahren vorbehalten werden können (§ 8 Abs. 2 BVV). Erheblich und damit koordinationspflichtig ist eine Beurteilung dann, wenn sie Rechtsnormen betrifft, deren Verletzung eine Verweigerung des Bauvorhabens rechtfertigen würde. Von der Koordinationspflicht nicht erfasst werden demgegenüber Verwaltungsakte, welche Details des Projektes oder die Bauausführung beschlagen und deswegen der Hauptbewilligung zeitlich nachgeordnet sind, will doch das Koordinationsgebot nicht die sachlich gerechtfertigte Aufgliederung eines Bauvorhabens in verschiedene Bewilligungsphasen verunmöglichen. Die Koordinationspflicht darf mit andern Worten nicht etwa dazu führen, dass beispielsweise technische Detaillösungen entgegen jeder Zweckmässigkeit und bewährter Praxis bereits mit dem Bauvorhaben selbst vorgelegt werden müssen. Unzulässig kann der Vorbehalt der Beurteilung eines untergeordneten Aspektes höchstens dann sein, wenn von vornherein feststeht, dass der gesetzmässige Zustand in diesem Punkt nicht erreicht werden kann. Nicht verlangt wird schliesslich die Koordination von Entscheidungen, die zwar im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben stehen, aber keinen direkten Einfluss auf die Ausgestaltung der geplanten Baute haben oder aus sachlichen Gründen erst nach deren Errichtung bzw. Änderungen getroffen werden können. Dies gilt insbesondere für Betriebsbewilligungen. R3.2022.00194 Seite 38

17.3. Bezüglich der verlangten Koordination mit dem Quartierplanverfahren ist an dieser Stelle nochmals festzuhalten, dass der rechtskräftig festgesetzte Gestaltungsplan die Erschliessung des Bauprojekts abschliessend geregelt hat. Eine Koordination mit dem sistierten Quartierplanverfahren ist damit nicht notwendig. Betreffend der Koordination mit dem Strassenprojekt ist zu erwähnen, dass es zutreffend ist, dass im Bereich der Grundstücke ein Strassenprojekt geplant ist, welches voraussichtlich von November 2026 bis Dezember 2030 realisiert werden wird. Es ist vorgesehen, mit dem Strassenprojekt die

Brücke über den H-Bach komplett zu erneuern. Die Baudirektion Kanton Zürich hat deshalb statuiert, dass die geplanten Anpassungen der Ausfahrt von der E-Strasse in die F-Strasse, insbesondere die Führung des Fussverkehrs mit Fussgängerstreifen sowie ein Linksabbiegeverbot in die F-Strasse mit Trenninsel zwingend mit dem Strassenprojekt koordiniert werden müssen und dass allfällige Anpassungen der E-Strasse aufgrund des Strassenprojektes vom Grundstückseigentümer und der Bauherrschaft der Arealüberbauung übernommen werden müssen. Nachdem die Erschliessung im Gestaltungsplan geregelt wurde und die Baudirektion eine entsprechende Koordination mit dem Strassenprojekt verbindlich statuiert hat, kann der Bauherrschaft nicht zugemutet werden, ihr Bauvorhaben aufzuschieben, bis das Projekt F-Strasse realisiert wird. Das Bundesgericht hat denn auch im Urteil BGr 1C_431/2012 im Rahmen der Überprüfung des Gestaltungsplans in Erw. 3.3.1 bestätigt, dass eine koordinierte, übergeordnete Planung in Bezug auf die Haupteerschliessung nicht notwendig ist. Die Revitalisierungsplanung des H-Baches ist noch nicht so weit fortgeschritten, als dass sie von der Bauherrschaft bei der Projektierung ihres Bauvorhabens hätte berücksichtigt werden müssen. Der provisorische Gewässerraum wurde beachtet. Es liegt damit keine Verletzung des Koordinationsgebots nach Art. 25a RPG vor. R3.2022.00194 Seite 39

18.1. Somit sind die Rekurse vollumfänglich abzuweisen soweit auf diese einzutreten ist. Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten der Rekurrentin 1 zu 1/2 und den Rekurrierenden 2 je zu 1/4 unter solidarischer Haftung für 1/2 der gesamten Verfahrenskosten aufzuerlegen (§ 13 des Verwaltungsrechtspflegesetzes [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 vorliegenden gegebenen tatsächlichen Streitinteresses (finanzielle Bedeutung des Bauvorhabens im streitgegenständlichen Umfang, Bau- summe Fr. 45'000'000.--), des getätigten Verfahrensaufwandes mit zweitem Schriftenwechsel und Augenschein, der Vereinigung mehrerer Rekursverfahren, des Umstandes, dass mehrere Verfügungen zu beurteilen waren und des Umfangs des vorliegenden Urteils ist die Gerichtsgebühr auf Fr. 10'000.-- 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). 18.2. 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 verpflichtet werden, wenn die rechtsgenügende Darlegung komplizierter R3.2022.00194 Seite 40

Sachverhalte und schwieriger Rechtsfragen besonderen Aufwand erforderte oder den Bezug eines Rechtsbestandes rechtfertigte. Die Bemessung der Umtriebsentschädigung richtet sich nach § 8 GebV VGr. Der Bezug eines Rechtsbestandes ist in aller Regel als

Grund für die Zusprechung einer Umtriebsentschädigung einzustufen (VB.2003.00093 vom 16. Oktober 2003, E. 3.1.). Demnach ist vorliegend der privaten Rekursgegnerin zulasten der Rekurrentin 1 und der Rekurrierenden 2 eine Umtriebsentschädigung zuzusprechen. Angemessen erscheint ein Betrag von je Fr. 2'000.-- (gesamthaft Fr. 4'000.--). Da die Umtriebsentschädigung pauschal festgelegt wird, entfällt die Zusprechung eines Mehrwertsteuerzusatzes von vornherein (BRKE II Nrn. 0247 und 0248/2007 in BEZ 2007 Nr. 56; www.baurekursgericht-zh.ch). Die Vorinstanz beantragt ebenfalls die Zusprechung einer Umtriebsentschädigung (§ 17 Abs. 2 VRG). Stehen sich im Verfahren private Parteien mit gegensätzlichen Begehren gegenüber, so wird die Gemeinde im Falle des Untergangs in der Regel nicht entschädigungspflichtig (§ 17 Abs. 3 VRG). Umgekehrt entfällt im Falle des Obsiegens auch ein entsprechender Entschädigungsanspruch. Gründe, von dieser Regel abzuweichen, sind vorliegend nicht gegeben. Demnach ist der Vorinstanz keine Umtriebsentschädigung zuzusprechen. R3.2022.00194
Seite 41

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