

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00061 vom 14. Juni 2006

ZH Verwaltungsgericht, 2006-06-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2010.00061

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00061 du 14 juin 2006

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00061 del 14 giugno 2006

Regeste

Baubewilligung | Baubewilligung für die Erstellung von vier Mehrfamilienhäusern in fluglärmbelastetem Gebiet in Niederglatt. Berechnungsgrundlagen für die Fluglärmimmissionen und Ermittlung der Lärmbelastung (E. 3.2). Bei der Ermittlung der Lärmbelastung ist auf die mit dem vorläufigen Betriebsreglement von 2005 zugelassene Nutzweise abzustellen und nicht auf die momentane oder künftige Nutzung einzelner Pisten (E. 3.4). Die vom Beschwerdeführer behauptete zukünftige Entwicklung des Flugbetriebs kann bei der Lärmermittlung mangels Konkretisierung nicht berücksichtigt werden (E. 3.5). Eine Baubewilligung darf nur erteilt werden, wenn an der Errichtung der Gebäude ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde der Ausnahme zustimmt (Art. 31 Abs. 2 LSV; E. 5.3). Bei der Interessenabwägung zu berücksichtigende Interessen (E. 5.3.1). Der Immissionsgrenzwert ist vorliegend lediglich in der ersten Nachtstunde (22-23 h) um 1 dB überschritten (E. 5.3.2). Vorliegen einer Baulücke im Sinn von Art. 31 Abs. 2 LSV (E. 5.3.3). Die Fluglärmbelastung bildet nicht Gegenstand des privaten Lärmschutz-Gestaltungsplans (E. 5.3.4). Der Entscheid der Vorinstanz, dass im vorliegenden Fall ein überwiegendes Interesse an der Erstellung der vier Mehrfamilienhäuser bestehe, ist somit nicht zu beanstanden (E. 5.3.5). Abweisung.

Erwägungen

E. 1

Abteilung VB.2010.00061 Entscheid der 1. Kammer vom 11. August 2010 Mitwirkend: Abteilungspräsident Andreas Keiser (Vorsitz), Verwaltungsrichter Robert Wolf, Verwaltungsrichter Hans Peter Derksen, Gerichtssekretärin Nicole Tschirky. In Sachen A, vertreten durch RA B, Beschwerdeführer, gegen Einfache Gesellschaft C, nämlich:

E. 1.1

Zur Beschwerde ist gemäss § 338a Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) berechtigt, wer durch die angefochtene Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Aufhebung oder Änderung hat. Es genügt, wenn die Beeinträchtigung rein tatsächlicher Interessen – materieller oder ideeller Art – geltend gemacht wird. Zulässig sind alle Argumente und die Anrufung aller Rechtssätze, die im Ergebnis zur Gutheissung des Antrags führen; es ist weder ein rechtlich geschütztes Interesse erforderlich noch muss das vorgebrachte Interesse unter den Schutzzweck einer als verletzt angerufenen Rechtsnorm fallen (vgl. BGE 104 Ib 245, 255 f.; RB 1980 Nr. 7; Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 21 N. 21). Die Rechtsmittelbefugnis des Nachbarn ist nach dieser Bestimmung gegeben, wenn für ihn eine hinreichend enge

nachbarliche Raumbeziehung zum Baugrundstück besteht, er durch die Erteilung der Baubewilligung mehr als irgendein Dritter oder die Allgemeinheit in eigenen qualifizierten (tatsächlichen oder rechtlichen) Interessen betroffen ist und er Mängel rügt, deren Behebung diese Betroffenheit zu mindern vermag (Kölz/Bosshart/Röhl, § 21 N. 34 ff.).

E. 1.2

Der Beschwerdeführer ist Eigentümer des Grundstücks Kat.-Nr. 06, welches unmittelbar an das Baugrundstück angrenzt. Damit besteht eine hinreichend enge nachbarliche Raumbeziehung zum Nachbargrundstück, und der Beschwerdeführer ist durch die Erstellung der Mehrfamilienhäuser mehr als irgendein Dritter oder die Allgemeinheit in eigenen qualifizierten Interessen betroffen. Die Rüge, die Baubewilligung sei aus lärmschutzrechtlicher Sicht zu verweigern, erweist sich als zulässig, hat der Beschwerdeführer doch ein tatsächliches Interesse daran, dass die Mehrfamilienhäuser nicht erstellt werden. Der Beschwerdeführer ist somit gemäss § 338a Abs. 1 PBG zur Beschwerdeerhebung legitimiert. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde einzutreten. 2. Der Beschwerdeführer beantragt die Durchführung eines Augenscheins. Die Vorinstanz hat am 22. Oktober 2009 einen Augenschein im Beisein der Parteien durchgeführt. Auf die bei dieser Gelegenheit gewonnenen Erkenntnisse darf auch im vorliegenden Beschwerdeverfahren abgestellt werden (RB 1981 Nr. 2). Da sich der massgebliche Sachverhalt aufgrund dieses Augenscheins, der Fotografien in den übrigen Akten und der Pläne mit ausreichender Deutlichkeit ergibt, kann auf die Durchführung eines verwaltungsgerichtlichen Augenscheins sowie auf weitere Beweiserhebungen verzichtet werden (RB 1995 Nr. 12 = BEZ 1995 Nr. 32, mit Hinweisen).

E. 2

Gemeinderat Niederglatt, vertreten durch RA G ,

E. 3

Baudirektion Kanton Zürich, Beschwerdegegnerschaft, betreffend Baubewilligung, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 9. März 2009 erteilte der Gemeinderat Niederglatt D und E, welche zusammen die einfache Gesellschaft C bilden, die baurechtliche Bewilligung für die Erstellung von vier Mehrfamilienhäusern auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 an der H-Strasse 02, 03, 04 und 05 in Niederglatt. Zugleich wurde die Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich vom 26. Februar 2009 eröffnet, mit welcher die Bewilligung für das Bauvorhaben aus strassenpolizeilicher und lärmschutzrechtlicher Sicht erteilt wurde. II. Gegen die Verfügung der Baudirektion vom 26. Februar 2009 sowie gegen den Beschluss des Gemeinderats Niederglatt vom 9. März 2009 erhob A Rekurs bei der Baurekurskommission I, welche diesen mit Entscheid vom 17. Dezember 2009 abwies. III. Dagegen liess A am 8. Februar 2010 Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich erheben und beantragen, den angefochtenen Entscheid aufzuheben und die Sache an die Vorinstanzen zurückzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerschaft. Die Vorinstanz stellte am 22. Februar 2010 ohne weitere Begründung Antrag auf Abweisung der Beschwerde. Die Baudirektion beantragte am 11. März 2010 ebenfalls Abweisung der Beschwerde und verwies zur Begründung auf den Mitbericht des Tiefbauamts vom 9. März 2010. Der Gemeinderat Niederglatt am 10. März 2010 und die privaten Beschwerdegegner am 31. März 2010 beantragten gleichermassen Abweisung der Beschwerde, soweit auf diese überhaupt einzutreten sei, und ersuchten

überdies um angemessene Parteientschädigung. Die Kammer zieht in Erwägung: 1.

E. 3.1

Die privaten Beschwerdegegner beabsichtigen, auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01, welches rund 4'000 m² umfasst, vier Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 28 Wohnungen zu erstellen. Die Gebäude sollen jeweils zwei Vollgeschosse und zwei Dachgeschosse aufweisen. Die Bauparzelle liegt gemäss der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Niederglatt in der zweigeschossigen Wohnzone W2, welcher die Empfindlichkeitsstufe II gemäss Art. 43 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV) zugeordnet wurde. Sie ist erschlossen, jedoch noch nicht überbaut und liegt im Einflussbereich des Flughafens Zürich-Kloten.

E. 3.2

Streitig ist vorliegend einzig die Frage, ob dem Bauvorhaben aus lärmschutzrechtlicher Sicht Hindernisse entgegenstehen. Für den Lärm ziviler Flugplätze gelten in der Empfindlichkeitsstufe II die folgenden Immissionsgrenzwerte (Anhang 5 zur LSV, Ziff. 221 und 222): Tageszeit 06–22 h 22–23 h 23–24 h 05–06 h Immissionsgrenzwert 60 dB 55 dB 50 dB 50 dB Das Ausmass der Lärmbelastung wird beim Fluglärm grundsätzlich durch Berechnungen ermittelt (Art. 38 Abs. 2 LSV). Die Baudirektion des Kantons Zürich hat in einem Kreisschreiben vom 28. Februar 2006 festgehalten, auf welche Grundlagen nach ihrem Dafürhalten bei der Berechnung der Fluglärmimmissionen abzustellen sei, nämlich einerseits auf den zu erwartenden Flugverkehr gemäss dem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 29. März 2005 genehmigten vorläufigen Betriebsreglement (VBR 2005), andererseits auf die tatsächliche, "nominelle" Belastung des Jahres 2000 (NOM 2000). Die Vorinstanz nimmt bei den Baugrundstücken aufgrund der zwei erwähnten Berechnungsgrundlagen die folgende Lärmbelastung an: Ermittlungsgrundlage 06–22 h 22–23 h 23–24 h 05–06 h VBR 2005 57 dB 56 dB – – NOM 2000 57 dB 56 dB – – Der Immissionsgrenzwert wird somit nach beiden Ermittlungsgrundlagen während des Tages (06–22 h) überhaupt nicht und in der ersten Nachtstunde (22–23 h) um 1 dB überschritten.

E. 3.3

Zunächst wird vom Beschwerdeführer geltend gemacht, dass die massgebende effektive und konkret absehbare künftige Lärmbelastung zu Unrecht unberücksichtigt geblieben sei. Gemäss VBR 2005 würden bei Einschränkung durch die 220. (durch das deutsche Luftfahrt-Bundesamt erlassene) Durchführungsverordnung vom 10. März 2005 (DVO) – was täglich der Regelfall sei – sämtliche Flugzeuge nach Norden auf den Pisten 32 und 34 starten und auf der Piste 28 landen. Somit fänden insbesondere die lärmigen Starts der letzten Startwelle inklusive Verspätungsabbau nach Norden unmittelbar bei der strittigen Bauparzelle statt. Zudem sei in den nächsten Jahren von einer stetigen und sicher vorhersehbaren Steigerung des Fluglärms auszugehen. Gegenüber dem Berechnungszeitpunkt der Vorinstanzen werde sich die Zahl der Flugbewegungen erhöhen. Die neueste Entwicklung der Flugbewegungen und der Start- und Landezeiten sowie der Flugrouten auf und um den Flughafen Zürich sei basierend auf dem Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000, dem Bericht des Bundesrats über die Luftfahrtpolitik der Schweiz vom 10. Dezember 2004, dem vorläufigen Betriebsreglement vom 29. März 2005, dem Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess Flughafen Zürich vom 7. August 2009, dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006, www.bundesverwaltungsgericht.ch) sowie dem

Schlussbericht zum SIL-Prozess Flughafen Zürich vom 2. Februar 2010 zu berücksichtigen. Alle drei im Entwurf bzw. im Schlussbericht zum SIL-Prozess Flughafen Zürich festgehaltenen Betriebsvarianten würden mit bis zu 400'000 Flugbewegungen rechnen und von einer Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs ausgehen. Im Entwurf des Schlussberichts und im Schlussbericht zum SIL-Prozess Flughafen Zürich werde unter dem Titel "Lärmbelastung" festgehalten, dass die verschiedenen Betriebsvarianten in der ersten Nachtstunde (22.00–23.00 h) geringe Unterschiede in der Lärmbelastung zeigen würden, weil weitgehend die gleichen Flugbetriebskonzepte zum Einsatz kämen. Im Vergleich zum Tagbetrieb würde der Nachtbetrieb eine deutlich grössere Ausbreitung der Lärmkurven verursachen. Es seien somit in absehbarer Zeit auf den Hauptlandepisten von Norden her und auf den Pisten 14 und 16 sowie auf der Startpiste 32 zu gewissen Zeiten deutlich mehr Landungen von und Starts nach Norden und damit deutlich mehr Lärm auf der strittigen Bauparzelle in Niederglatt zu erwarten, als dies heute der Fall sei. Bei allen drei Betriebsvarianten werde die grundsätzliche Ausrichtung des Flughafens nach Norden (mit oder ohne gekröpften Nordanflug) sowie nach Westen im Vordergrund stehen. Die Lärmproblematik werde sich somit bei jedem künftigen Betriebsszenario für die Gemeinde Niederglatt verstärken. Entgegen den Ausführungen der Vorinstanz bestehe eine hinreichende Gewissheit, dass der Nordanflug wieder eingeführt und das Baugrundstück durch diese Änderung des Flugbetriebs künftig stärker lärmbelastet werde. Auch aus dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006, www.bundesverwaltungsgericht.ch) gehe hervor, dass die Flugbewegungen in den nächsten Jahren weiter steigen würden, zumal die Zulässigkeit der Kapazitätsausgleichung nun gerichtlich festgestellt sei. Zudem seien die zusätzlichen Ostanflüge auf Piste 28 und die neu eingeführten Südanflüge auf Piste 34 für zulässig erklärt worden. Schliesslich sei zu berücksichtigen, dass sich die Luftfahrt von der Krise zunehmend erholen werde, weshalb die Zahl der Flugbewegungen stark steigen werde und aufgrund der Konsolidierung des Streckennetzes und der Flugzeugflotte durchschnittlich grössere Flugzeuge eingesetzt würden, die technischen Fortschritte bei der Konstruktion lärmarmen Triebwerke jedoch vor allem zwischen 1980 und 2005 stattgefunden hätten.

E. 3.4

Soweit der Beschwerdeführer von einer höheren tatsächlichen Lärmbelastung ausgeht und geltend macht, dass insbesondere die lärmigen Starts der letzten Startwelle inklusive Verspätungsabbau aufgrund der Einschränkungen durch die 220. DVO nach Norden stattfänden, ist darauf hinzuweisen, dass das am 29. März 2005 genehmigte vorläufige Betriebsreglement die deutschen Auflagen und damit auch die 220. DVO berücksichtigt. Auch wenn momentan nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, welche gemäss VBR 2005 zulässig sind, ist bei der Ermittlung der Lärmbelastung auf die mit dem vorläufigen Betriebsreglement von 2005 zugelassene Nutzweise, welche einen längeren Prognosehorizont im Auge hat, abzustellen und nicht auf die momentane oder künftige Nutzung einzelner Pisten. Weist der Beschwerdeführer darauf hin, dass mit Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006, www.bundesverwaltungsgericht.ch) die zusätzlichen Ostanflüge auf Piste 28 und die neu eingeführten Südanflüge auf Piste 34 für zulässig erklärt worden seien, kann daraus jedenfalls keine höhere Lärmbelastung auf dem nordwestlich des Flughafens liegenden Baugrundstück abgeleitet werden.

E. 3.5

Damit bleibt zu prüfen, ob – wie vom Beschwerdeführer geltend gemacht – eine hinreichende Gewissheit besteht, dass das Baugrundstück durch eine Änderung des Flugbetriebs künftig stärker lärmbelastet werde. Bei der Ermittlung der tatsächlichen Aussenlärmimmissionen hat die Vollzugsbehörde gemäss Art. 36 Abs. 2 LSV auch künftige Änderungen zu berücksichtigen. Zu beachten sind namentlich Änderungen der Immissionen wegen der Errichtung, Änderung oder Sanierung ortsfester Anlagen, insbesondere wenn die Projekte im Zeitpunkt der Ermittlung bereits bewilligt oder öffentlich aufgelegt sind (Art. 36 Abs. 2 lit. a LSV). Angesichts der einschneidenden Folgen eines Bauverbots muss eine bevorstehende Änderung der Lärmbelastung einigermaßen konkretisiert sein und mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auch realisiert werden können. Art. 36 Abs. 2 LSV verlangt zwar nicht zwingend bereits das Vorliegen einer Bewilligung oder einer öffentlichen Auflage, sondern zählt diese Möglichkeiten nur mit dem Zusatz „insbesondere“ illustrierend auf. Nach dem Sinn der Bestimmung muss die Änderung aber dennoch mit einer hinreichenden Gewissheit bevorstehen (vgl. BGr, 13. November 2006, 1A.34/2006, E. 4, www.bger.ch; Robert Wolf in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2000, Art. 22 N. 20 und Art. 24 N. 18). Der Beschwerdeführer führt unter Hinweis auf die Zusammenfassung des Schlussberichts zum SIL-Prozess Flughafen Zürich vom 2. Februar 2010 selbst aus, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt an der gleichzeitigen Weiterverfolgung der drei Betriebsvarianten festhalte. Im Vordergrund ständen die Variante E opt auf dem bestehenden Pistensystem und J opt mit Pistenverlängerungen. Beide Varianten erforderten eine Vereinbarung mit Deutschland über die Benützung des süddeutschen Luftraums. J opt stehe zudem unter dem Vorbehalt, dass die Pistenverlängerungen dereinst umgesetzt werden könnten. Solange es nicht gelinge, eine Lösung mit Deutschland zu finden, käme die Variante E DVO zur Anwendung, die sich an den heutigen Betrieb (gemäss VBR 2005) anlehne. Der satellitengestützte gekröpfte Nordanflug bliebe auch bei dieser Variante eine Option. Bereits aus diesen Ausführungen geht hervor, dass die künftige Lärmentwicklung um den Flughafen Zürich im heutigen Zeitpunkt äusserst ungewiss ist. Das ausstehende definitive Betriebsreglement, welches Grundlage für ein neues Schallschutzkonzept bilden wird, ist – wie bereits die Vorinstanz zutreffend festgehalten hat – noch immer völlig offen. Dass die vom Bundesverwaltungsgericht festgestellte Zulässigkeit der Kapazitätsausgleichung (keine zusätzlichen Kapazitäten, vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E. 30.7.2–30.7.4, www.bundesverwaltungsgericht.ch) zu einer Erhöhung der Lärmbelastung auf dem Baugrundstück führen wird, ist ebenfalls ungewiss. Dasselbe gilt für die Prognose, dass die Zahl der Flugbewegungen (274'991 im Jahr 2008; vgl. Geschäftsbericht der Flughafen Zürich AG des Jahres 2008 sowie Beschwerdeschrift S. 10) so stark ansteigen werde, dass sie die den Berechnungsgrundlagen zugrunde liegenden Flugbewegungen von 350'000 gemäss VBR 2005 und 326'000 gemäss NOM 2000 übersteigen werden. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Baudirektion bei der Berechnung der Lärmbelastung gemäss ihrem Kreisschreiben vom 28. Februar 2006 auch auf den nominellen Betrieb im Jahr 2000 abstellt und damit auch die Lärmbelastung vor den deutschen Einschränkungen berücksichtigt, als das Verkehrsaufkommen schwergewichtig mit einer Nordausrichtung bewältigt wurde. Die technischen Fortschritte bei der Konstruktion lärmarmen Triebwerke haben unbestrittenermassen zu einer Reduktion der Lärmbelastung beigetragen. Diese Entwicklung fand – wie auch vom Beschwerdeführer unter Hinweis auf die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung festgehalten – vor allem zwischen 1980 und 2005 statt. Betrachtet man die im Internet publizierten Lärmmessungen

der Jahre 1999–2007 (Unique, Lärm gestern und heute, www.unique.ch), so zeigt sich an den meisten Messstellen eine leichte Reduktion der Belastung bis zum Jahr 2005, die sich jedoch seither nicht fortsetzt, wobei diese Belastungen freilich nicht nur von der technischen Entwicklung, sondern ebenso vom aktuellen Flugbetrieb der betreffenden Jahre abhängig sind (vgl. VGr, 17. Juni 2009, BEZ 2009 Nr. 42, E. 5.3; VGr, 5. August 2009, VB.2008.00595, E. 8.5; 23. September 2009, VB.2008.00086, E. 4, beide unter www.vgrzh.ch). Soweit der Beschwerdeführer jedoch geltend macht, die Luftfahrt werde sich von der Krise zunehmend erholen, weshalb die Zahl der Flugbewegungen steigen und sich die durchschnittliche Grösse der Flugzeuge erhöhen werde, handelt es sich lediglich um eine Prognose, welche von diversen in der Zukunft liegenden Faktoren abhängig und damit nicht genügend bestimmt ist. Die vom Beschwerdeführer behauptete zukünftige Entwicklung des Flugbetriebs kann somit bei der Lärmermittlung mangels Konkretisierung nicht berücksichtigt werden. Weitere Abklärungen zu dieser Frage sind im vorliegenden Verfahren entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht notwendig.

E. 3.6

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass der Immissionsgrenzwert nach beiden Ermittlungsgrundlagen in der ersten Nachtstunde (22–23 h) um 1 dB überschritten wird.

E. 4

Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, die Vorinstanz habe das Vorsorgeprinzip verletzt, indem sie die offensichtlich ausgewiesene und konkrete Steigerung der Flugbewegungen für die nächsten Jahre nicht berücksichtigt habe. Bezüglich der Berechnung der Fluglärmimmissionen kann auf die Ausführungen in E. 3 verwiesen werden. Ist die vom Beschwerdeführer behauptete zukünftige Entwicklung des Flugbetriebs bei der Lärmermittlung nicht zu berücksichtigen, liegt auch keine Verletzung des Vorsorgeprinzips vor. Im Übrigen geht es im vorliegenden Fall nicht – wie in dem vom Beschwerdeführer zitierten Bundesgerichtsentscheid (BGE 124 II 272 E. 3) – um Lärmbegrenzungsmaßnahmen an der Quelle, sondern um passiven Schallschutz.

E. 5.1

Die Baugrundstücke liegen in einer rechtskräftig festgesetzten Bauzone für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen im Sinn von Art. 22 und 24 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG). In einer solchen Nutzungszone beschränkt das Lärmschutzrecht die baulichen Möglichkeiten in unterschiedlicher Weise, je nachdem, ob das Gebiet bereits erschlossen ist oder nicht. Handelt es sich wie vorliegend um erschlossene Flächen, wird nicht auf die Einhaltung der Planungswerte abgestellt. Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen dürfen hier bewilligt werden, wenn die Lärmbelastung an den Fenstern dieser Räume die Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt oder wenn es gelingt, die Belastung mit geeigneten Massnahmen (Anordnung der Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes bzw. bauliche oder gestalterische Massnahmen) bis auf die Immissionsgrenzwerte zu senken (Art. 22 Abs. 2 USG, Art. 31 Abs. 1 LSV). Lassen sich die Immissionsgrenzwerte durch Massnahmen der genannten Art nicht einhalten, wird eine Baubewilligung nur erteilt, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde der Ausnahme zustimmt (Art. 31 Abs. 2 LSV). Im Kanton Zürich ist für diesen Entscheid die Baudirektion zuständig (Art. 31 Abs. 2 LSV; § 7 in Verbindung mit Ziff. 3.2 des Anhangs zur Bauverfahrensordnung vom 3. Dezember 1997 [BVV]).

E. 5.2

Entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers hat die Vorinstanz Massnahmen im Sinn von Art. 22 Abs. 2 USG bzw. Art. 31 Abs. 1 LSV in Betracht gezogen, diese jedoch aufgrund der Charakteristik des Fluglärms verworfen (vgl. E. 6.7 des vorinstanzlichen Entscheids). Dass im vorliegenden Fall solche Massnahmen nicht zum Ziel führen, wird auch vom Beschwerdeführer nicht bestritten.

E. 5.3

Eine Baubewilligung darf somit nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde der Ausnahme zustimmt (Art. 31 Abs. 2 LSV). Die Baudirektion hat dem Bauvorhaben im vorliegenden Fall mit Entscheid vom 26. Februar 2009 unter Auflagen und Bedingungen zugestimmt. Es ist somit zu prüfen, ob an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht.

E. 5.3.1

Der Entscheid über die Zustimmung nach Art. 31 Abs. 2 LSV verlangt eine Interessenabwägung. Dabei kann das Interesse an der Erstellung des Gebäudes ein öffentliches oder privates sein; das Interesse des Eigentümers, seine Parzelle zonengemäss zu nutzen, rechtfertigt jedoch für sich allein keine Ausnahme, da dieses in allen Fällen besteht und ansonsten in jedem Fall eine Bewilligung erteilt werden müsste. Auf der andern Seite steht das Interesse der künftigen Bewohner und Benützer des Gebäudes am Schutz gegen übermässigen Aussenlärm. Zu berücksichtigen sind bei der Interessenabwägung unter anderem die Nutzweise der betroffenen Bauzone, das Ausmass der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und die Möglichkeit, dem Gebiet allenfalls eine höhere Empfindlichkeitsstufe im Sinn von Art. 43 Abs. 2 LSV zuzuordnen. Zugunsten der Bewilligung können auch raumplanerische Überlegungen oder die Rücksichtnahme auf ein Objekt des Denkmalschutzes in Betracht fallen. Beim Entscheid über die Zustimmung steht der kantonalen Behörde ein erheblicher Ermessensspielraum zur Verfügung (zum Ganzen BGr, 13. Januar 2009, 1C_196/2008, E. 2.5–2.6, www.bger.ch; VGr, 17. Juni 2009, VB.2008.00053, E. 5.5.1, www.vgrzh.ch).

E. 5.3.2

Vorliegend ist der Immissionsgrenzwert in der ersten Nachtstunde (22–23 h) um 1 dB überschritten. Eine Aufstufung in die Empfindlichkeitsstufe III brächte insofern keinen Vorteil, als für die erste Nachtstunde auch in der Empfindlichkeitsstufe III derselbe Immissionsgrenzwert von 55 dB gilt wie in der Empfindlichkeitsstufe II. Die erste Nachtstunde (22–23 h), in der viele Leute bereits zu Bett gehen, ist – wie vom Beschwerdeführer zutreffend geltend gemacht – in einer Wohnzone für das Ruhebedürfnis der Bewohner von grosser Bedeutung. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Immissionsgrenzwert im vorliegenden Fall nur geringfügig überschritten und während des Tages (06–22 h) sogar der in der Empfindlichkeitsstufe II geltende Planungswert von 57 dB (vgl. Anhang 5 zur LSV, Ziff. 221) eingehalten wird. Soweit der Beschwerdeführer die Berechnung der Fluglärmimmissionen infrage stellt, kann auf die Ausführungen in E. 3 verwiesen werden.

E. 5.3.3

Ein raumplanerisches Interesse an der Errichtung einer Baute im Sinn von Art. 31 Abs. 2 LSV kann darin bestehen, dass eine Baulücke im bereits überbauten Gebiet geschlossen

werden soll. Nach der Praxis der Baudirektion gilt die Schliessung einzelner Baulücken generell als überwiegendes Interesse (vgl. das Kreisschreiben vom 28. Februar 2006). Das Bundesgericht hat dieses Vorgehen geschützt (BGE 134 II 152 E. 11.1), andererseits aber auch die Praxis der Genfer Behörden bestätigt, die das Schliessen einer Baulücke nicht ohne Weiteres als überwiegendes Interesse anerkennen; dabei betonte es den Ermessensspielraum der kantonalen Instanzen (BGr, 13. Januar 2009, 1C_196/2008, E. 2.6, www.bger.ch). In einem Gutachten, welches Prof. Alexander Ruch zuhanden der Baudirektion verfasst hat ("Nutzungsplanung in fluglärmbelasteten Gebieten", 13. Juli 2006), definiert der Autor Baulücken in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesgerichts zu Art. 15 lit. a und Art. 36 Abs. 3 RPG (weitgehend überbautes Gebiet) als "einzelne unüberbaute Parzellen, die unmittelbar an das überbaute Land grenzen, in der Regel bereits erschlossen sind und eine relativ geringe Fläche aufweisen" (Ruch, Rz. 65). Nach dieser Rechtsprechung können unüberbaute Gebiete bis zu einer Grösse von ungefähr 1 ha inmitten von überbautem Gebiet unter bestimmten Bedingungen als Baulücken bezeichnet werden; die Frage ist jedoch nicht nach rein quantitativen Kriterien zu beurteilen, sondern auch anhand der Umgebung (Ruch, Rz. 67). Das Gutachten betrifft in erster Linie die Rechtslage bei Ausnahmegewilligungen nach Art. 31 Abs. 2 LSV. Die Anknüpfung an die Rechtsprechung zu Art. 15 und 36 RPG erscheint jedoch als sinnvoller Ausgangspunkt. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass es sich dabei um eine nutzungsplanerische Perspektive handelt, die grundsätzlich einen grösseren Zusammenhang im Auge hat. Baubewilligungen nach Art. 31 Abs. 2 LSV betreffen dagegen die einzelne Bauparzelle, was für eine eher kleinräumige Betrachtung spricht. Der Beschwerdeführer weist zutreffend darauf hin, dass das Verwaltungsgericht in diesem Zusammenhang erwogen hat, dass sich aufgrund der nutzungsplanerischen Perspektive eine analoge Anwendung im Lärmschutzrecht eher bei der Beurteilung von Ausnahmen nach Art. 30 LSV rechtfertige, wo es um die Erschliessung kleiner Teile von Bauzonen bei überschrittenen Planungswerten gehe (VGr, 17. Juni 2009, BEZ 2009 Nr. 42, E. 5.5.4, 6.7; VGr, 5. Mai 2010, VB.2009.00063, E. 5.3, www.vgrzh.ch). Ob Rechtsprechung und Praxis für kleine Teile von Bauzonen gemäss Art. 30 LSV andere Abgrenzungen verwenden als für Baulücken in Anwendung von Art. 31 Abs. 2 LSV, ist allerdings nicht deutlich und kann im vorliegenden Fall offenbleiben. Das Baugrundstück weist eine Fläche von rund 4'000 m² auf, ist bereits erschlossen und grenzt im Osten und Süden an überbaute und im Westen an teilweise überbaute, den Zonen WE2 und W2 zugewiesene Gebiete, die teilweise durch Strassen vom Baugrundstück getrennt sind. Lediglich im Norden des Bauareals liegt die ebenfalls der Zone W2 zugeteilte, jedoch nicht überbaute Parzelle Kat.-Nr. 07. Das Baugrundstück ist somit vollständig von Baugebiet umgeben. Entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers gehört das Baugrundstück auch optisch zum umliegenden Siedlungsbereich, welcher insbesondere durch die unmittelbar im Osten angrenzende Reiheneinfamilienhaussiedlung sowie die sich südlich des Baugrundstücks befindlichen Einfamilienhäuser und weniger durch die westlich des Baugrundstücks liegende Umgebung geprägt wird. Entlang der westlich an das Baugrundstück angrenzenden J-Strasse ist auf der gesamten Grundstückslänge eine Lärmschutzwand zu erstellen. Unter diesen Umständen kann im vorliegenden Fall ohne Weiteres von einer Baulücke im Sinn von Art. 31 Abs. 2 LSV gesprochen werden. Auch andere raumplanerische Gesichtspunkte können berücksichtigt werden. Der haushälterische Umgang mit dem Boden stellt jedoch – wie vom Beschwerdeführer zutreffend geltend gemacht – für sich allein keinen Ausnahmegrund dar (VGr, 17. Juni 2009, BEZ 2009 Nr. 42, E. 5.5.5; VGr, 5. Mai 2010, VB.2009.00063,

E. 4.3.3, www.vgrzh.ch).

E. 5.3.4

Die strittige Bauparzelle wird vom privaten Gestaltungsplan I umfasst, welcher durch die Baudirektion am 30. Juli 1998 genehmigt wurde. In diesem Gestaltungsplan wird festgehalten, dass die Planungswerte für die Lärmbelastung zu sichern und die Immissionsgrenzwerte in jedem Fall einzuhalten seien. Er berücksichtigt allerdings lediglich die Strassenverkehrsbelastung. Die Fluglärmbelastung wurde nicht beurteilt. Dies ergibt sich neben der Tatsache, dass der Katasterplan, auf welchem die massgebenden Fluglärmbelastungen festgehalten sind, erst nach dem Jahr 2000 erstellt wurde, aus den im Gestaltungsplan vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen. Unter dem Titel "Lärmschutzmassnahmen" wird festgehalten, dass für den Schutz vor Lärmimmissionen bei der geplanten Überbauung entlang der J-Strasse eine durchgehende, 2 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen sei und bei den beiden angrenzenden Grundstücken ohne Überbauungskonzept die angestrebten Planungswerte mit Überbauungsvorschriften zu erreichen seien. Mit diesen Massnahmen – Lärmschutzwand bzw. Überbauungsvorschriften – könnten die Planungswerte eingehalten werden. Solche Massnahmen sind jedoch von vornherein nicht geeignet, ein Baugrundstück gegen Fluglärm abzuschirmen. Die Fluglärmbelastung ist somit nicht Gegenstand des privaten Gestaltungsplans. Die Lärmbelastung seitens der J-Strasse ist im vorliegenden Verfahren nicht strittig; sie kann jedoch voraussichtlich durch die auf der gesamten Grundstückslänge zu erstellende Lärmschutzwand so weit reduziert werden, dass der private Gestaltungsplan eingehalten wird.

E. 5.3.5

Der Entscheid der Vorinstanz, dass im vorliegenden Fall ein anerkanntes öffentliches Interesse an der Schliessung einer Baulücke bestehe und angesichts des im Bereich des Flughafens knappen Baulandangebots, der bereits bestehenden Infrastruktur und der geringen Überschreitung des Immissionsgrenzwerts ein überwiegendes Interesse für einen Dispens nach Art 31 Abs. 2 LSV und damit an der Realisierung der vier Mehrfamilienhäuser ausgewiesen sei, ist somit nicht zu beanstanden.

E. 6

Damit erweist sich die Beschwerde als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (§ 70 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 [VRG] in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG), dem bei diesem Verfahrensausgang von vornherein keine Parteientschädigung zusteht (§ 17 Abs. 2 VRG). Vielmehr hat er die privaten Beschwerdegegner in Anwendung von § 17 Abs. 2 VRG für ihre Umtriebe im Beschwerdeverfahren mit je Fr. 500.- (inkl. MwSt.) zu entschädigen. Der Gemeinde Niederglatt steht in dieser Konstellation, in der sich auf beiden Seiten private Parteien gegenüberstehen, praxisgemäss keine Parteientschädigung zu (VGr, 14. Juni 2006, VB.2006.00062, E. 4, www.vgrzh.ch). Demgemäss entscheidet die Kammer :

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