

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00445 vom 5. April 2011

ZH Verwaltungsgericht, 2011-04-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2010.00445

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00445 du 5 avril 2011

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00445 del 5 aprile 2011

Regeste

Baubewilligung | Baubewilligung für Umbauvorhaben. Rechtsmittellegitimation des Nachbarn betreffend Weiterbestand von zwei Abstellplätzen. Die wenigen Fahrzeugbewegungen von und zu den beiden strittigen Abstellplätzen lassen keine relevanten Störungen für die Wohnungen des Beschwerdeführers erwarten. Soweit die Zu- und Wegfahrten zu den Abstellplätzen tagsüber oder in den frühen Nachtstunden erfolgen, werden sie angesichts des sonstigen Verkehrs und weiterer Aktivitäten in der Umgebung kaum wahrnehmbar sein. In den späteren Nachtstunden werden die von den beiden Abstellplätzen herrührenden Fahrzeugbewegungen so selten sein, dass sie als relevante Störung nicht in Betracht fallen (E. 4.5). Der Beschwerdeführer wird durch die angefochtene Baubewilligung nicht in relevantem Ausmass berührt, und besitzt daher kein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Die Vorinstanz ist demnach zu Recht nicht auf seinen Rekurs eingetreten (E. 5). Abweisung.

Erwägungen

E. 1

C GmbH, vertreten durch RA D ,

E. 2

Bauausschuss der Stadt Winterthur, vertreten durch RA E , Beschwerdegegnerschaft, betreffend Baubewilligung, hat sich ergeben: I. A. Der Bauausschuss der Stadt Winterthur erteilte der C GmbH am 24. Juni 2009 die Baubewilligung für Umbauten an den Gebäuden Assek.-Nrn. 01 und 02 auf dem Grundstück Kat.-Nr. 03 an der F-Strasse

E. 04

in Winterthur. Dagegen erhob der Nachbar A Rekurs an die Baurekurskommission IV des Kantons Zürich mit dem Antrag, die Baubewilligung sei mit einer Nebenbestimmung zu ergänzen, "wonach die bisherige Bestandesgarantie für die beiden Parkplätze auf dem Grundstück Kat.-Nr. 03 untergeht und diese Parkplätze nicht mehr zu Abstellzwecken für Motorfahrzeuge jeder Art benutzt werden dürfen". Die Baurekurskommission trat mit Entscheid vom 12. November 2009 nicht auf den Rekurs ein. Gegen den Rekursentscheid erhob A Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich (Verfahren VB.2009.00707), welches das Rechtsmittel am 6. April 2010 teilweise guthiess, den Entscheid der Baurekurskommission aufhob und die Sache zu neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückwies. B. Mit Entscheid vom 15. Juli 2010 trat die Baurekurskommission nach Durchführung eines Augenscheins wiederum nicht auf den Rekurs ein und auferlegte dem Rekurrenten die Verfahrenskosten sowie eine Umtriebsentschädigung an die private Rekursgegnerin. II. Am 3. September 2010 erhob der Beschwerdeführer erneut Beschwerde

an das Verwaltungsgericht und beantragte, der Entscheid der Baurekurskommission sei aufzuheben und die Sache zur materiellen Beurteilung an diese zurückzuweisen; eventuell sei der Rekursentscheid aufzuheben und die Baubewilligung vom 24. Juni 2009 mit der bereits im Rekursverfahren verlangten Nebenbestimmung zu ergänzen; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerschaft. Die Vorinstanz stellte am 17. September 2010 ohne weitere Bemerkungen Antrag auf Abweisung der Beschwerde. Der Bauausschuss der Stadt Winterthur und die Bauherrin beantragten mit Beschwerdeantworten vom 8. Oktober 2010, die Beschwerde sei unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Beschwerdeführers abzuweisen. Die Kammer zieht in Erwägung: 1. Wie schon im ersten Verfahren trat die Vorinstanz nicht auf den Rekurs ein, weil sie den Beschwerdeführer nicht als legitimiert erachtete. Dieser ist daher ohne Weiteres befugt, mit der Beschwerde an das Verwaltungsgericht zu beanstanden, dass ihm die Legitimation zu Unrecht abgesprochen worden sei. 2. Strittig ist ebenso wie im ersten Verfahren vor Verwaltungsgericht, ob der Beschwerdeführer durch die angefochtene Baubewilligung im Sinn von § 338a Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) ausreichend berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Zur Begründung seiner Legitimation führte der Beschwerdeführer im damaligen Verfahren aus, die Zufahrt zu den Abstellplätzen des Baugrundstücks, die durch das Erdgeschoss des Gebäudes F-Strasse 05 führe, liege schräg gegenüber seiner Liegenschaft F-Strasse 06. Diese umfasse zwei Wohnungen mit auf die F-Strasse gerichteten Wohn- und Schlafräumen. Die Lärmimmissionen, welche durch die Zu- und Wegfahrten zu bzw. von den Abstellplätzen erzeugt würden, beeinträchtigten die Nachtruhe in seinem Haus erheblich. Im Rückweisungsentscheid vom 6. April 2010 erwog das Verwaltungsgericht, dass der Beschwerdeführer zweifellos über eine ausreichend nahe räumliche Beziehung zum Baugrundstück verfüge; hingegen stelle sich die Frage, wieweit er eine qualifizierte persönliche Betroffenheit geltend machen könne. Zu prüfen sei, ob die vom Beschwerdeführer genannten Einwirkungen nach Art und Intensität so beschaffen seien, dass sie bei objektivierter Betrachtung ein schutzwürdiges Interesse an der Beschwerdeführung begründen. Zu erwarten seien zwar nur sehr wenige Fahrten pro Tag, und die private Beschwerdegegnerin habe darauf hingewiesen, dass in nicht allzu grosser Entfernung von der Liegenschaft des Beschwerdeführers andere Lärmquellen vorhanden seien, welche die Störwirkung zusätzlicher Lärmereignisse relativierten. Da die Vorinstanz diese Sachverhalte jedoch nicht überprüft habe und sich diese auch anhand der Akten nicht abschliessend beurteilen liessen, sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen, damit sie aufgrund ihrer Ortskenntnis, soweit erforderlich mithilfe eines Augenscheins, die nötigen Feststellungen treffe. 3. Zur Begründung ihres neuen Entscheids führt die Vorinstanz aus, der Augenschein habe gezeigt, dass der Fahrzeugverkehr des Verkehrsknotenpunktes G-Strasse/H-Strasse/I-Strasse/F-Strasse von der Liegenschaft des Beschwerdeführers aus (am offenen Fenster im zweiten Obergeschoss) gut hörbar sei. Bei der Verkehrsachse J-Strasse – G-Strasse – H-Strasse handle es sich um den meistbefahrenen Verkehrsweg der Stadt Winterthur. Die durchschnittlichen stündlichen Verkehrsmengen auf den fraglichen Strassen betragen: Tag (6–22 Uhr) Nacht (22–6 Uhr) G-Strasse 1196 354 I-Strasse 925 172 F-Strasse 734 177 (Anzahl Fahrzeuge pro Stunde) Gemäss dem Strassenlärm-Informationssystem des Kantons Zürich betrage der Emissionspegel auf den Strassenachsen an den massgeblichen Punkten zwischen 78,5 und 80,9 dB(A) am Tag und 72 bis 75,1 dB(A) in der Nacht. Diese Zahlen belegten deutlich, dass auch die nahe gelegene Liegenschaft des Beschwerdeführers durch den Verkehrslärm beeinträchtigt sei.

Die Geräusche eines in den Hof des Baugrundstücks fahrenden Autos gingen im allgemeinen Verkehrslärm auf. Sodann befänden sich entlang dem ca. 100 m langen Abschnitt der F-Strasse vom Verkehrsknoten bis zur M-Strasse zahlreiche Geschäfte, das Restaurant K und der Nachtclub L. Das Restaurant verfüge über eine Aussenbestuhlung und sei gemäss den angegebenen Betriebszeiten bis 23 Uhr geöffnet, könnte jedoch bis 24 Uhr offen bleiben. Der Nachtclub L besitze eine Betriebsbewilligung bis 5 Uhr morgens für die ganze Woche und verfüge über zwei Abstellplätze, welche über die F-Strasse erschlossen seien. In dem Gebiet finde ferner häufiger Lieferantenverkehr statt, wie sich auch am Augenschein gezeigt habe. Zulieferungen erfolgten nicht nur für die Geschäfte an der F-Strasse, sondern auch für die zahlreichen Geschäfte, Restaurants und Bars an der M-Strasse und im nahen Umfeld. An der M-Strasse befinde sich zudem ein Hotel, zu welchem die Gäste fürs Ein- und Ausladen über die F-Strasse zufahren dürften. Aufgrund der Lage sei fraglos auch Taxiverkehr und ein mit den üblichen Immissionen verbundener Fussgängerverkehr bis spät in die Nacht hinein vorhanden. Hinzu kämen Abstellplätze der Baufirma N in der Nähe des Streitobjekts sowie weitere bewilligte Abstellplätze an der O-Gasse, von denen aus ebenfalls die F-Strasse befahren werden könne. Aufgrund dieser Gegebenheiten stehe ausser Frage, dass im fraglichen Bereich nicht nur am Tag, sondern auch in der Nacht zahlreiche Lärmquellen vorhanden seien. Demgegenüber sei das durch die strittigen zwei Abstellplätze induzierte Verkehrsaufkommen äusserst gering. Ausgehend von dem für Parkplätze von Wohnungen geltenden spezifischen Verkehrspotenzial von 2,5 Fahrten pro Parkfeld und Tag seien hier fünf Fahrten pro Tag zu erwarten. Angesichts des sonstigen Verkehrs im Quartier (ausnahmebewilligte Fahrten, Fahrten der öffentlichen Dienste, Güterumschlag, Fahrten zu bestehenden Abstellplätzen mit Bestandegarantie etc.) sowie des hörbaren Verkehrslärms der genannten Hauptstrassen könnten diese wenigen Fahrten keine wahrnehmbare oder jedenfalls keine rechtserhebliche Störung der Nachbarschaft bewirken. Da sich die Abstellplätze im Hinterhof befänden, seien auch die von dort ausgehenden Geräusche von Parkiermanövern, Türenschiessen und Motorstarts vom Grundstück des Beschwerdeführers aus nicht oder kaum hörbar. Eine Beseitigung der beiden Abstellplätze würde dem Beschwerdeführer unter diesen Umständen keinen Vorteil, d.h. spürbar weniger Verkehr und Lärm, verschaffen. Seine Darstellung, wonach es zu gewissen Zeiten in der Nacht ruhig sei und dann in störender Weise über den Durchgang zu- oder weggefahren werde, erscheine eher gesucht. Selbst wenn dies vereinzelt vorkommen sollte, vermöchte dies noch keine rechtserhebliche Betroffenheit zu begründen. Dem Beschwerdeführer fehle daher ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse.

E. 4.1

Der Beschwerdeführer wendet vorab ein, im nachbarlichen Verhältnis werde die Legitimation stets anerkannt, wenn die Verletzung einer Norm infrage stehe, welcher nachbarschützende Funktion zukomme wie zum Beispiel den Bestimmungen über die Ausnützung oder den Grenzabstand. Eine derartige Funktion müsse auch den Normen über die Beschränkung der offenen Abstellflächen und Einstellgaragen in der Altstadt von Winterthur zuerkannt werden, da diese – neben Gründen des Denkmalschutzes – unter anderem damit begründet würden, dass die Altstadt bewohnerfreundlich bleiben solle. Weist das Verwaltungsgericht eine Angelegenheit zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurück, so ist gemäss § 64 Abs. 2 VRG dem neuen Entscheid der untern Instanz die rechtliche Beurteilung zugrunde zu legen, mit welcher die Rückweisung begründet wurde. Damit soll verhindert werden, dass über dieselbe rechtliche Streitfrage ein zweites Verfahren vor Verwaltungsgericht stattfindet (vgl. Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl,

Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 64 N. 10). Dementsprechend geht die neuere Rechtsprechung davon aus, dass der Rückweisungsentscheid auch das rückweisende Gericht bindet, wenn gegen den neuen Entscheid der Vorinstanz wiederum eine Beschwerde erhoben wird (RB 2000 Nr. 13, VB.2000.00232, E. 3 = BEZ 2000 Nr. 54; vgl. VGr, 17. November 2010, SB.2010.00084, E. 1.1). Im Rückweisungsentscheid des Verwaltungsgerichts vom 6. April 2010 wurde die Frage der nachbarschützenden Funktion der genannten Parkierungsvorschriften nicht ausdrücklich geprüft. Aus dem Entscheid ergibt sich jedoch ohne Weiteres, dass den Vorschriften – jedenfalls im vorliegenden Zusammenhang – keine derartige Funktion beigemessen wurde, denn sonst wäre eine Rückweisung an die Vorinstanz zur näheren Abklärung der Immissionen nicht erforderlich gewesen. Insoweit kann auf den Entscheid vom 6. April 2010 nach dem Gesagten nicht zurückgekommen werden; die Frage ist daher heute nicht erneut zu beurteilen. Im Übrigen erscheint die Auffassung des Beschwerdeführers auch inhaltlich nicht als zwingend. Wenn die fraglichen Vorschriften auf eine Verkehrsberuhigung im Quartier abzielen, geschieht dies zum Wohl der Quartierbewohner insgesamt; eine nachbarschützende Funktion im Sinn der genannten Rechtsprechung (vgl. Kölz/Bosshart/Röhl, § 21 N. 35) lässt sich daraus noch nicht ableiten. Sodann könnte sich der Beschwerdeführer auch nicht auf eine von den Abstellplätzen ausgehende Beeinträchtigung optischer oder räumlicher Art berufen, weil von seiner Liegenschaft kein Sichtkontakt zu diesen besteht.

E. 4.2

Der Beschwerdeführer beanstandet des Weiteren, dass die Vorinstanz die zu erwartenden Störungen anhand der Richtlinien der Fachstelle Lärmschutz der Baudirektion ermittelt hat, welche für Parkplätze dieser Art ein spezifisches Verkehrspotenzial von 2,5 Fahrten pro Parkplatz und Tag vorsehen. Im Zusammenhang mit der Legitimation gehe es jedoch nicht um eine statistische, sondern um die tatsächliche Betroffenheit; diese müsse sich an der möglichen Nutzung orientieren, welche viel intensiver sein könne als die statistisch ermittelte Anzahl Fahrten. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Mit Blick auf die Legitimation ist nicht auf die grösstmögliche, sondern auf eine anhand realistischer Annahmen zu erwartende Nutzung abzustellen. Der Beschwerdeführer nennt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass vorliegend mit einer besonders intensiven Nutzung der zwei strittigen Abstellplätze zu rechnen wäre. Es ist daher durchaus sachgerecht, den von diesen Abstellplätzen zu erwartenden Verkehr anhand des durchschnittlichen Verkehrspotenzials zu ermitteln. Auszugehen ist somit von insgesamt fünf Fahrten pro Tag.

E. 4.3

Nach Auffassung des Beschwerdeführers war der am Nachmittag um 14 Uhr durchgeführte Augenschein der Vorinstanz von vornherein nicht geeignet, um Sachverhaltsfeststellungen bezüglich der nächtlichen Störungen zu treffen. Die private Beschwerdegegnerin macht geltend, der Beschwerdeführer hätte diesen Einwand bereits bei der Festsetzung des Augenscheintermins, der in Absprache mit den Parteien erfolgt sei, erheben müssen; ihn erst im Verfahren vor Verwaltungsgericht vorzubringen, verstosse gegen Treu und Glauben. Wie es sich damit verhält, kann offenbleiben, da das Vorgehen der Vorinstanz auch einer uneingeschränkten Prüfung standhält. Der Beschwerdeführer hatte in seinen früheren Rechtsschriften nicht ausschliesslich auf die Störungen in der Nacht verwiesen. Die Durchführung eines Augenscheins am Nachmittag war schon aus diesem Grund durchaus sachgerecht. Dem Beschwerdeführer ist zwar darin beizupflichten, dass die

Wahrnehmbarkeit von Störungen am Tag in Anbetracht der unterschiedlichen Geräuschkulisse nicht dieselbe ist wie in der Nacht. Dessen waren sich die am Augenschein beteiligten Personen aber zweifellos bewusst und sie konnten diesem Umstand bei ihren Schlussfolgerungen Rechnung tragen. Sodann ist bei Sachverhaltsabklärungen dieser Art auch die Verhältnismässigkeit des Aufwands zu beachten. Angesichts des von vornherein nur sehr geringen Störungspotenzials der zu erwartenden wenigen Fahrzeugbewegungen war es nicht angezeigt, einen aufwendigen nächtlichen Augenschein zu den vom Beschwerdeführer heute als massgeblich bezeichneten Zeiten zwischen 24 und 5.30 Uhr durchzuführen, wenn für die Beurteilung des rechtlich relevanten Sachverhalts eine annäherungsweise Ermittlung der Störwirkung genügte. Das Verwaltungsgericht hatte in seinem Rückweisungsentscheid denn auch nicht zwingend die Vornahme eines Augenscheins verlangt, sondern es der Vorinstanz überlassen, ob sie die nötigen Feststellungen bereits aufgrund ihrer Ortskenntnis zu treffen vermochte.

E. 4.4

Der Beschwerdeführer hält die von der Vorinstanz angeführten durchschnittlichen Verkehrsmengen am Verkehrsknotenpunkt G-Strasse/F-Strasse/I-Strasse, der mehr als 60 m entfernt liege, bezüglich der hier massgeblichen nächtlichen Störungen nicht für aussagekräftig. Die genannten Zahlen für die Nacht betreffen den gesamten Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Darin eingeschlossen seien der verkehrsintensive abendliche Ausgangsverkehr, der bekanntlich bis 23 Uhr (am Wochenende noch länger) dauere, sowie der Frühverkehr ab ca. 5.30 Uhr. Von ca. 24 bis 5.30 Uhr sei der Verkehr hingegen äusserst gering und in den Wohnungen des Beschwerdeführers kaum wahrnehmbar. Diese Wohnungen seien auch durch den geknickten Verlauf der F-Strasse gegenüber dem Verkehrsknotenpunkt abgeschirmt. Die Distanz vom Haus des Beschwerdeführers bis zur Einmündung der F-Strasse in den Verkehrsknotenpunkt beträgt nicht 60 m, sondern wenig mehr als 40 m (Messung mittels GIS-Browser des Kantons Zürich, www.gis.zh.ch). Die Ausfahrt aus dem Hof der Beschwerdegegnerin 1 liegt etwas weiter (ca. 55 m) vom Verkehrsknoten entfernt, doch ist dies für die Lärmbelastung des Beschwerdeführers nicht relevant. Was sodann den geknickten Verlauf der F-Strasse anbelangt, so ist diese Beugung derart gering, dass sie die direkte Sicht von den Wohnungen des Beschwerdeführers auf den Verkehrsknotenpunkt höchstens knapp zu unterbrechen vermag (vgl. den GIS-Browser sowie die Plandarstellung in den Akten des ersten Verfahrens vor der Baurekurskommission (VB.2009.00707) und dementsprechend keine entscheidende Verminderung des Lärms bewirken kann. Anlässlich des Augenscheins hat die Vorinstanz denn auch festgestellt, dass der Fahrzeugverkehr des Verkehrsknotenpunktes von der Liegenschaft des Beschwerdeführers aus gut hörbar sei. Diese Feststellung bezog sich zwar auf die Zeit um 14 Uhr, zu welcher die Lärmpegel allgemein höher sind; sie muss aber für die Nacht, wenn sowohl der allgemeine Umgebungslärm wie auch der Lärm des Verkehrsknotenpunktes geringer sind, ebenso gelten. Der Hinweis des Beschwerdeführers, dass die statistisch ermittelten Durchschnittszahlen des Nachtverkehrs zum überwiegenden Teil auf die verkehrsintensiveren Zeitabschnitte vor Mitternacht und am frühen Morgen entfallen, trifft freilich zu und entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung. Dieselbe Überlegung gilt jedoch auch für die strittigen Parkplätze der privaten Beschwerdegegnerin. Deren Benutzung wird mit derselben Wahrscheinlichkeit vor allem am Tag und in den ersten Nachtstunden stattfinden. In der vom Beschwerdeführer bezeichneten kritischen Zeit von 24 bis 5.30 Uhr ist in Anbetracht der durchschnittlich zu erwartenden bloss fünf Ein- oder Ausfahrten pro Tag nur sehr selten – bei Weitem nicht jeden Tag – mit einer

Fahrzeuggestaltung zu rechnen.

E. 4.5

Der Beschwerdeführer wendet sich schliesslich gegen die Ausführungen der Vorinstanz betreffend die bestehenden Lärmquellen in der Umgebung seines Wohnhauses. Nach seiner Darstellung gehört die innere F-Strasse nachts zu den ruhigsten Altstadtteilen, weil sie praktisch keinerlei Ausgangs- und Freizeitaktivitäten aufweise. Das QuartierRestaurant K mit Aussenbestuhlung schliesse um 23 Uhr, und die Benutzung der Sitzplätze im Freien sei bei unseren klimatischen Verhältnissen ohnehin sehr eingeschränkt. Die Baccara-Bar an der Ecke zur G-Strasse werde durch den geknickten Verlauf der F-Strasse von seinem Wohnhaus abgeschirmt. Zum Hotel P an der M-Strasse werde von der G-Strasse bzw. Q-Strasse her zugefahren und höchstens in Ausnahmefällen durch die F-Strasse. Die übrigen erwähnten Betriebe wie auch die Baufirma N seien gewöhnliche Altstadtgeschäfte mit üblichen Öffnungszeiten, welche nachts weder Verkehr noch Lärm generierten. Diese Angaben dürften im Wesentlichen zutreffen. Die durch die leichte Beugung der F-Strasse bewirkte Dämpfung der Lärmausbreitung ist allerdings, wie erwähnt, nicht hoch zu veranschlagen. Sodann steht die Tatsache, dass nahe beim Wohnhaus des Beschwerdeführers das Quartierrestaurant K (F-Strasse 07) mit Aussenbestuhlung betrieben wird, im Gegensatz zu seiner Aussage, wonach in diesem Gebiet praktisch keine Ausgangs- und Freizeitaktivitäten stattfänden. Dem Beschwerdeführer ist jedoch darin beizupflichten, dass die genannten Betriebe zu der von ihm erwähnten ruhigen Zeitspanne von 24 bis 5.30 Uhr kaum wesentlichen Lärm verursachen werden. Dies ändert jedoch nichts an der Grundaussage der Vorinstanz, wonach die wenigen Fahrzeugbewegungen von und zu den beiden strittigen Abstellplätzen keine relevanten Störungen für die Wohnungen des Beschwerdeführers erwarten lassen. Soweit die Zu- und Wegfahrten zu den Abstellplätzen tagsüber oder in den frühen Nachtstunden erfolgen, werden sie angesichts des sonstigen Verkehrs und weiterer Aktivitäten in der Umgebung kaum wahrnehmbar sein. Das wird auch vom Beschwerdeführer nicht substantiiert bestritten; seine Befürchtungen konzentrieren sich im Wesentlichen auf die späteren Nachtstunden, insbesondere den Zeitabschnitt von 24 bis 5.30 Uhr. Zu dieser Zeit werden jedoch auch die von den beiden Abstellplätzen herrührenden Fahrzeugbewegungen so selten sein, dass sie als relevante Störung nicht in Betracht fallen.

E. 5

Nach dem Gesagten ist der Beschwerdeführer durch die angefochtene Baubewilligung nicht in relevantem Ausmass berührt, und er besitzt daher kein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Die Vorinstanz ist demnach zu Recht nicht auf seinen Rekurs eingetreten. Die gegen ihren Entscheid gerichtete Beschwerde ist abzuweisen. Zu der vom Bauausschuss der Stadt Winterthur gewünschten materiellen Beurteilung des vorliegenden Bauvorhabens besteht bei diesem Ergebnis kein Anlass.

E. 6

Dem Ausgang des Verfahrens gemäss wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig. Er trägt die Gerichtskosten und hat der privaten Beschwerdegegnerin zudem eine angemessene Parteientschädigung auszurichten (§ 17 Abs. 2 lit. a VRG). Demgemäss entscheidet die Kammer :

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