

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00184 vom 9. April 2015

ZH Verwaltungsgericht, 2015-04-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2016.00184

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00184 du 9 avril 2015

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00184 del 9 aprile 2015

Regeste

Baubewilligung | Umbau und Aufstockung Wohn- und Gewerbegebäude sowie Neubau von 4 Mehrfamilienhäusern mit Unterniveaugarage: Bewahrung der bestehenden Gruppenbauweise (E. 2)? Legitimation zur Rüge betr. Parkplätze (E. 3); Anpassung der bestehenden Anlieferungssituation (E. 4); Unterschreitung des Grenzabstands (E. 5); verkehrsmässige Erschliessung (E. 6). Vorliegend hat die Baubehörde in der Baubewilligung von 1963 keine sichernden Nebenbestimmungen erlassen, mit welchen die Merkmale der Gesamtüberbauung bewahrt werden sollten, weshalb nicht verlangt werden kann, die bestehende differenzierte Gruppenbauweise zu bewahren (E. 2.4.3 f.). Die Beschwerdeführenden haben weder im Rekurs- noch im Beschwerdeverfahren dargetan, welcher Nachteil ihnen widerfahren würde, falls das Bauvorhaben ohne die Pflichtparkplätze realisiert würde. Demzufolge sind sie nicht legitimiert, die Frage klären zu lassen, ob diese im korrekten Verfahren bewilligt wurden, da das Bauvorhaben selbst bei einem Wegfall der Pflichtparkplätze bewilligungsfähig wäre (E. 3.4). Das Bauvorhaben ändert an der bestehenden Anlieferungssituation nichts. Der Umbau des Erdgeschosses sowie die veränderte Kundenparkplatzsituation haben keine direkten Auswirkungen auf die Anlieferungssituation, weshalb keine die Baureife infrage stellende wesentliche Änderung im Sinn von § 233 Abs. 2 PBG vorliegt und kein Mehrverkehr zu befürchten ist (E. 4.4). Eines der bestehenden Gebäude unterschreitet bereits heute den Grenzabstand zur südlich angrenzenden Parzelle (E. 5.1). Vorliegend ist der maximale Mehrlängenzuschlag von 3 m anzurechnen. Der geplante Anbau hat daher keine Erhöhung des Mehrlängenzuschlags zur Folge (E. 5.4). Gemäss Art. 11 Abs. 1 USG sind Lärmbelastungen durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen. Bereits die Platzierung der notwendigen Parkplätze in eine Tiefgarage dient der vorsorglichen Emissionsbegrenzung. Mit einer Verlegung der dazugehörigen Einfahrt würden die Emissionen zudem nicht begrenzt, sondern lediglich verschoben (E. 6.3). Messungen haben gezeigt, dass die Temporeduktion von 50 auf 30 km/h zu einer deutlichen Senkung der Maximalpegel führt und gleichzeitig die Schalldruckpegel einer Fahrzeugvorbeifahrt weniger steil ansteigen, wodurch sich eine geringere Belästigung ergibt. In Anbetracht dessen, dass aufgrund der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Verkehrslärm bereits erheblich reduziert wurde, kann die aus der streitigen Verkehrsführung zur Tiefgarage zu erwartende Immissionsbelastung als umweltschutzrechtlicher Bagatellfall qualifiziert werden, der weder gegen lärmschutzrechtliche Vorschriften noch gegen das Vorsorgeprinzip verstösst (E. 6.4). Abweisung.

Erwägungen

E. 1

A,

E. 1.1

Das Verwaltungsgericht ist gemäss § 41 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) für die Behandlung der Beschwerde gegen den angefochtenen Entscheid des Baurekursgerichts zuständig.

E. 1.2

Die Beschwerdeführenden sind aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Baugrundstück gestützt auf § 338a Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) zur Beschwerde legitimiert. Soweit das Baurekursgericht auf den Rekurs der Beschwerdeführenden mangels schutzwürdigen Interesses nicht eingetreten ist, sind die Beschwerdeführenden ebenfalls zur Beanstandung legitimiert, dass die Vorinstanz zu Unrecht auf einzelne Rügen ihres Rekurses nicht eingetreten sei. Auf die Beschwerde ist somit vollumfänglich einzutreten.

E. 2

in der allgemeinen Bauzone liege. Sie sei dreieckförmig und werde durch die I- und die G-Strasse sowie einer Grundstücksgrenze gegen das I-Gebiet (= heute F-Strasse) begrenzt. Die Konzeption dieser Überbauung liege in der sogenannten differenzierten Gruppenbauweise und könne als wohlgelungen bezeichnet werden. Die Bauart weiche zum Teil von den in der Bauordnung enthaltenen Richtlinien für Einzelbauweise ab. Die Entwicklung habe gezeigt, dass von einer gewissen Grösse der zur Verfügung stehenden Parzelle an in städtebaulicher und siedlungstechnischer Hinsicht wesentliche Verbesserungen erzielt werden könnten. Die Überbauung bestehe aus zwei 3- bis 4-geschossigen, stark gegliederten 60 respektive 90 m langen Baukörpern längs der I- und G-Strasse, im Hintergrund, gegen das I-Gebiet längs der Grundstücksgrenze, aus drei fünfgeschossigen Punkthäusern. Gemäss der Bauordnung seien aber nur 50 m lange Baukörper mit im Maximum drei Geschossen zulässig. In Anbetracht dieser Bauweise und der guten Gesamtlösung könnten diese Ausnahmen genehmigt werden. Aus diesem Grund bewilligte der Gemeinderat in Abänderung der Bauordnung eine differenzierte Gruppenbauweise (Disp.-Ziff. 1) und erteilte die für diese Bauweise nötigen Ausnahmegewilligungen: Überschreitung der Länge des Mehrfamilienhausbaukörpers längs der G-Strasse von 50 auf 60 m (Disp.-Ziff. 2.1), Überschreitung der Länge des Mehrfamilienhauses längs der I-Strasse von 50 auf 90 m (Disp.-Ziff. 2.2), Überschreitung der Geschoszahl der unter den Disp.-Ziffern 2.1 und 2.2 genannten Häuser von drei auf vier Geschosse (Disp.-Ziff. 2.3) sowie die Überschreitung der Geschoszahl aller drei Punkthäuser von drei auf fünf Geschosse (Disp.-Ziff. 2.4).

E. 2.1

Der Gemeinderat Langnau am Albis bewilligte am 6. August 1963 im Gebiet "H" fünf Mehrfamilienhausgruppen mit 108 Wohnungen, einem Laden, einem Restaurant und einer Unterniveausammelgarage. Der Gemeinderat erwog damals, dass die arrondierte Bauparzelle von 21'749 m

E. 2.2

Gegenstand der vier angefochtenen Baubewilligungen bilden die Bauvorhaben auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 03, 04 und 05. Auf diesen drei Parzellen befinden sich die drei vorgenannten, mit Baubewilligung vom 6. August 1963 bewilligten Punkthäuser

F-Strasse 01/G-Strasse 02, F-Strasse 06 und F-Strasse 07. Mit Baubewilligung Nr. 08 wurden auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 03 und 04 der Umbau und die Erweiterung des Ladenlokals, die Erweiterung der Sammelgarage sowie die Aufstockung von fünf Wohnungen auf dem Wohnhaus F-Strasse 01/G-Strasse 02 bewilligt. Gegenstand der Baubewilligung Nr. 09 bilden die zwei an das bestehende Gebäude F-Strasse 03 angebauten Mehrfamilienhäuser F-Strasse 10 und 11 auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 03 und 04. Mit Baubewilligung Nr. 12 wurden der Anbau des Mehrfamilienhauses F-Strasse 13 an das bestehende Mehrfamilienhaus F-Strasse 07 sowie eine Sammelgarage mit 54 Fahrzeugabstellplätzen auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 04, 05 und 14 bewilligt. Ferner wurde mit Baubewilligung Nr. 15 das freistehende Mehrfamilienhaus G-Strasse 16 auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 05 und 14 bewilligt. Die Baugrundstücke befinden sich in der Wohnzone W/3.0. Die in dieser Bauzone geltende Baumassenziffer von 3.0 wird eingehalten.

E. 2.3

Die Beschwerdeführenden machen geltend, dass die örtliche Baubehörde mit Bauentscheid vom 6. August 1963 offensichtlich eine altrechtliche Arealüberbauung bewilligt habe. Bei der in Disp.-Ziff. 1 gewählten Formulierung, mit welcher in Abänderung der Bauordnung eine differenzierte Gruppenbauweise bewilligt worden sei, handle es sich um eine Nebenbestimmung (Bedingung) im Sinn von § 321 Abs. 1 PBG. Diese diene zusammen mit den Ausnahmbewilligungen in Disp.-Ziff. 2 nicht nur der Schaffung des rechtmässigen Zustandes, sondern auch der Erhaltung desselben.

E. 2.4

Die zum Zeitpunkt der Baubewilligung von 6. August 1963 geltende Bauordnung kannte das Institut der Arealüberbauung nicht. Aufgrund der gewählten Konzeption der Überbauung (differenzierte Gruppenbauweise) bewilligte die örtliche Baubehörde das Bauvorhaben mit den in Disp.-Ziff. 2 aufgeführten Ausnahmbewilligungen.

E. 2.4.1

Bereits vor Inkrafttreten des Planungs- und Baugesetzes gab es Gemeinden, welche ein der heutigen Arealüberbauung im Sinn von §§ 69 ff. PBG vergleichbares Institut kannten. Zur Sicherung der bewilligten altrechtlichen Arealüberbauungen sahen die kommunalen Bauordnungen mit § 73 Abs. 2 PBG vergleichbare Bestimmungen vor, welche es erlaubten, den Bestand der bewilligten Arealüberbauungen mit entsprechenden Nebenbestimmungen zu sichern (VGr, 23. Februar 2011, VB.2010.00437, E. 5.1).

E. 2.4.2

Die Baubewilligung ist die behördliche Feststellung, dass einem Bauvorhaben keine öffentlich-rechtlichen Hindernisse entgegenstehen, namentlich keine solchen aus dem Planungs- und Baurecht. Sie bezieht sich ausschliesslich auf das im Zeitpunkt der Bewilligung geltende Recht. Eine grössere, den Rahmen dieser Feststellung sprengende Tragweite erhält die Bewilligung dann, wenn sie zur Schaffung oder Erhaltung des rechtmässigen Zustands mit Nebenbestimmungen verknüpft wird, die den Bauherrn zu einem bestimmten Tun, Unterlassen oder Dulden verpflichten (vgl. § 321 PBG). In diesem Fall wirkt die Baubewilligung über die Errichtung der ihr entsprechenden Baute hinaus in die Zukunft, sodass sich notwendigerweise die Frage nach dem Bestand und der Tragweite der Nebenbestimmung im Fall einer Rechtsänderung stellt. Für Bauten, die unter dem früheren Recht wegen ihrer guten Gestaltung durch Ausnahmbewilligungen in ähnlicher

Weise privilegiert wurden, wie dies nach dem neuen Recht für eine Arealüberbauung möglich wäre, gilt demnach Folgendes: Könnte das Bauvorhaben nach dem neuen Recht als Regelüberbauung ausgeführt werden, verlieren allfällige Nebenbestimmungen ihre gesetzliche Grundlage und können gelöscht werden. Verstösst dagegen die nach altem Recht bewilligte Überbauung gemäss Gesamtüberbauungsplan auch gegen die Regelbauweise des neuen Rechts, so behalten die ehemals die Gesamtüberbauung sichernden Nebenbestimmungen grundsätzlich ihre gesetzliche Grundlage. Erfüllt die Gesamtüberbauung alle Voraussetzungen für eine Arealüberbauung nach geltendem Recht, können die bestehenden Nebenbestimmungen durch einen Arealüberbauungsrevers nach geltendem Recht ersetzt werden. Falls die nach früherem Recht bewilligte Gesamtüberbauung auch gegen die neuen Vorschriften zur Arealüberbauung verstösst, genügt es hingegen nicht, wenn an die Stelle der bestehenden Nebenbestimmungen nur ein gewöhnlicher Arealüberbauungsrevers tritt. Denn der Zweck dieser Nebenbestimmungen liegt darin, diejenigen Merkmale der Gesamtüberbauung zu wahren, die das Abweichen von der damaligen Regelbauweise gerechtfertigt haben; dauert trotz Rechtsänderung diese Abweichung an und könnte die Gesamtüberbauung auch nicht als Arealüberbauung bewilligt werden, so bleibt damit grundsätzlich auch die Grundlage für die Nebenbestimmungen erhalten (VGr, 5. Dezember 2006, VB.2006.00380, E. 4.1).

E. 2.4.3

Im vorliegenden Fall hat die örtliche Baubehörde mit Baubewilligung vom 6. August 1963 keine sichernden Nebenbestimmungen erlassen, mit welchen die Merkmale der Gesamtüberbauung bewahrt werden sollten. Entgegen der von den Beschwerdeführenden vertretenen Auffassung enthalten die Disp.-Ziffern 1 und 2 nur Ausnahmbewilligungen für das konkret geplante Bauvorhaben, aber keine sichernden Nebenbestimmungen. Auch aus dem Wortlaut von Disp.-Ziff. 1 lässt sich nicht ableiten, dass die differenzierte Gruppenbauweise über den Zeitpunkt der Baubewilligung hinaus bewahrt werden soll.

E. 2.4.4

Mangels gesetzlicher Grundlage und mangels sichernder Nebenbestimmungen kann von der privaten Beschwerdegegnerin deshalb nicht verlangt werden, die bestehende differenzierte Gruppenbauweise zu bewahren. Die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführenden erweist sich demzufolge als unbegründet.

E. 2.5

Da die Beschwerdeführenden anerkennen, dass die Neubauten bei isolierter Betrachtungsweise im Anwendungsbereich von § 238 Abs. 1 PBG gerade noch vertretbar seien, ist davon auszugehen, dass sie an der im vorinstanzlichen Verfahren vorgebrachten Rüge der nicht befriedigenden Einordnung nicht mehr festhalten und die von der Vorinstanz diesbezüglich vorgenommene Beurteilung nicht infrage stellen. Insbesondere haben sie auch darauf verzichtet, substantiiert darzulegen, weshalb sich die von der Vorinstanz vorgenommene Beurteilung der Einordnung als rechtsverletzend erweisen sollte. Die Vorinstanz hat die Rechtsprechung zur Beurteilung der Einordnung in Erwägung 6.2 zutreffend zusammengefasst und in den Erwägungen 6.3 ff. dargelegt, weshalb sich die Neubauten befriedigend einordnen. Auf diese zutreffenden Erwägungen kann verwiesen werden (§ 70 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 VRG).

E. 3.1

Die Baubewilligungsbehörde bewilligte mit Bewilligung Nr. 08 unter anderem den Umbau und die Erweiterung des Ladenlokals an der F-Strasse 01/G-Strasse 02. Die neue Ladenfläche von 955 m² erfordert 32 Kundenparkplätze, welche die private Beschwerdegegnerin nachgewiesen hat. Hiervon werden 13 Kundenparkplätze senkrecht zur G-Strasse angeordnet. Diese Parkplätze befinden sich zur rund der Hälfte auf öffentlichem Grund. Das bestehende Trottoir wird neu zwischen diesen Kundenparkplätzen und der Bauliegenschaft auf dem Grundstück Kat.-Nr. 03 geführt. Vor Baubeginn muss eine grundbuchlich gesicherte Vereinbarung mit der Gemeinde vorliegen, welche den Unterhalt und die Nutzung des neuen öffentlichen Fussgängerbereichs entlang dem erweiterten Ladenlokal auf dem Grundstück Kat.-Nr. 03 sowie der geplanten Kundenplätze, teilweise im heutigen Strassenbereich, regelt (Disp-Ziff. 3.4).

E. 3.2

Auf die von den Beschwerdeführenden bereits im Rekursverfahren vorgebrachte Rüge, dass die Baubewilligungsbehörde diese 13 Kundenparkplätze zu Unrecht im Baubewilligungsverfahren bewilligt habe, ist die Vorinstanz mangels Legitimation nicht eingetreten. Nach Auffassung der Beschwerdeführenden ist für die Anpassung des Trottoirs ein Strassenprojekt bzw. eine Entwidmung erforderlich, weshalb die im falschen Verfahren bewilligten Kundenparkplätze nicht an die erforderliche Anzahl Pflichtparkplätze angerechnet werden könnten. Es ist zu prüfen, ob die Vorinstanz zu Recht auf diese Rüge nicht eingetreten ist.

E. 3.3

Würde sich die Rüge der Beschwerdeführenden als zutreffend erweisen, wäre die Folge davon, dass das Bauvorhaben nicht über die erforderliche Anzahl Pflichtparkplätze verfügen würde. Gemäss wiederholter Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts fehlt es den Nachbarn aber für die Rüge hinsichtlich der zu erstellenden Abstellplätze regelmässig an der erforderlichen Betroffenheit, da die Unmöglichkeit, Abstellplätze zu schaffen, grundsätzlich nicht zur Bauverweigerung führt (VGr, 19. September 2013, VB.2013.00118, E. 2.2.1 mit weiteren Hinweisen). Anders verhält es sich nur, wenn sich die Rügen auf örtlich fixierte Abstellplätze beziehen und behauptet wird, diese Parkflächen verletzen die Verkehrssicherheit oder seien in anderer Weise baurechtswidrig (RB 1995 Nr. 8 = BEZ 1995 Nr. 14). Unter solchen Umständen hat ein rekurrierender Nachbar Anspruch darauf, die Rechtmässigkeit eines Abstellplatzes überprüft zu haben. Ebenso ist zu entscheiden, wenn die nach der Realisierung des Bauvorhabens entstehende Parkplatzsituation aus anderen Gründen eine ernsthafte Beeinträchtigung von Nachbargrundstücken befürchten lässt (vgl. VGr, 22. Mai 1990, VB.1990/0013). Eine legitimationsbegründende Betroffenheit durch die gewählte Parkierungslösung ist jedoch nicht leichthin und bei jeder Abweichung von den Bestimmungen über die Erstellung von Abstellplätzen anzunehmen.

E. 3.4

Die Beschwerdeführenden haben weder im Rekurs- noch im Beschwerdeverfahren dargetan, welcher Nachteil ihnen widerfahren würde, falls das Bauvorhaben ohne die 13 Pflichtparkplätze an der G-Strasse realisiert würde. Demzufolge sind sie nicht legitimiert, die Frage klären zu lassen, ob diese 13 Pflichtparkplätze im korrekten Verfahren bewilligt wurden, da das Bauvorhaben selbst bei einem Wegfall der 13 Pflichtparkplätze bewilligungsfähig wäre. Die Vorinstanz ist demzufolge zu Recht auf die diesbezügliche

Rüge der Beschwerdeführenden nicht eingetreten.

E. 3.5

Im Übrigen kann bei Strassenprojekten von untergeordneter Bedeutung, was vorliegend der Fall ist, auf das strassenrechtliche Einspracheverfahren verzichtet werden (§ 17 Abs. 5 des Strassengesetzes vom 27. September 1981, StrG). Da das bestehende Trottoir nicht aufgehoben wird, sondern nur eine neue Linienführung erhält, liegt auch keine Entwidmung vor.

E. 4.1

Im Erdgeschoss des mit Baubewilligung Nr. 08 bewilligten Bauvorhabens befindet sich unter anderem ein Ladenlokal des J-Geschäfts. Die Anlieferung für dieses Ladenlokal erfolgt über eine Verladerampe im Nordosten der bestehenden Liegenschaft F-Strasse 01/G-Strasse 02. Die anliefernden Lastwagen müssen hierzu wie bis anhin rückwärtsfahrend in einen ca. 3,5 m x 13,5 m grossen Umschlagsraum mit Verladerampe einparken.

E. 4.2

Das Bauvorhaben an der F-Strasse 01/G-Strasse 02 beinhaltet den Umbau und die Erweiterung des Ladenlokals, die Erweiterung der Sammelgarage sowie die Aufstockung von fünf Wohnungen auf dem Wohnhaus. Die bereits bestehende Anlieferung erfährt keine Veränderungen.

E. 4.3

Gemäss § 6 Abs. 1 in Verbindung mit dem Anhang zur Verkehrssicherungsverordnung vom 15. Juni 1983 (VSiV) muss die Ein- und Ausfahrt von einem einzelnen Abstellplatz, als welchen die Anlieferung zu qualifizieren ist, in eine Sammelstrasse wie die G-Strasse vorwärts möglich sein. Die bestehende Anlieferung wurde im Jahr 1963 baubewilligt und im Jahr 1968 erstellt. Zum Zeitpunkt der Bewilligung existierten die VSiV bzw. vergleichbare Normen noch nicht. Da der bisherige Zustand keine regelmässigen Verkehrsstörungen oder andere Übelstände gemäss § 243 Abs. 2 PBG bewirkt hat, wurde eine Aufhebung der gegen die Bestimmungen der VSiV verstossenden Anlieferung bis anhin zu Recht nicht verlangt (vgl. VGr, 30. Juni 2015, VB.2014.00649, E. 7.3).

E. 4.4

Das Bauvorhaben ändert an der bestehenden Anlieferungssituation nichts, weshalb diese grundsätzlich Bestandesschutz genießt. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden haben der Umbau des Erdgeschosses sowie die veränderte Kundenparkplatzsituation in unmittelbarer Nähe zur Anlieferung keine direkten Auswirkungen auf die Anlieferungssituation, weshalb keine die Baureife infrage stellende wesentliche Änderung im Sinn von § 233 Abs. 2 PBG vorliegt. Dies trifft erst recht auf den von den Beschwerdeführenden geltend gemachten Mehrverkehr zu, der durch die Baubewilligungen Nrn. 09, 12 und 15 ausgelöst werden soll. Die private Beschwerdegegnerin hat zudem bereits im vorinstanzlichen Verfahren dargetan, dass die Vergrößerung des J-Ladenlokals nicht zwingend zu einer Zunahme von Anlieferungsfahrten führt, weil pro Anfahrt im gleichen Fahrzeug mehr Ware angeliefert wird. Zudem entfällt die Anlieferung des heute bestehenden Restaurants und der heute bestehenden Drogerie, welche im Zuge der Erweiterung des J-Ladenlokals entfallen. Aber selbst wenn die Vergrößerung des J-Ladenlokals zu einer Zunahme von

Anlieferungsfahrten führen würde, muss dies nicht zwingend zu Verkehrsstörungen oder Übelständen im Sinn von § 243 Abs. 2 PBG führen. Aus diesem Grund bestand zu Recht kein Anlass, an der bestehenden bestandesgeschützten Anfahrtssituation eine Anpassung zu verlangen, weshalb die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführenden unbegründet ist. Sollte tatsächlich die von den Beschwerdeführenden befürchtete erhebliche Verschlechterung der Anfahrtssituation eintreten, wäre die Baubewilligungsbehörde gestützt auf § 243 Abs. 2 PBG ohnehin zum Einschreiten verpflichtet.

E. 4.5

Unbehelflich ist auch der Verweis der Beschwerdeführenden auf Art. 17 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV), wonach unter anderem das Rückwärtsfahren über längere Strecken nur dann zulässig ist, wenn das Weiterfahren oder Wenden nicht möglich ist (Abs. 3), da sich das beanstandete Rückwärtsfahren auf der Strasse im vorliegenden Fall auf wenige Meter beschränkt.

E. 5.1

Das bestehende Gebäude F-Strasse 06 auf dem Grundstück Kat.-Nr. 04 unterschreitet bereits heute den Grenzabstand zur südlich gelegenen Parzelle Kat.-Nr. 17. Die Beschwerdeführenden sind der Auffassung, dass die mit Baubewilligung Nr. 09 bewilligten Anbauten F-Strasse 10 und 11 zu einer Erhöhung der massgeblichen Fassadenlänge und demzufolge zu einer Erhöhung des Mehrlängenzuschlags führen würden. Demzufolge würden die Anbauten zu einer über die bisherige Unterschreitung des Grenzabstands hinausgehenden Unterschreitung des Grenzabstands führen, was nicht bewilligungsfähig sei.

E. 5.2

Der Grenzabstand bestimmt die nötige Entfernung zwischen Fassade und massgebender Grenzlinie (§ 260 Abs. 1 PBG). Der Grenzabstand setzt sich aus dem Grundabstand und dem Mehrhöhenzuschlag sowie dem Mehrlängenzuschlag gemäss Bau- und Zonenordnung zusammen (§ 21 Abs. 1 der Allgemeinen Bauverordnung vom 22. Juni 1977 [ABV]). Der Mehrlängenzuschlag entspricht einem bestimmten Teil der als Mehrlänge qualifizierten Fassadenlänge; der Zuschlag kann auf ein Höchstmass begrenzt werden (§ 23 Abs. 1 ABV). Bei seitlich gegliederten Fassaden wird die für den Mehrlängenzuschlag massgebende Länge für jeden Fassadenteil für sich bestimmt (§ 24 Abs. 1 ABV). Zurückliegende Fassadenteile werden durch vorspringende Teile hindurch bis zur äussersten sichtbaren Gebäudekante in oder vor der Fassadenflucht gemessen; vorspringende Teile gelten nur dann als selbständige Fassadenteile, wenn ihr gegenseitiger Abstand wenigstens der Summe zweier Grundabstände entspricht (§ 24 Abs. 2 ABV). Gemäss Ziffern 3.1 und 3.2 der Bau- und Zonenordnung 2003 Langnau am Albis (BZO) sind bei allen Gebäudeseiten ab einer Länge von 12 m entsprechende Zuschläge zu veranschlagen, wobei diese auf maximal 3 m beschränkt sind; in der Zone W/3.0 ist auf der Längsseite des Gebäudes 1/5 der Mehrlänge zuzuschlagen.

E. 5.3

Die für den Mehrlängenzuschlag massgebende Länge des bestehenden Gebäudes F-Strasse 06 beträgt – wie die Vorinstanz in Erwägung 7.2 zutreffend erwogen hat – 28,5 m. Diese Länge erhält man, indem man die zurückliegenden Fassadenteile im Osten und Westen des Gebäudes F-Strasse 06 gemäss § 24 Abs. 2 Satz 1 ABV mitmisst. Dass die Fassadenlänge des Gebäudes F-Strasse 06 auf der Höhe der Flucht der Südfassade des

Neubaus F-Strasse 11 zu messen ist, wie die Beschwerdeführenden behaupten, hat, da kein Anwendungsfall von § 24 Abs. 2 Satz 2 ABV vorliegt, keine gesetzliche Grundlage.

E. 5.4

Ausgehend von einer bestehenden Mehrlänge von 16,5 m (= 28,5 m – 12 m) beträgt der fünfte Teil der Mehrlänge 3,3 m. Demzufolge ist bereits beim bestehenden Wohnhaus F-Strasse 06 der maximale Mehrlängenzuschlag von 3 m anzurechnen. Der geplante Anbau der Gebäude F-Strasse 10 und 11 hat demzufolge keine Erhöhung des Mehrlängenzuschlags zur Folge, weshalb die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführenden unzutreffend ist.

E. 6.1

Die verkehrsmässige Erschliessung für die geplanten Mehrfamilienhäuser F-Strasse 10,

E. 6.2

Die Beschwerdeführenden bemängeln die geplante Verkehrsführung zur Tiefgarage via Gebiet I und F-Strasse und verlangen gestützt auf das lärmrechtliche Vorsorgeprinzip, dass auf diese Erschliessung zu verzichten sei und stattdessen eine Zufahrt über die Tiefgarage auf der Bauparzelle Kat.-Nr. 03 oder eine Gemeinschaftsanlage im Sinn von § 245 PBG auf dem ebenfalls eine Tiefgarage aufweisenden Nachbargrundstück Kat.-Nr. 17 zu realisieren sei.

E. 6.3

Gemäss Art. 11 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG) sind Lärmbelastungen durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen. Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. b der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV)). Bereits die Platzierung der notwendigen Parkplätze in eine Tiefgarage dient der vorsorglichen Emissionsbegrenzung (RB 1996 Nr. 80 E. 2b). Die Beschwerdeführenden verkennen zudem, dass mit einer Verlegung der dazugehörigen Einfahrt die Emissionen nicht begrenzt, sondern lediglich verschoben würden (VGr, 16. Juli 2008, VB.2008.00103, E. 3; 23. Februar 2005, VB.2004.00394, E. 4.2.2). Die Vorinstanz hat in Erwägung 9 zu Recht festgehalten, dass die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Mitbenutzung von Garageneinfahrten auf den Parzellen Kat.-Nrn. 17 und 03 nur zur Folge hätte, dass die von den Beschwerdeführenden befürchtete Zunahme des Verkehrslärms auf die G-Strasse verschoben würde. Soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, dass die Automobilisten, die von der bestehenden Tiefgarage an der G-Strasse nach Zürich gelangen wollten, den kürzesten Weg über die K-Strasse zur L-Strasse nehmen würden, ändert dies nichts daran, dass die Anwohner und Anwohnerinnen, die im Nahbereich der bestehenden Tiefgarage wohnen, durch die zusätzlichen Fahrten ebenso belastet würden wie diejenigen entlang der I-Strasse und F-Strasse. Zudem wird es auch zahlreiche Automobilisten geben, die die G-Strasse – entgegen der Behauptung der Beschwerdeführenden – auf südlichem Wege Richtung Zentrum der Gemeinde Langnau am Albis verlassen bzw. diese von Süden her anfahren werden, womit die Anwohner und Anwohnerinnen im südlichen Teil der G-Strasse und im südlichen Teil der I-Strasse durch die Zunahme des Verkehrslärms belastet würden.

E. 6.4

Unbeachtlich ist auch der Einwand der Beschwerdeführenden, womit mit einer Verlegung der Tiefgarage von der F-Strasse an die G-Strasse Fahrkilometer eingespart werden könnten. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der G-Strasse, auf der I-Strasse und auf der F-Strasse beträgt 30 km/h. Messungen bei Pilotversuchen in der Schweiz wie auch im Ausland haben gezeigt, dass die Temporeduktion von 50 auf 30 km/h zu einer deutlichen Senkung der Maximalpegel führt; insbesondere treten die kritischen Pegelbereiche oberhalb von 65 dB(A) weniger häufig auf. Gleichzeitig steigen die Schalldruckpegel einer Fahrzeugvorbeifahrt weniger steil an, wodurch sich eine geringere Belästigung ergibt (BGr, 3. Februar 2016, 1C_589/2014, E. 6.2). Weitere akustische Messungen haben ergeben, dass das Lärminderungspotenzial von tiefen Geschwindigkeiten gegenüber einem Ist-Zustand mit gefahrenen 50 km/h erheblich ist und die Reduktion von Tempo 50 nach Tempo 30 auf ebener Strecke im Mittelungspegel durchschnittlich zu einer gemessenen Pegelreduktion von rund 4 dB(A) führt, während für den Maximalpegel eine Reduktion von ca. 6 dB(A) resultiert (Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung EKLB, Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, Grundlagenpapier zu Recht - Akustik - Wirkung, 2015, S. 16). In Anbetracht dessen, dass aufgrund der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Verkehrslärm auf der G-Strasse, I-Strasse und F-Strasse bereits erheblich reduziert wurde, kann die aus der streitigen Verkehrsführung zur Tiefgarage zu erwartende Immissionsbelastung als umweltschutzrechtlicher Bagatellfall qualifiziert werden, der weder gegen lärmschutzrechtliche Vorschriften noch gegen das Vorsorgeprinzip verstösst (vgl. VGr, 28. März 2007, VB.2006.00431, E. 6). Die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführenden erweist sich deshalb als unbegründet. 7. Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen. Ausgangsgemäss sind die Kosten des Verfahrens den Beschwerdeführenden aufzuerlegen. Der Beschwerdegegnerin 2 ist keine Parteientschädigung zuzusprechen, da die Erhebung und Beantwortung von Rechtsmitteln zu den angestammten amtlichen Aufgaben des Gemeinwesens gehört und der im vorliegenden Rechtsmittelverfahren gebotene Behördenaufwand nicht wesentlich den im Verfahren vor Baurekursgericht entstandenen Aufwand überstiegen hat (VGr, 9. April 2015, VB.2014.00510, E. 9.3 mit weiteren Hinweisen). Hingegen hat die Beschwerdegegnerin 1 Anspruch auf eine angemessene Parteientschädigung.

E. 11

und 13 sowie G-Strasse 18 erfolgt via I-Strasse und F-Strasse in eine gemeinsame Sammelgarage.

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