

# **ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00061 vom 9. Mai 2019**

ZH Verwaltungsgericht, 2019-05-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2018.00061](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2018.00061)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00061 du 9 mai 2019

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00061 del 9 maggio 2019

## **Regeste**

Bewilligungen/Konzession | Konzession/Bewilligung Hafenanlage. Planungen unterer Stufen haben denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanung jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen. Abweichungen sind nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und untergeordneter Natur sind (E. 5.5.2). Zum "heutigen Bestand" gemäss kantonalem Richtplan sind lediglich die tatsächlich vorhandenen Bauwerke und nicht auch ein erst geplantes Bauwerk zu rechnen (E. 5.5.3). Eine Ausnahmbewilligung nach § 220 PBG erfordert, dass besondere Verhältnisse bestehen, bei denen die Durchsetzung der Vorschriften als unverhältnismässig erscheint. Mit einem Dispens sollen im Einzelfall Härten und offensichtliche Unzweckmässigkeiten, d. h. offensichtlich ungewollte Wirkungen der notwendigerweise generalisierenden und schematisierenden Normen, die mit dem Erlass nicht beabsichtigt waren, beseitigt werden. Solche Verhältnisse sind vorliegend nicht ersichtlich und ebenso wenig die Voraussetzungen für eine Abweichung vom kantonalen Richtplan (E. 5.5.5). Abweisung.

## **Erwägungen**

### **E. 3**

Die vom Baurekursgericht an den beiden Augenscheinen getroffenen Feststellungen können auch vom Verwaltungsgericht berücksichtigt werden (Kaspar Plüss, Kommentar VRG, § 7 N. 81). Ausserdem geben die Akten über die massgebenden Umstände der streitbetroffenen Konzession und Bewilligungen hinreichend Auskunft. Auf einen gerichtlichen Lokaltermin kann daher verzichtet werden. Ebenso wenig sind anderweitige Untersuchungen oder Beweiserhebungen erforderlich. Das Verfahren ist daher spruchreif.

### **E. 4.1**

Vor Baurekursgericht erhoben die Rekurrierenden und Beschwerdegegner 2 neben formellen Einwänden zahlreiche materiell-rechtliche Rügen. Sie machten insbesondere geltend, dass das Hafenprojekt den Vorgaben für Bootsliegeplätze im kantonalen Richtplan zuwiderlaufe und die pendente Gesamtrevision des regionalen Richtplans Pfannenstil nachteilig beeinflusse. Ferner rügten sie eine ungenügende Einordnung des Hafens. Die Beschwerdegegnerin 1 beanstandete, dass das AWEL bei der gebotenen Interessenabwägung die natur- und fischereirechtliche Aspekte ungenügend gewichtet habe. Im Weiteren sei die raumplanungs- und gewässerschutzrechtliche Bewilligung ohne umfassende Ermittlung und Abwägung aller beteiligten Interessen erteilt worden; insbesondere habe keine ausreichende Standortevaluation stattgefunden. Schliesslich fehle es auch bei der wasserrechtlichen Konzession an einer alle massgeblichen öffentlichen Interessen und deren Beeinträchtigung durch das Vorhaben durchgeführten Untersuchung.

Das Baurekursgericht prüfte zunächst, ob das Projekt die planungsrechtlichen Grundsätze und Vorgaben im kantonalen Richtplan beachte. Weil die Vorinstanz dies verneinte, weshalb die Konzession schon aus diesem Grund nicht erteilt werden dürfe, befand sie, dass es sich erübrige, das Vorhaben auch unter konzessions-, naturschutz-, raumplanungs-, fischerei- und erschliessungsrechtlichen Aspekten zu prüfen.

#### **E. 4.2**

Im Rekurs- und Beschwerdeverfahren gilt ein unterschiedlicher Überprüfungsmassstab: Mit Rekurs können gerügt werden: a. Rechtsverletzungen einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung oder Ermessensunterschreitung, b. unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts, c. Unangemessenheit der angefochtenen Anordnung (§ 20 Abs. 1 VRG). Mit Beschwerde können hingegen grundsätzlich nur die Rügen gemäss § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG erhoben werden (§ 50 Abs. 1 VRG); die Rüge der Unangemessenheit ist bloss dann zulässig, wenn ein Gesetz dies vorsieht (§ 50 Abs. 2 VRG). Bei der vom Baurekursgericht geprüften Frage, ob das Hafenprojekt mit dem kantonalen Richtplan vereinbar sei, handelt es sich um eine Rechtsfrage, die das Verwaltungsgericht frei prüft.

#### **E. 5.1**

In Übereinstimmung mit der Vorinstanz hat das Verwaltungsgericht vorab zu beurteilen, ob das Projekt planungsrechtlich konzessions- und bewilligungsfähig ist. Sollte dies nicht zutreffen, würde dieser nicht heilbare Mangel zur Abweisung der Beschwerde führen, ohne dass die weiteren Rügen der Beschwerdegegnerschaft behandelt werden müssten.

#### **E. 5.2**

Das Baurekursgericht hat in E. 7.2 des angefochtenen Entscheids die allgemeinen rechtlichen Grundlagen zur Planungshierarchie, zur Behördenverbindlichkeit von Richtplänen und zur Möglichkeit der akzessorischen Anfechtung von Richtplänen zutreffend wiedergegeben. Im Weiteren hat die Vorinstanz zu Recht ausgeführt, dass es sich bei der Erteilung einer Konzession wie einer Baubewilligung um eine raumwirksame Tätigkeit handle. Darauf kann verwiesen werden (§ 70 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 VRG).

#### **E. 5.3**

Sodann erwog das Baurekursgericht, dass der frühere kantonale Richtplan von 1995 im Unterschied zum heute geltenden von 2014 die Bootsliegeplätze auf kantonalen Gewässern noch nicht eingeschränkt habe. Der streitbetroffene Hafenstandort finde sich seit 1998 im regionalen Richtplan Pfannenstil, und es würden Anstrengungen zur Entwicklung einer bewilligungsfähigen Hafenanlage unternommen. Nach der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans hätten die regionalen Richtpläne umfassend überprüft werden müssen. Im neuen regionalen Richtplan Pfannenstil sei der Standort weiterhin eingetragen, und zwar mit dem Hinweis "geplant, teilweise Kompensation der Bojenfelder L". Weil die von der Hafenanlage beanspruchte Seefläche keiner Nutzungszone zugewiesen sei, kämen die planungsrechtlichen Grundsätze und Vorgaben der Richtplanung zum Zug. Das Projekt sehe die Erstellung von 62 Bootsliegeplätzen vor; da als Kompensation 19 von insgesamt 57 Bojen aufgehoben würden, ergäbe sich ein Anstieg um 43 Plätze und damit eine entsprechend intensivere Nutzung des Zürichsees. Der Text des Richtplans beantworte die Frage nicht, ob unter den "heutigen Bestand" der Bootsliegeplätze nur die rechtsgültig bewilligten fielen oder ob davon auch der seit 1998 im regionalen Richtplan eingetragene

Hafen C erfasst sei. Ferner sei umstritten und durch Auslegung zu klären, ob hier eine Ausnahmesituation im Sinn der kantonalen Richtplanung vorliege. Wie die Entstehungsgeschichte des Richtplans und die Debatte im Kantonsrat zeigten, sollten zusätzlichen Bootsliegeplätzen auf dem Zürichsee enge Grenzen gesetzt werden. Neue Stationierungsanlagen seien nur unter besonderen Verhältnissen bewilligungsfähig. Mit der erwähnten Ausnahmebestimmung habe der Kantonsrat die Umnutzung von Industriegrundstücken am See fördern wollen; andere Dispensgründe seien in der Beratung nicht genannt worden. Ferner lasse sich den Voten im Kantonsrat entnehmen, dass die Anzahl Bootsplätze grundsätzlich auf dem bestehenden Niveau stabilisiert werden sollte; eine Erhöhung sollte nur in "speziellen und seltenen Fällen" zugelassen werden. Unter Berücksichtigung des kantonsrätlichen Grundsatzentscheids, neue Bootsliegeplätze nur in Ausnahmefällen zu erlauben, und der Zielvorgabe in Ziffer 4.8.1, auf eine intensivere Nutzung der Gewässer grundsätzlich zu verzichten, sei der Wortlaut des kantonalen Richtplans restriktiv auszulegen. Vor diesem Hintergrund dürften nur die bereits rechtsgültig bewilligten Plätze als vom "heutigen Bestand" erfasst gelten. Wenn der Gesetzgeber die geplante Hafenanlage C ohne Vorliegen von Dispensgründen hätte zulassen wollen, wäre ein ausdrücklicher Eintrag im Richtplan erforderlich gewesen. Sodann seien keine Dispensgründe ersichtlich. Selbst die langjährigen Anstrengungen, am Standort C eine Hafenanlage zu realisieren, könnten nicht als sachlicher Grund für eine Erhöhung der Bootsliegeplätze gelten. Schliesslich stelle die Konzentration von solchen Plätzen an ökologisch wenig empfindlichen Stellen für sich allein keinen Ausnahmefall im Sinn des kantonalen Richtplans dar. Vielmehr verlange der Richtplantext den gleichzeitigen Abbau von Bojenfeldern im entsprechenden Umfang, was hier unterblieben sei. Auch der von der Delegiertenversammlung am 15. Juni 2017 verabschiedete Entwurf zum regionalen Richtplan Pfannenstil bilde – wie der Eintrag im regionalen Richtplan von 1998 – keine Rechtsgrundlage für eine Erhöhung der Bootsliegeplätze. Ebenso wenig lasse sich eine solche auf § 16 Abs. 2 PBG stützen, weil die Voraussetzungen hierfür im kantonalen Richtplan abschliessend geregelt seien; abgesehen davon würde es an einem sachlichen Grund für die Abweichung fehlen.

#### **E. 5.4.1**

Zur – gleichlautenden – Begründung ihrer Rechtsmittel weisen die Beschwerdeführerinnen zunächst darauf hin, dass sie sich seit Jahrzehnten um die Realisierung des Bootshafens C bemüht hätten. Von einer ersten Konzession aus dem Jahr 1963 für ein Projekt mit 92 Bootsplätzen hätten sie nicht Gebrauch machen können, da innert der bis 1974 laufenden Baufrist nicht alle Bedingungen hätten erfüllt werden können. Eine weitere Konzession von 2003 für ein Projekt mit 70 Plätzen habe das Bundesgericht am 10. Oktober 2006 aufgehoben, weil Ufervegetation hätte beseitigt werden müssen. Dieses Hindernis werde mit dem streitbetroffenen Projekt durch Verschiebung des Standorts beseitigt; ausserdem seien die Länge des Hafens und die Bootsplätze nochmals vermindert worden. Im Jahr 1998 hätten die Kantone Zürich, St. Gallen und Schwyz eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach keine neuen Anlagen zur Stationierung von Booten bewilligt werden sollten, die damals nicht bereits bestanden hätten oder im regionalen Richtplan eingetragen gewesen seien. Dabei sei der Standort A ausdrücklich als richtplanerisch vorgesehen erwähnt worden. Der kantonale Richtplan von 1995 habe sich noch nicht zur Anzahl der Bootsliegeplätze ausgesprochen; dies sei erst mit der Teilrevision von 2007 geschehen. Während der Revisionsentwurf des Regierungsrats die Regelung "die Anzahl der Bootsliegeplätze auf den Gewässern wird auf dem heutigen Stand begrenzt" getroffen habe,

sei mit dem Festsetzungsbeschluss des Kantonsrats vom 26. März 2007 diese Bestimmung in Ziffer 4.7.3 lit. a wie folgt relativiert worden: "Bootsliegeplätze, welche über den heutigen Bestand hinausgehen, können in Ausnahmefällen, speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer, zugelassen werden." Anlässlich der Totalrevision des kantonalen Richtplans vom 18. März 2017 sei diese Bestimmung inhaltlich unverändert übernommen worden. Der kantonale Richtplan lege die Standorte für Hafenanlagen oder Bootsliegeplätze nicht fest, sondern verweise dazu auf die regionalen Richtpläne. Von der Streichung bestehender Richtplaneinträge betreffend geplante, aber noch nicht realisierte Hafenstandorte für zusätzliche, nicht vollumfänglich der Kompensation dienende Bootsliegeplätze sei nicht die Rede. Der neue regionale Richtplan erwähne neben zwölf bestehenden Hafenanlagen bzw. Bootsliegeplätzen als neue Anlage wiederum und einzig den Hafen C, der nun ausdrücklich teilweise der Kompensation von Bojenfeldern dienen solle. Wie den regionalen Richtplänen Stadt Zürich und Q-Berg zu entnehmen sei, werde einzig noch die Realisierung des Hafens C angestrebt; früher in Betracht gezogene weitere Standorte habe man zwischenzeitlich preisgegeben, was planerisch so nachvollzogen worden sei. Der Hafen C bilde Teil des für die grundsätzliche Bootsplatzplafonierung gemäss kantonalem Richtplan massgebenden Bestands. Daher stehe dessen Eintrag im regionalen nicht im Widerspruch zum kantonalen Richtplan. Der dort vermerkte "heutige Bestand" beruhe auf der interkantonalen Vereinbarung von 1998, welche die damals in den regionalen Richtplänen verankerten Anlagen mitumfasst habe. Dementsprechend sei im kantonalen Richtplan nur von Standortfestsetzungen auf regionaler Stufe die Rede, nicht aber von der Streichung bestehender regionaler Richtplaneinträge betreffend geplante Hafenstandorte für zusätzliche, nicht kompensierende Bootsliegeplätze. Dass der Hafen C in den kantonsrätlichen Beratungen nie erwähnt worden sei, müsse in dem Sinn als qualifiziertes Schweigen verstanden werden, als er nicht im Widerspruch zu den Festlegungen im Richtplan betreffend die Bootsplätze betrachtet worden sei und somit als vom "heutigen Bestand" erfasst zu gelten habe. Eventuell lägen Gründe für eine Ausnahme gemäss kantonalem Richtplan wie auch für eine Abweichung nach § 16 Abs. 2 PBG vor. Wenn der Richtplan über den heutigen Bestand hinausgehende Bootsliegeplätze "in Ausnahmefällen" und "speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer" zulasse, heisse dies, dass die Umnutzungen nur ein illustrierendes Beispiel darstellten und daneben auch andere Ausnahmegründe in Betracht kämen. Solche lägen beim Hafen C – zumindest bei einer Gesamtwürdigung – tatsächlich vor. Insbesondere werde dadurch eine besonders wertvolle Bucht von Bojen befreit und finde im Sinn einer Zusatzleistung eine Uferaufwertung statt. Der Gewährung einer Ausnahme stünden keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegen. Namentlich käme der Hafen weitgehend auf dieselbe Fläche zu liegen, in der sich heute elf aufzuhebende Bojen befänden. Entgegen der Auffassung des Baurekursgerichts sei § 16 Abs. 2 PBG anwendbar, der den Spielraum bei der Rechtsanwendung erhöhe. Vorliegend gehe es um eine sachlich gerechtfertigte und untergeordnete Abweichung, denn die zusätzlichen 43 Bootsliegeplätzen entsprächen einer Zunahme von weniger als 0,5 % des Gesamtbestands.

#### **E. 5.4.2**

Dem hält die Beschwerdegegnerschaft entgegen, dass die interkantonale Vereinbarung von 1998 vom damaligen Bestand ausgehe und daher keinen Bootshafen C garantiere. Aus der Richtplanung von 1995 könnten die Beschwerdeführerinnen mangels einer "Planungsbestandesgarantie" nichts zu ihren Gunsten ableiten. Die nur

behördenverbindlichen Richtplanungen begründeten keinen Vertrauensschutz, denn dieser beziehe sich nur auf Bestehendes. Wie das Baurekursgericht zutreffend erwogen habe, müsse der Wortlaut des kantonalen Richtplans restriktiv ausgelegt werden und seien deshalb nur die rechtsgültig bewilligten Bootsliegeplätze als vom "heutigen Bestand" erfasst zu betrachten. Den Nachweis eines Ausnahmetatbestands hätten die Beschwerdeführerinnen nicht erbracht; die Umnutzung eines zuvor industriell beworbenen Areals liege hier nicht vor. Sodann erlaube der Richtplaneintrag noch nicht den Schluss auf die Konzessions- und Bewilligungsfähigkeit eines Bootshafens, wie der Bundesgerichtsentscheid vom 10. Oktober 2006 verdeutliche. Wenn der Gesetzgeber darauf verzichtet habe, die Hafenanlage im Richtplan aufzuführen, könne dies nicht auf dem Weg über eine Ausnahme korrigiert werden. Ein Dispensgrund fehle auch deswegen, weil das kantonale Recht die strittige Anlage nicht ausschliesse, sondern nur davon abhängig mache, dass andernorts im gleichen Umfang Bojenplätze abgebaut würden. Sodann sei der Hafenstandort keineswegs ideal, sondern aus Gründen des Naturschutzes und der Einordnung vielmehr ungeeignet. Die Berufung auf § 16 Abs. 2 PBG gehe fehl. Mit Ziffer 4.8.3 des kantonalen Richtplans habe der Gesetzgeber eine abschliessende Regelung getroffen und für eine Abweichung hiervon sei kein sachlicher Grund ersichtlich. Schliesslich sei die Schaffung von 43 zusätzlichen Bootsplätzen nicht mehr untergeordnet.

#### **E. 5.5.1**

Während des hängigen Beschwerdeverfahrens hat der Regierungsrat den von der Delegiertenversammlung am 15. Juni 2017 verabschiedeten regionalen Richtplan Pfannenstil mit Beschluss vom 19. Dezember 2018 festgesetzt. Diese Planungsänderung ist vom Verwaltungsgericht zu berücksichtigen (VGr, 21. Juni 2018, VB.2016.00112, E. 6.3.2; RB 1985 Nr. 116).

#### **E. 5.5.2**

Hauptsächlich massgebende planungsrechtliche Grundlage, nach der sich die Zulässigkeit der streitbetroffenen Konzession und Bewilligungen für den Hafen C beurteilt, bildet der vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigte kantonale Richtplan vom 18. März 2014. Die Planungen unterer Stufen – hier der regionale Richtplan Pfannenstil vom 19. Dezember 2018 – haben nach § 16 PBG denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen (Abs. 1). Abweichungen sind nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und untergeordneter Natur sind (Abs. 2). Aus dem Gesagten folgt, dass frühere Anstrengungen zur Realisierung einer Hafenanlage in A unbeachtlich sind. Denn das letzte Projekt, das aufgrund des Bundesgerichtsentscheids 1A.30/2006 vom 10. Oktober 2006 scheiterte, wurde noch auf der Grundlage des früheren kantonalen Richtplans von 1995 beurteilt. Dies gilt auch für die Vereinbarung zwischen den Kantonen Zürich, St. Gallen und Schwyz vom 15. Mai 1998. Wenn darin A als einer der richtplanerisch vorgesehenen "Standorte für noch nicht realisierte Häfen" aufgeführt wird, lässt sich daraus nicht ableiten, dass dem zürcherischen Gesetzgeber eine spätere Einschränkung von Hafenanlagen verwehrt gewesen wäre.

#### **E. 5.5.3**

Die Parteien streiten sich über die Auslegung von Ziffer 4.8.3 lit. a Abs. 2 des Textes zum kantonalen Richtplan (vorne E. 2.3). Während die Beschwerdeführerinnen die mit dem Hafen C vorgesehenen zusätzlichen 43 Plätze zum "heutigen Bestand" rechnen, vertritt die Beschwerdegegnerschaft mit dem Baurekursgericht die gegenteilige Auffassung. Schon der

Wortsinn spricht dafür, dass nur ein tatsächlich vorhandenes Bauwerk zum Bestand gerechnet wird und nicht auch ein erst geplantes. Denn selbst wenn ein Projekt rechtskräftig bewilligt ist, liegt es immer noch im Belieben eines Bauherrn, dieses auch tatsächlich zu realisieren. Im Weiteren überzeugt die subjektiv-historische Auslegung des Richtplantextes durch die Vorinstanz, wonach zusätzlichen Bootsliegeplätzen auf dem Zürichsee enge Grenzen gesetzt werden sollten. Dass der Kantonsrat mit Bezug auf den Hafen C eine Ausnahme vom Richtplan beabsichtigt habe, geht aus den Beratungen nicht hervor.

#### **E. 5.5.4**

Der regionale Richtplan Pfannenstil nennt in Ziffer 4.8.2, Tabelle 34, die Häfen/Bootsliegeplätze von regionaler Bedeutung, darunter "H10 / A / Hafen C / geplant, teilweise Kompensation der Bojenfelder L". Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, dass der Regierungsrat damit eine Abweichung vom kantonalen Richtplan im Sinn der Zulassung von zusätzlichen Bootsliegeplätzen beabsichtigt hätte. Dafür spricht auch der einleitende Hinweis in Ziffer 4.8: "Im Bereich der privaten Schifffahrt sind die zunehmenden Konflikte der wasserorientierten Nutzungen wie Erholungssuchende (Seezugang, Schwimmende), Bojenfelder, Archäologie, Ökologie und Landschaftsschutz (Seesicht) durch eine vorausschauende Koordination zu lösen bzw. zu vermindern."

#### **E. 5.5.5**

Im Weiteren gilt es zu prüfen, ob der Begriff der in Ziffer 4.8.3 lit. a Abs. 2 des Textes zum kantonalen Richtplan erwähnten "Ausnahmefälle", bei deren Vorliegen zusätzliche Bootsliegeplätze zugelassen werden könnten, eng oder weit auszulegen sei. Gemäss § 220 Abs. 1 PBG erfordert eine Ausnahmegewilligung, dass besondere Verhältnisse bestehen, bei denen die Durchsetzung der Vorschriften als unverhältnismässig erscheint. Mit einem Dispens sollen im Einzelfall Härten und offensichtliche Unzweckmässigkeiten, d. h. offensichtlich ungewollte Wirkungen der notwendigerweise generalisierenden und schematisierenden Normen, die mit dem Erlass nicht beabsichtigt waren, beseitigt werden (Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 6. A., Bern 2016, S. 353/54). Solche besonderen Verhältnisse beim Grundstück Kat.-Nr. 01 und auf der anstossenden Seefläche sind nicht ersichtlich. Der im Richtplantext erwähnte Tatbestand der Umnutzung eines bisher industriell beworbenen Areals am Seeufer liegt hier nicht vor. Auch wenn anders gelagerte Ausnahmefälle denkbar sind, lässt sich im vorliegenden Fall ein solcher nicht erkennen. Insbesondere vermögen die von den Beschwerdeführerinnen angebotenen "Zusatzleistungen" der Entfernung von bisherigen Bojen und einer Uferaufwertung keine Ausnahmesituation zu begründen. Vielmehr käme die Schaffung von 43 zusätzlichen Bootsliegeplätzen nur dann in Betracht, wenn andernorts solche im gleichen Umfang aufgehoben würden, was nicht zutrifft. Schliesslich hat das Baurekursgericht zutreffend erkannt, dass die Voraussetzungen von § 16 Abs. 2 PBG für eine Abweichung vom kantonalen Richtplan nicht erfüllt sind. Zum einen fehlt es nach dem vorstehend Gesagten an einer sachlichen Rechtfertigung hierfür. Zum anderen lässt sich ein Anstieg der vom Gesetzgeber angeordneten Plafonierung der bestehenden Anzahl Bootsliegeplätze um 43 weitere keineswegs mehr als untergeordnet bezeichnen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen ist bei dieser Würdigung auf die absolute Zahl der neuen Plätze und nicht auf die relative Zunahme abzustellen.

#### **E. 6.1**

Diese Erwägungen führen zur Abweisung der Beschwerden.

## **E. 6.2**

Anzumerken bleibt, dass auch im Fall, dass das Verwaltungsgericht das Hafenprojekt für richtplankonform befunden hätte, die von den Beschwerdeführerinnen beantragte Wiederherstellung der streitbetroffenen Verfügung vom 21. April 2017 ausser Betracht gefallen wäre. Denn die keineswegs einfache Beurteilung der zahlreichen Rügen, welche die Beschwerdegegnerschaft vor Baurekursgericht erhoben hatte und von diesem nicht geprüft wurden, hätte zu einer Rückweisung an die Vorinstanz führen müssen. Abgesehen davon, dass allenfalls eine weitergehende Sachverhaltsermittlung erforderlich gewesen wäre, hätte sich eine mit der erstinstanzlichen Beurteilung der Rekursvorbringen verbundene Verkürzung des Instanzenzugs nicht gerechtfertigt.

## **E. 7**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Kosten je zur Hälfte den Beschwerdeführerinnen aufzuerlegen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG). Ferner sind sie zu verpflichten, der Beschwerdegegnerschaft 1 sowie 2.1 und 2.2 eine Parteienschädigung von je Fr. 2'000.- (insgesamt Fr. 4'000.-, einschliesslich Mehrwertsteuer) zu bezahlen.

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