

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00742 vom 28. März 2019

ZH Verwaltungsgericht, 2019-03-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2018.00742

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00742 du 28 mars 2019

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00742 del 28 marzo 2019

Regeste

Baubewilligung | Projektänderung betreffend einen auflageweise bewilligten Autolift. Der im Rahmen einer Gebäudesanierung geplante Autolift wurde (lediglich) unter einer Auflage bewilligt, worauf die Bauherrschaft diesbezüglich Projektänderungspläne einreichte (E. 2). Eine Baubewilligung verpflichtet die Bauherrschaft nicht zur Projektrealisierung; vielmehr ist sie dazu berechtigt (E. 3.3). Die Berechtigung der Bauherrschaft zur Vornahme von Änderungen an einem genehmigten Projekt erfasst auch jene Teile des Bauvorhabens, welche mit Nebenbestimmungen verknüpft sind. Mit der den Autolift betreffenden Projektänderung ist die frühere Auflage gegenstandslos geworden (E. 3.4). Die Unterteilung in abstandspflichtige bzw. abstandsfreie Gebäudeteile im Sinn von § 269 PBG ergibt sich ausschliesslich aus dem Verlauf des gewachsenen Bodens respektive einer 0,5 Meter höher liegenden Ebene (E. 4.2). Zulässig ist daher die mit Blick auf die Erlangung des Abstandsprivilegs projektierte "Abtreppe" des Autolifts, da die zwei oberirdischen Teile den (abschüssigen) Boden um nicht mehr als 0,5 m überragen (E. 4.3). Die Lärmschutzverordnung sieht für einen Autolift, der lediglich einen Parkplatz bedient, keine Belastungsgrenzwerte vor (5.3). Insgesamt verursacht der vom Autolift ausgehende Lärm höchstens geringfügige Störungen, welche hinzunehmen sind (E. 5.4). Abweisung.

Erwägungen

E. 1

C, vertreten durch R D,

E. 2

Bausektion der Stadt Zürich, Beschwerdegegnerschaft, betreffend Baubewilligung, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 27. März 2018 bewilligte die Bausektion des Stadtrates der Stadt Zürich C insbesondere eine Autoliftverschiebung umfassende Projektänderung zum mit Bauentscheid vom 24. Oktober 2017 genehmigten Umbau des Einfamilienhauses auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 an der E-Strasse 02 in Zürich. II. Dagegen erhob A mit Eingabe vom 3. Mai 2018 Rekurs beim Baurekursgericht des Kantons Zürich und beantragte die Aufhebung der Baubewilligung für den Autolift; eventualiter seien lärmrechtliche Auflagen anzuordnen. Das Baurekursgericht wies den Rekurs mit Entscheid vom 19. Oktober 2018 ab. III. Gegen diesen Entscheid erhob A mit Eingabe vom 20. November 2018 Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich und beantragte unter Kosten- und Entschädigungsfolgen die Aufhebung des angefochtenen Entscheids sowie die Verweigerung der Baubewilligung für den Autolift; eventualiter seien lärmrechtliche Auflagen anzuordnen. Mit Schreiben vom 29. November 2018 beantragte das Baurekursgericht ohne weitere Bemerkungen die Abweisung der Beschwerde. Am

7. Januar 2019 beantragte auch die Bausektion des Stadtrates die Beschwerdeabweisung. C verlangte mit Eingabe vom 8. Januar 2019 unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MWST) die Abweisung der Beschwerde. Am 21. Januar 2019 hielt A an seinen Anträgen fest. C hielt mit Schreiben vom 4. Februar 2019 gleichfalls an seinen Anträgen fest, verzichtete darüber hinaus indes auf eine weitere Vernehmlassung. Die Kammer erwägt: 1. Das Verwaltungsgericht ist zur Behandlung der vorliegenden Beschwerde nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) zuständig. Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten.

E. 2.1

Das streitbetroffene Grundstück Kat.-Nr. 01 liegt gemäss der geltenden Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich vom 23. Oktober 1991 (BZO) in der zweigeschossigen Wohnzone W2bI und ist mit einem Einfamilienhaus überstellt. Die Bauparzelle grenzt im Südwesten an das Grundstück Kat.-Nr. 03 des Beschwerdeführers und im Norden an die E-Strasse sowie den F-Weg; die zwei übrigen Seiten der Parzelle grenzen an zwei überbaute Grundstücke (Kat.-Nrn. 04 und 05).

E. 2.2

Die Beschwerdegegnerin 2 bewilligte mit Entscheid vom 24. Oktober 2017 unter Auflagen und Bedingungen den Umbau und die Sanierung des Einfamilienhauses sowie die Errichtung eines Autolifts und eines Aussenpools auf dem streitbetroffenen Grundstück. Der Bauentscheid hielt erwägungsweise fest, dass der Grenzabstand des Autolifts zum (beschwerdeführerischen) Grundstück Kat.-Nr. 03 nur ein Meter und zum Grundstück Kat.-Nr. 04 nur 1,81 Meter statt der baugesetzlich geforderten 3,5 Meter betrage. "Das Projekt ist diesbezüglich zu korrigieren oder es sind die Zustimmungen [der betroffenen Grundeigentümer] zur Unterschreitung des Grenzabstands beizubringen.". Sodann ist im Dispositiv festgehalten, dass der Baubewilligungsbehörde im Sinn dieser Erwägung abgeänderte Pläne einzureichen oder ihr die Nachweise der Einräumung des Näherbaurechts beizubringen sind.

E. 2.3

Zu diesem bewilligten Projekt reichte die Bauherrschaft Abänderungspläne ein. Der vom 5. Februar 2018 datierende Plan zeigt die den Parklift betreffenden Änderungen. Neu weist dieser einen Grenzabstand von 1,3 Meter (statt dem vormaligen einen Meter) auf. An dieser Stelle überragt ein Teil des Autolifts das bestehende Terrain um 0,5 Meter. Da hier das Terrain in nordöstlicher Richtung weg vom beschwerdeführerischen Grundstück stark ansteigt (ca. 1,5 Meter in 2,55 Meter) und die Höhenkote des Autoliftteils gleich bleibt, taucht das Bestandteil nach ca. 0,8 Meter und in einer Entfernung von gut zwei Meter zur Grundstücksgrenze (wiederum) in den Boden ein. In einem Abstand von 2,55 Meter zur Parzellengrenze tritt ein zweiter überragender, mit dem ersten einzig unterirdisch verbundener Bestandteil des Autolifts aus dem Boden hervor. Auch dieses Teil des Autolifts überragt das Terrain um weniger als 0,5 Meter und taucht nach gut 3,2 Metern und in einer Entfernung von knapp sechs Metern zur Grundstücksgrenze (wiederum) in den nach wie vor, wenn auch nicht mehr so stark ansteigenden Boden ein. Gestützt auf diesen Plan erachtete die Baubewilligungsbehörde mit Entscheid vom 27. März 2018 die den Autolift betreffende Auflage als erfüllt an. Im Rekursverfahren führte die Baubewilligungsbehörde aus, die fragliche Auflage im Bauentscheid vom 24. Oktober 2017

sei mit dieser Entscheid vom 27. März 2018 erfüllt bzw. gegenstandslos geworden. Der Autolift müsse nun nicht mehr den baugesetzlich geforderten Grenzabstand von 3,5 Meter einhalten, da ersterer den gewachsenen Boden um nicht mehr als 0,5 Meter überrage und somit als unterirdisches Gebäude gälte, welches gemäss § 269 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) keinerlei Abstandsvorschriften unterliege.

E. 3.1

Gemäss § 321 Abs. 1 PBG können Nebenbestimmungen mit einer Baubewilligung verknüpft werden, wenn sie inhaltliche oder formale Mängel des Bauvorhabens ohne besondere Schwierigkeiten beheben oder wenn sie zur (Schaffung oder) Erhaltung des rechtmässigen Zustands nötig sind. Nebenbestimmungen sind demnach nur zulässig, wenn entweder das zu bewilligende Bauvorhaben mit einem Mangel behaftet ist, der durch sie behoben werden kann, oder wenn sie eine wahrscheinliche künftige Störung des rechtmässigen Zustands vermeiden helfen, also künftig zu erwartenden Rechtsverletzungen vorbeugen (VGr, 29. Mai 2013, VB.2012.00730, E. 7.4.2; RB 1982 Nr. 155).

E. 3.2

Der Beschwerdeführer moniert zunächst, die Auflage, welche die Einhaltung eines Grenzabstands von 3,5 Meter oder die Beibringung des Näherbaurechts verlange, sei mit dieser Projektänderung, welche die Verschiebung und eine doppelte Abstufung des Autolifts vorsehe, nicht erfüllt. Deshalb sei die Baubewilligung für den Autolift zu verweigern.

E. 3.3

Mit dieser Argumentation verlangt der Beschwerdeführer, den Autolift im Sinn des Entscheids vom 24. Oktober 2017 und namentlich dessen Auflage zu realisieren. Dabei übersieht er, dass es sich bei einer Baubewilligung nicht um eine Verpflichtung handelt. Von Bewilligungen kann Gebrauch gemacht werden; eine Verpflichtung dazu besteht nicht (BGr, 30. Oktober 2006, 1P.398/2006, E. 2.6). Dem Baugesuchsteller kommt Verfahrensherrschaft zu (VGr, 25. Februar 2009, VB.2008.00430, E. 5.2). So kann dieser ein Baugesuch jederzeit zurückziehen oder nach Erteilung der Baubewilligung diese durch Verzicht untergehen lassen. Es liegt grundsätzlich auch in seinem Belieben, ein eingereichtes Baugesuch zu ändern oder etwa (erst) während der Bauausführung um die Bewilligung für eine oder mehrere Projektänderungen nachzusuchen (Christian Mäder, Das Baubewilligungsverfahren, Zürich 1991, Rz. 239, Rz. 589).

E. 3.4

Die Berechtigung der Bauherrschaft zur (gegebenenfalls bewilligungspflichtigen) Vornahme von Änderungen an einem genehmigten Projekt erfasst auch jene Teile des Bauvorhabens, welche mit Nebenbestimmungen verknüpft sind. Soweit die Bauherrschaft das Bauvorhaben gemäss den bewilligten Plänen umzusetzen plant, hat sie eine statuierte Auflage zu beachten; ändern sie aber das Vorhaben in den mangelhaften Teilen, so werden die davon mittelbar betroffenen Auflagen – mangels Akzessorietät – gegenstandslos. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, dass der Beschwerdegegner 1 eine Projektänderung zu dem (lediglich) unter Auflage bewilligten Autolift nachgereicht hat. Er ist nicht verpflichtet (vielmehr berechtigt), den Autolift im Sinn der bewilligten Pläne sowie der betreffenden Auflage tatsächlich zu realisieren. Vorliegend entschied er sich nach Erhalt der Baubewilligung unter Auflagen, den geplanten Autolift zu verschieben, um unter neuem Titel (§ 269 PBG) den gesetzlich vorgesehenen Grenzabstand zu beachten. Mit

Entscheid vom 27. März 2018 attestierte die Baubewilligungsbehörde dem Beschwerdegegner 1 die Vereinbarkeit des neuprojektierten Autolifts mit den einschlägigen Abstandsvorschriften, dies auflagefrei (oben E. 2.3). Mit der damit einhergehenden Korrektur des Mangels ist die frühere Auflage betreffend Autolift gegenstandslos geworden (so auch die Baubewilligungsbehörde, oben E. 2.3) respektive untergegangen. Aus diesem Grund kann der Beschwerdeführer – entgegen seinem Dafürhalten – aus der früheren Auflage nichts zu seinen Gunsten ableiten.

E. 4.1

Sodann macht der Beschwerdeführer geltend, die mit den Änderungsplänen bewirkte Abtrepung des Autolifts sei eine Umgehung der nachbarschützenden Intention von § 269 PBG.

E. 4.2

Wo die Bau- und Zonenordnung nichts anderes bestimmt, unterliegen gemäss § 269 PBG unterirdische Gebäude und Gebäudeteile sowie oberirdische, die den gewachsenen Boden um nicht mehr als einen halben Meter überragen und die keine Öffnungen gegen Nachbargrundstücke aufweisen, keinen Abstandsvorschriften. Die Bestimmung verwendet (mit Blick auf die Abstandsbefreiung) ein rein terrainbedingtes Kriterium. Ob der privilegierte Gebäudeteil ein ganzes Geschoss oder nur Teil eines solchen bildet und ob die abstandsfreien Teile baulich separiert sind oder nicht, ist nicht massgeblich. Die Unterteilung in abstandspflichtige und abstandsfreie Gebäudeteile ergibt sich ausschliesslich aus dem Verlauf des gewachsenen Bodens respektive einer 0,5 Meter höher liegenden Ebene (Christoph Fritzsche/Peter Bösch/Thomas Wipf, Zürcher Planungs- und Baurecht, 5. A., Zürich 2011, S. 849).

E. 4.3

§ 269 PBG setzt somit für die Befreiung von den Abstandsvorschriften einzig voraus, dass die oberirdischen Gebäude und Gebäudeteile den gewachsenen Boden um nicht mehr als einen halben Meter überragen. Der spezifische Verlauf des gewachsenen Bodens ist dabei grundsätzlich unerheblich. Vorliegend ist das gewachsene Terrain an der relevanten Stelle zwar abschüssig (oben E. 2.3), was indes keineswegs gegen dessen Massgeblichkeit für die Anwendung von § 269 PBG spricht. Zugleich beeinflusst der gewachsene Boden als massgebliche Grösse das Hinausragen eines das Abstandsprivileg von § 269 PBG anstrebenden Gebäudeteils. Unwesentlich ist vorliegend, dass die zwei den Boden um nicht mehr als 0,5 Meter überragenden Teile des Autolifts baulich separiert sind (oben E. 4.2). Insofern ist die mit Blick auf die Erlangung des Abstandsprivilegs projektierte Abtrepung des Autolifts nicht zu beanstanden. Auch ist der beim Beschwerdeführer gewonnene Eindruck eines ein Meter hohen Gebäudes nicht in einer falschen Anwendung von § 269 PBG zu erblicken, sondern vielmehr im spezifischen Terrainverlauf, was hinzunehmen ist. Folglich ist das Vorgehen der Baubewilligungsbehörde, welche auf Grundlage des nachgereichten Plans den projektierten Autolift gestützt auf § 269 PBG von der Abstandspflicht befreite, als nicht rechtsverletzend zu betrachten.

E. 4.4

Auch der Hinweis des Beschwerdeführers auf die nachbarschützende Funktion von § 269 PBG führt zu keinem abweichenden Ergebnis: Grenz- und Gebäudeabstände sollen primär die verschiedenen Einflüsse von Bauten und ihrer Benutzung auf Nachbargrundstücke mildern. Zu denken ist dabei insbesondere an die Beeinträchtigung von Belichtung,

Besonnung, Belüftung, Aussicht und Schattenwurf. Sie dienen damit vor allem wohnhygienischen und feuerpolizeilichen Belangen. Dieses Schwergewicht auf die nachbarschützende Funktion zeigt sich darin, dass unterirdische Bauten in der Regel von Grenz- und Gebäudeabständen befreit sind (Maja Schüpbach Schmid, Das Näherbaurecht in der zürcherischen baurechtlichen Praxis, Zürich 2001, S. 10). Auch bei oberirdischen Gebäuden, die den gewachsenen Boden an keinem Punkt um mehr als 0,5 Meter übersteigen, sind nach der Konzeption von § 269 PBG die nachbarlichen Interessen derart gering, dass sich eine Grenzabstandsbefreiung für entsprechende Gebäude rechtfertigt. Auch in vorliegender Angelegenheit ist nicht dargetan und auch in keiner Weise ersichtlich, dass die zwei um maximal 0,5 Meter aus dem Boden ragenden Bauteile des Autolifts eine Beeinträchtigung von Belichtung, Besonnung, Belüftung, Aussicht oder aber Schattenwurf auf dem Grundstück des Beschwerdeführers zur Folge hätten. Da somit der projektierte Autolift die nachbarschützende Funktion von § 269 PBG respektiert und insofern nicht dessen Sinn missachtet, ist zugleich eine Umgehung von § 269 PBG (zum Begriff der Gesetzesumgehung vgl. BGE 140 II 233 E. 5.1) zu verneinen.

E. 4.5

Zusammenfassend ist die beschwerdeführerische Rüge einer Verletzung (respektive Umgehung) von § 269 PBG unbegründet.

E. 5.1

Schliesslich sieht der Beschwerdeführer wegen der zu erwartenden Lärmimmissionen durch den Autoliftbetrieb in der Nacht das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip verletzt.

E. 5.2

Es ist unbestritten, dass vorliegend die Lärmemissionen einer neuen Anlage zu beurteilen sind. Die durch den Autolift erzeugten Immissionen dürfen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [USG] und Art. 7 Abs. 1 lit. b der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV]). Zudem müssen die Lärmemissionen unabhängig von der Einhaltung der Planungswerte so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV).

E. 5.3

Für die lärmrechtliche Beurteilung des streitbetroffenen Autolifts hat die Vorinstanz die Belastungsgrenzwerte für Industrie und Gewerbelärm in Anhang 6 LSV herangezogen. Eine Spezifizierung des Geltungsbereichs (vgl. Anhang 6 Ziff. 1 LSV) blieb aus. Thematisch am ehesten einschlägig wäre Anhang 6 Ziff. 1 lit. d LSV, welcher den Lärm von Parkhäusern sowie von grösseren Parkplätzen ausserhalb von Strassen erfasst; so subsumierte das hiesige Gericht eine Unterniveaugarage mit 24 Abstellplätzen samt Zufahrt und Autolift unter diese Norm (VGr, 23. Februar 2005, VB.2004.00394, E. 4.2.2). Der vorliegend projektierte Autolift ermöglicht demgegenüber einzig die Realisierung eines zweiten (unterirdischen) Autoabstellplatzes. Ein derartiger Autolift ist weder als Parkhaus noch als grösserer Parkplatz zu qualifizieren, weshalb Anhang 6 LSV nicht zur Anwendung gelangt. Somit sieht die Lärmschutzverordnung für einen Autolift, der lediglich einen Parkplatz bedient, keine Belastungsgrenzwerte vor. Die durch ihn verursachten Immissionen sind daher von der Vollzugsbehörde unmittelbar gestützt auf das Gesetz, in Anwendung von Art. 15 in Verbindung mit Art. 19 und Art. 23 USG, zu beurteilen (Art. 40 Abs. 3 LSV). Immissionsgrenzwerte für Lärm sind nach Art. 15 USG so festzulegen, dass

nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Gemäss Art. 23 USG müssen die Planungswerte für neue lärmige ortsfeste Anlagen unter den Immissionsgrenzwerten liegen, was bedeutet, dass der von der Anlage ausgehende Lärm höchstens geringfügige Störungen verursachen darf (BGr, 17. Dezember 2018, 1C_560/2017, E. 2.1).

E. 5.4

Vorliegend behauptet der Beschwerdeführer, die durch den Autolift erzeugten Immissionen seien stark störend; daher werde er bei jedem Hinein- bzw. Hinausfahren eines Fahrzeugs aufwachen. Angesichts des von ihm eingeholten Lärmgutachtens ist dies wenig überzeugend. Das Gutachten stellt einen Beurteilungspegel von 31 db(A) fest. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführte, ist dabei die Betriebsdauerannahme (zehn Minuten pro Tag respektive Nacht) äusserst grosszügig bemessen; die Beschwerdegegnerin 2 ging von geschätzten zwei Minuten aus, was – unter Zugrundelegung der übrigen gutachterlichen Werte – einen Beurteilungspegel von 24 db(A) ergäbe. Dabei ist die Beanstandung des Beschwerdeführers am Einbezug der Pegelkorrektur für die Betriebsdauer verfehlt, da es in der Zuständigkeit von Bundesrat und Verwaltung liegt, die konkret anwendbaren Grenzwerte – und auch eine allenfalls zu berücksichtigende Pegelkorrektur – festzusetzen (BGr, 10. Mai 2010, 1C_375/2009, E. 6.2.3). Darüber hinaus ist die um 10 db erhöhende Pegelkorrekter K1 (Nachtbetrieb) nicht nachvollziehbar, da dieser Wert gemäss Anhang 6 Ziff. 33 lit. d LSV für Lärm nach Ziff. 1 Abs. 1 lit. e (Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage) in der Nacht zu berücksichtigen ist. Vor diesem Hintergrund wäre eine Korrektur des Beurteilungspegels von 31 db(A) nach unten durchaus angebracht. Zudem lässt der private Beschwerdegegner gemäss eigener Aussage auf eigene Bestrebungen und Kosten das Schallschutzpaket im Autolift installieren, welches eine zusätzliche Reduktion der Lärmemissionen erwarten lässt. Angesichts des Umstands, dass Geräusche im Bereich bis 30 db(A) sehr leise sind (Flüstern, Blätterrauschen) und ein mit nicht mehr als 40 db(A) belastetes Wohnquartier als ruhig gilt (Heribert Rausch/Arnold Marti/Alain Griffel, Umweltrecht [Hrsg. Walter Haller], Zürich etc. 2004, Rz. 282), verursacht der vom Autolift ausgehende Lärm somit – wenn überhaupt – höchstens geringfügige Störungen. Daher ist auch die beschwerdeführerische Heranziehung des Vorsorgeprinzips unergiebig: Aus dem Vorsorgeprinzip kann kein absoluter Schutz vor Emissionen abgeleitet werden; vielmehr sind geringfügige, nicht erhebliche Störungen hinzunehmen (Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 6. A., Bern 2016, S. 379; vgl. VGr, 20. September 2018, VB.2017.00563, E. 5: Tiefgarage mit sieben Abstellplätzen samt Zufahrt über den Autolift als umweltschutzrechtlicher Bagatellfall).

E. 5.5

Zusammenfassend dringt der Beschwerdeführer mit den erhobenen lärmschutzrechtlichen Rügen nicht durch. Da somit die Anordnung lärmrechtlicher Auflagen nicht angezeigt ist, ist die Beschwerde auch im Eventualstandpunkt abzuweisen.

E. 6.1

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 6.2

Ausgangsgemäss sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (§ 65a in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Bei diesem Verfahrensausgang

steht ihm keine Parteientschädigung zu. Vielmehr ist er antragsgemäss zu verpflichten, dem privaten Beschwerdegegner eine Parteientschädigung zu bezahlen, wobei sich Fr. 2'000.- (inklusive MWST) als angemessen erweisen (§ 17 Abs. 2 VRG).

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