

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00037 vom 8. Mai 2025

ZH Verwaltungsgericht, 2025-05-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2024.00037

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00037 du 8 mai 2025

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00037 del 8 maggio 2025

Regeste

Baubewilligung | Einheit der Baubewilligung; verkehrsmässige Erschliessung; Abgrabungsvorschriften; nebenbestimmungsweise Heilung. Die Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts ist anhand der Akten möglich. Auf einen Augenschein konnte verzichtet werden (E. 3.2). Die Bewilligung einer Projektänderung bemisst sich nicht nach den Vorgaben in § 321 PBG zur nebenbestimmungsweisen Heilung von mängelbehafteten Bauvorhaben. Das Änderungsgesuch ist lediglich hinsichtlich der geänderten Baumassnahmen zu prüfen (E. 5.1 f.). Lassen sich einzelne Aspekte oder Anlagenteile nicht isoliert beurteilen, verstösst die Aufteilung gegen das Koordinationsgebot in Art. 25a RPG. Vorliegend ist die verlangte Gesamtschau auch mit der Projektänderungsbewilligung gewährleistet (E. 5.3). Die genügende und verkehrssichere Erschliessung ist eine Grundanforderung der Baureife an ein Grundstück. Mit der VErV hat der Regierungsrat Normalien über die Anforderungen an Zufahrten erlassen. In Einzelfällen kann davon abgewichen werden – vorbehalten bleiben stets die Notzufahrt und die Verkehrssicherheit (§ 6 VErV; E. 6.1). Vorliegend ist es angezeigt, die Zufahrt in zwei funktionale Abschnitte zu unterteilen; mit der Projektänderung ist die Zufahrt zum Baugrundstück verschoben worden. Für den unteren Abschnitt der Zufahrt sind die erforderlichen Mindestfahrbahnbreiten eingehalten (E. 6.4). Die Verhältnisse vor Ort gestatten, die Begegnungsfälle zwischen Personen- und Lastwagen sowie die selten anzunehmenden Begegnungsfälle zwischen zwei Lastwagen verkehrssicher abzuwickeln (E. 6.5 f.). Angesichts der übersichtlichen Verhältnisse, der geringen Geschwindigkeiten, der bestehenden Verkehrsanordnungen und der zu erwartenden Fahrten rechtfertigt sich im vorliegenden Fall eine Abweichung von den Anforderungen an den Fussgängerschutz – eine starke Zunahme des Fussgängerverkehrs ist nicht zu erwarten (E. 6.7). Die Sichtweiten genügen den Anforderungen (E. 6.8). Differenzen bei den Höhenkoten zwischen dem bewilligten und dem korrigierten Abgrabungsplan sind auf eine Interpolation des gewachsenen Terrains durch die Bauherrschaft zurückzuführen. Eine Interpolation des Geländes erfolgt einzig im Innern von abzureissenden bestehenden Bauten; hier liegen die interpolierten Höhenkoten nicht innerhalb der abzureissenden Gebäude. Zur Überprüfung der gerügten Abgrabungen wären Höhenmessungen vorzunehmen gewesen (E. 7.3). Vorliegend ist nicht von einer Korrektur massiv übermässiger Abgrabungen auszugehen. Ein Verzicht auf Abgrabungen im erforderlichen Umfang von rund 20 m scheint ohne Weiteres machbar. Der Mangel des Bauvorhabens lässt sich daher mittels Auflage nebenbestimmungsweise heilen (E. 7.4). Teilweise Gutheissung. Rückweisung an die Vorinstanz zur Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen.

Erwägungen

E. 4

Das Baugrundstück Kat.-Nr. 01 liegt gemäss der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Horgen vom 15. September 2011 (BZO) in der Industriezone I7 und fällt gegen Osten hin ab. Talseitig grenzt die M-Strasse an die Parzelle, während nördlich die H-Strasse (bzw. weiter bergseitig der N-Weg) der Grundstücksgrenze entlang verläuft. Nördlich und teilweise westlich stösst die Wohnzone mit Gewerbeerleichterung WG 2.5 an das Grundstück an, während es ansonsten von Parzellen in der Industriezone umgeben ist. Zurzeit stehen auf dem Baugrundstück eine Lagerhalle (Vers.-Nr. 03), ein Bürogebäude (Vers.-Nr. 04) sowie drei kleinere Gebäude (Vers.-Nrn. 05, 06 und 07). An die Stelle der abzubrechenden kleineren Gebäude (die Lagerhalle und das Bürogebäude bleiben weitgehend bestehen) soll in der nordöstlichen Ecke des Grundstückes ein fünfgeschossiges Bürogebäude mit einem angebauten eingeschossigen Gebäude mit Tiefgarage treten. Es soll – neben der Bereitstellung von Arbeits- und Tiefgaragenplätzen – in erster Linie der Forschung, Entwicklung und Qualitätssicherung dienen.

E. 5

Die Beschwerdeführenden monieren zunächst eine Verletzung von Art. 25a des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG) sowie des Grundsatzes der Einheit der Baubewilligung. Das geänderte Erschliessungskonzept könne ohne konzeptionelle Überarbeitung des Vorhabens nicht vorgenommen werden, weshalb das Vorhaben gesamthaft neu hätte geprüft werden müssen. Wenn zur Mängelbehebung die Anordnung einer Auflage im Sinn von § 321 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) unzulässig sei, könne die Baute auch nicht mittels Projektänderung realisiert werden.

E. 5.1

Bei Baugesuchen steht es der Bauherrschaft grundsätzlich frei, gleichzeitig oder gestaffelt mehrere Alternativgesuche oder Änderungsgesuche einzureichen und sich erst nach der Bewilligung für das eine oder andere Projekt zu entscheiden. Auch ein bewilligtes Bauprojekt steht der Einreichung eines weiteren Baugesuchs nicht entgegen, wenn der Gesuchsteller ein hinreichendes Interesse daran hat und das Begehren keinem Rechtsmissbrauch gleichkommt. Ob dies als selbständiges (Alternativ-)Projekt erfolgt oder in Form eines Änderungsgesuchs zum bereits bewilligten Projekt (Stammbaubewilligung), entscheidet zunächst in erster Linie die Bauherrschaft. Die Baubewilligungsbehörde ihrerseits kann unter bestimmten Voraussetzungen die Einreichung eines Änderungsgesuchs ablehnen, namentlich dann, wenn das Bauprojekt in seinen Grundzügen wesentlich geändert wird. Ein Bauvorhaben ist in seinen Grundzügen verändert, wenn ein Hauptmerkmal wie Erschliessung, Standort, äussere Masse, Geschosshöhe, Geschosseinteilung oder Zweckbestimmung wesentlich verändert wird. Beim Entscheid, ob ein Änderungsgesuch als solches entgegengenommen und zu beurteilen ist oder ob das Bauprojekt als Ganzes Gesuchsgegenstand bildet, steht der Baubewilligungsbehörde ein von den Rechtsmittelbehörden zu respektierender Ermessensspielraum zu (VGr, 11. April 2024, VB.2023.00535, E. 3.3.1 mit Hinweisen). Während ein selbständiges, neues Projekt umfassend auf seine Bewilligungsfähigkeit geprüft wird und demzufolge vollständig (neu) angefochten werden kann, wird ein Änderungsgesuch lediglich hinsichtlich der geänderten Baumassnahmen bzw. allenfalls hinsichtlich der baurechtsrelevanten Auswirkungen auf das bereits bewilligte Bauvorhaben beurteilt. Entsprechend können nach konstanter verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung bei Projektänderungen nur diejenigen Teile eines

Bauvorhabens neu überprüft werden, die durch die Änderung betroffen sind (VGr, 30. April 2020, VB.2019.00663, E. 6.2 Abs. 1, sowie 18. Dezember 2019, VB.2019.00426, E. 3.4 mit Hinweisen).

E. 5.2

Die Beschwerdeführenden verkennen, dass sich die am 5. Dezember 2022 erteilte Bewilligung der Projektänderung nicht nach § 321 PBG, welcher bei mängelbehafteten Bauvorhaben Voraussetzungen zur Statuierung von Nebenbestimmungen aufstellt, zu richten hat, sondern nach den vorstehend aufgezeigten Anforderungen für die Einreichung eines Änderungsgesuchs. Massgebend ist somit, ob das Bauprojekt durch den Beschluss vom 5. Dezember 2022 in seinen Grundzügen wesentlich geändert wird. Dies ist zu verneinen: Die vorgesehenen Anpassungen betreffen zwar die Erschliessung und damit ein Hauptmerkmal des Projekts, doch wird dieses dabei nicht wesentlich verändert. Die Erschliessung erfolgt weiterhin über die H-Strasse und das geplante Bürogebäude mitsamt Anbau bleibt in Bezug auf Standort, Dimensionierung und Nutzweise gleich (vgl. VGr, 19. Januar 2023, VB.2022.00220, E. 3.2; VGr, 17. September 2020, VB.2018.00162, E. 6.1.3; siehe auch VGr, 19. September 2013, VB.2013.00355, E. 6.2.2, wonach die wegen der geänderten Erschliessung nötige Neupositionierung von Bauten eine umfassende Überarbeitung des Vorhabens nach sich zog).

E. 5.3.1

Sodann kann die Aufteilung eines Bauvorhabens in verschiedene Teilschritte unter Umständen gegen das Gebot der materiellen Koordination (Art. 25a RPG) und der umfassenden Interessenabwägung verstossen, wenn sich einzelne Aspekte oder Anlagenteile nicht sinnvoll isoliert beurteilen lassen, sondern eine Gesamtschau verlangen. Auch bei einer zulässigen Aufteilung eines Bauvorhabens in verschiedene Teiletappen und Bewilligungsverfahren sind indessen jeweils die Gesamtauswirkungen des Vorhabens zu prüfen (VGr, 13. Juli 2023, VB.2022.00514, E. 4.1 mit Hinweisen).

E. 5.3.2

Die verlangte Gesamtschau ist vorliegend gewährleistet. Sowohl über die Stammbaubewilligung vom 27. Juni 2022 wie über die Projektänderungsbewilligung vom 5. Dezember 2022 entschied der Gemeinderat. Dieser (als örtliche Baubehörde für die Koordination verantwortlich [§ 9 Abs. 1 lit. a der Bauverfahrensverordnung vom 3. Dezember 1997, BVV]) holte auch anlässlich der Beurteilung der Projektänderungsbewilligung eine Stellungnahme bei der Baudirektion ein. Diese schrieb, dass in Bezug auf die Projektänderung keine kantonalen Entscheide erforderlich seien. Den Schluss der Vorinstanz, dass die durch die Baudirektion zu beurteilenden Punkte durch die geänderte Zufahrt nicht berührt seien, ziehen die Beschwerdeführenden nicht in Zweifel. Insofern ist eine sinnvolle isolierte Beurteilung der geänderten Erschliessung gemäss Projektänderungsbewilligung vom 5. Dezember 2022 möglich.

E. 5.4

Nach dem Grundsatz der Einheit des baurechtlichen Entscheids muss sich dieser zu sämtlichen Punkten aussprechen, die für die Bewilligungsfähigkeit eines Projekts von ausschlaggebender Bedeutung sind. Eine Abspaltung von Einzelfragen zur Prüfung in einem späteren Verfahren ist zulässig, wenn sie von untergeordneter Bedeutung sind, triftige Gründe für eine nachträgliche Behandlung sprechen und der rechtmässige Zustand auf jeden Fall erreicht werden kann. Erweist sich ein Bauvorhaben als ungenügend

erschlossen und lässt sich die Erschliessung auch nicht auf die Bauvollendung hin ausreichend sicherstellen, hat die örtliche Baubehörde die Baubewilligung grundsätzlich zu verweigern (VGr, 10. Februar 2022, VB.2021.00375, E. 9.2). Vorliegend wird die Frage der genügenden Erschliessung im Hinblick auf die Bauvollendung rechtzeitig einer Klärung zugeführt. Die Bauherrschaft hat auf die die Erschliessung thematisierenden Rekurse vom Juli bzw. August 2022 umgehend reagiert und mit Formular vom 12. September 2022 um Bewilligung für eine angepasste Verkehrsführung ersucht. Deren Bewilligung durch den Gemeinderat wurde den gegen die Stammbaubewilligung Rekurrierenden eröffnet. Die darauf gegen die Projektänderungsbewilligung gerichteten Rekurse vereinigte die Vorinstanz mit dem angefochtenen Entscheid, womit der gesetzmässige Zustand gewährleistet werden kann. Somit ist unter den vorliegenden Umständen keine Verletzung des Grundsatzes der Einheit des baurechtlichen Entscheids auszumachen.

E. 6

Strittig ist zunächst die genügende Erschliessung des Bauprojekts.

E. 6.1

Die genügende Erschliessung ist eine Grundanforderung, damit ein Grundstück baureif ist und bebaut werden kann (vgl. §§ 233 f. PBG). Erschlossen ist ein Grundstück unter anderem, wenn es für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist (§ 236 Abs. 1 PBG). Die genügende Zugänglichkeit bedingt in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten oder Anlagen entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benützer (§ 237 Abs. 1 Satz 1 PBG). Zufahrten sollen für jedermann verkehrssicher sein. Der Regierungsrat erlässt über die Anforderungen Normalien (§ 237 Abs. 2 PBG). Dies hat er mit der Verkehrserschliessungsverordnung vom 17. April 2019 (VErV) getan. Als Zufahrten gelten Strassen der Feinerschliessung als Verbindung ab der Grundstücksgrenze mit dem Strassennetz der Groberschliessung (§ 3 lit. b VErV). Zufahrten sind so zu gestalten, dass sie ihren Zweck erfüllen und der vollständigen Nutzung der Grundstücke genügen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet ist (§ 4 lit. a und b VErV). Die mögliche Zufahrtsart und die technischen Anforderungen an diese richten sich nach Anhang 1. Die Unterteilung von Zufahrten in Abschnitte ist zulässig (§ 10 Abs. 1 VErV). Für die Bestimmung der Zufahrtsart ist das voraussichtliche Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten gemäss den Ausgangswerten in Anhang 1 massgebend. Andere Nutzweisen werden nach Massgabe des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens in Wohneinheiten umgerechnet (§ 10 Abs. 2 VErV). Unter den Voraussetzungen von § 6 Abs. 1 und 2 VErV können in Einzelfällen in Abweichung von § 5 VErV geringere Anforderungen an eine Zufahrt oder Ausfahrt gestellt werden. Vorbehalten bleiben in jedem Fall die Notzufahrt und die Verkehrssicherheit (§ 6 Abs. 3 VErV). Für die Beurteilung der Verkehrssicherheit sind insbesondere der Strassenausbaustandard, das Verkehrsaufkommen (Zubringer und Durchgangsverkehr) sowie die Übersichtlichkeit der Streckenführung zu berücksichtigen (VGr, 26. August 2021, VB.2021.00123, E. 5.1.2 mit Hinweisen).

E. 6.2

Bei der Beurteilung der hinreichenden strassenmässigen Erschliessung und insbesondere der Gewährung von Erleichterungen von den technischen Anforderungen der Verkehrserschliessungsverordnung kommt den Gemeinden ein von der Rekursinstanz zu

beachtender Ermessensspielraum zu. Geprüft wird daher nur, ob der angefochtene Entscheid auf einer richtigen und vollständigen Feststellung des massgeblichen Sachverhalts beruht und ob die bewilligte Erschliessungslösung verkehrssicher und unter dem Gesichtswinkel der Zweckmässigkeit vertretbar erscheint. Vor Verwaltungsgericht können gemäss § 50 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG von vornherein nur Rechtsverletzungen im Sinn dieser Bestimmungen geltend gemacht werden (VGr, 13. Juni 2024, VB.2022.00568, E. 4.4 mit Hinweisen).

E. 6.3

In der Stammbaubewilligung vom 27. Juni 2022 ist die Erschliessung des Baugrundstücks von Norden her via M-Strasse ab der H-Strasse mittels einer Zufahrt für die Anlieferung und einer weiteren zur Tiefgarage, zur Lagerhalle und zu den Besucherparkplätzen geregelt. Die H-Strasse verzweigt sich dabei ab der Einmündung aus der M-Strasse und weist bei der Zufahrt für die Anlieferung (Distanz zur Einmündung M-Strasse: rund 45 m) eine Breite von 3,5 m und bei jener in die Tiefgarage (Distanz zur Einmündung M-Strasse: rund 60 m) eine solche von 3,3 m auf. Die Projektänderungsbewilligung vom 5. Dezember 2022 rückte von diesen zwei (neuen) Zufahrten ab. Die Erschliessung des Baugrundstücks erfolgt weiterhin ab der H-Strasse, nun aber am Standort der bisherigen Zufahrt, der eine Distanz von rund 20 m zur Einmündung M-Strasse aufweist. Die Zufahrt zur Tiefgarage, zur Lagerhalle und zu den Besucherparkplätzen erfolgt grundstückintern und parallel zur H-Strasse.

E. 6.4

Gemäss Anhang 1 VErV gelten Zufahrten zur Erschliessung von bis zu 150 Wohneinheiten als Zufahrtsstrassen 1. Nach Dafürhalten der Bewilligungsbehörde hat die H-Strasse mit dem Bauprojekt, dessen geplante Nutzung mit insgesamt 92 Parkplätzen umgerechnet weniger als 100 Wohneinheiten entspreche, den Anforderungen an eine solche Zufahrtsstrasse 1 zu genügen. Die Beschwerdeführenden aus VB.2024.00047 stellen diese Qualifizierung nicht grundsätzlich in Frage, monieren aber, dass die H-Strasse im Bereich der Zufahrt nur ca. 3,5 m breit sei und damit die ordentliche Mindestfahrbahnbreite einer Zufahrtsstrasse 1 von 4 m nicht erreiche. Dieses Argument dringt nicht durch: Es ist angezeigt, die H-Strasse in zwei funktionale Abschnitte zu unterteilen (dazu VGr, 8. Juni 2017, VB.2016.00566, E. 3.4 mit Hinweisen), nämlich in einen unteren Abschnitt bis zur Einfahrt in das Baugrundstück sowie einen oberen Abschnitt (welcher vom zukünftigen Erschliessungsverkehr nicht tangiert sein wird). Für den unteren Abschnitt ist die Annahme einer Länge von rund 20 m gerechtfertigt, da auch mit Blick auf die in den Plänen eingezeichneten Einlenkradien der Ab- bzw. Einbiegevorgang in die mit rund 9 m Breite grosszügig bemessene Ausfahrt des Baugrundstücks sich allein darin abspielen wird. Auf diesem unteren Abschnitt weist die H-Strasse durchgehend eine Mindestfahrbahnbreite von 4 m auf. Dass sie sich nach der Ausfahrt verzweigt, was den Beginn des oberen Abschnitts markiert, ist entsprechend unmassgeblich, da in diesem Bereich die Zufahrenden bereits auf das Baugrundstück eingelenkt haben werden.

E. 6.5

Die Vorinstanz bejahte die Verkehrssicherheit mit Hinweis auf ihren Augenschein und der Begründung, dass die H-Strasse angesichts des Fahrverbots mit Ausnahme der Anwohnenden und Zuliefernden sehr beschränkt befahren sei. Zudem werde für die Zu- und Wegfahrt zum Baugrundstück allein der untere und mithin breiteste (und flachste)

Abschnitt der H-Strasse genutzt. Dem ist zuzustimmen: Der für die Erschliessung erforderliche Abschnitt der H-Strasse beträgt (wie beschrieben) lediglich rund 20 m, weshalb die Fahrzeuge keine hohen Geschwindigkeiten erreichen, was massgeblich zur Verkehrssicherheit beiträgt (vgl. VGr, 27. März 2013, VB.2012.00373, E. 5.3.2). Zudem ist die H-Strasse im Einmündungsbereich rund 10 m breit und verjüngt sich dann, wobei die ersten rund 8 m mindestens 5 m breit sind. Auf diesem (untersten) Bereich der H-Strasse können somit ein Lastwagen und ein Personenwagen ohne Weiteres kreuzen (dazu VGr, 24. März 2010, VB.2009.00507, E. 4.4). Dass dies auf der zweiten Hälfte des unteren Abschnitts für die kurze Distanz von rund 10 m bis zur Einfahrt in das Baugrundstück nur eingeschränkt möglich sein mag, fällt verkehrssicherheitstechnisch nicht ins Gewicht, da eine aus dem Baugrundstück ausfahrende Person eine von der M-Strasse her in die H-Strasse einbiegende oder bereits auf Letzterer fahrende Person angesichts der übersichtlichen Verhältnisse rechtzeitig erkennen und somit ihre Ausfahrt noch auf dem Baugrundstück pausieren kann, um die einfahrende Person im genügend breiten Bereich zu kreuzen (vgl. BGr, 20. Dezember 2022, 1C_158/2022, E. 3.4). Angesichts der Kürze der zu befahrenden Erschliessungsstrasse und der zu erwartenden Verkehrsfrequenz ist im Übrigen nicht zu erwarten, dass es allzu häufig zu Kreuzungsmanövern zwischen Personen- und Lastwagen (Begegnungsfall PW/LW) kommen wird.

E. 6.6

Was die Kreuzungsmanöver zwischen zwei Lastwagen (Begegnungsfall LW/LW) anbetrifft, ist, obschon die Bauherrschaft den Nachweis über die zu erwartende Anzahl der Lastwagenfahrten zum Baugrundstück nach Projektrealisierung nicht einbrachte, mit der Vorinstanz nicht von einer wesentlichen Zunahme der Anzahl der Lastwagenfahrten auszugehen, da gemäss den schlüssigen Ausführungen der Bauherrschaft das Projekt keine neue Produktionsstätte umfasst und die geplante neue Anlieferung im Gebäude B lediglich der Ersatz für eine zuvor abgebrochene darstellt. Auch wenn die von der Baubewilligungsbehörde und der Bauherrschaft erwähnte Anzahl von konstant höchstens 3–4 Lastwagenfahrten pro Woche wegen des ausgebliebenen Nachweises nach oben korrigiert würde, so ist jedenfalls der Begegnungsfall LW/LW weiterhin als selten vorkommend zu qualifizieren (auch, da der gegenüberliegende Gewerbebetrieb, wenn überhaupt, nur schon angesichts seiner Dimensionierung kaum Lastwagenfahrten auslösen dürfte). Die H-Strasse, welche wie gesehen die breitenmässigen Anforderungen der Zufahrtsstrasse 1 mit dem massgebenden Begegnungsfall PW/PW erfüllt, ist somit entgegen den Beschwerdeführenden nicht für den Begegnungsfall LW/LW auszubauen. Die Verbreiterung der Fahrbahn der H-Strasse auf 6,10 m lässt sich auch nicht mit der Zugehörigkeit des Baugrundstücks zur Industriezone und dem Hinweis auf Anhang 1 Fussnote 6 der VErV verlangen, wie das die Beschwerdeführenden tun. Die Vorinstanz kam unter Abstützung auf die einschlägige Stelle in der Begründung des Regierungsrats zur VErV (S. 46) und unter Nennung der relevanten konkreten Verhältnisse – nur/höchstens vereinzelte Lastwagenfahrten pro Tag, kurze Strecke von rund 20 m, Fahrbahnbreite gemäss den Vorgaben der Zufahrtsstrasse 1, die H-Strasse ist einer Wohnzone zugeordnet – zum überzeugenden Schluss, es müsse keine Erschliessung vorliegen, wie sie für regelmässigen Lastwagenverkehr gerechtfertigt wäre.

E. 6.7

Gemäss der Vorinstanz entspricht die H-Strasse dem Fahrbahntyp 2 gemäss Anhang 1 der VErV. Typ 2 zeigt eine Mischverkehrsfläche im Zusammenhang mit einer

Verkehrsordnung der Begegnungszone (Tempo-20-Zonierung). Die Verkehrserschliessungsverordnung enthält keine Vorgaben, welche Verkehrsanordnungen in Anwendung des Strassenverkehrsrechts des Bundes zu erfolgen haben, sondern ermöglicht eine Abstimmung mit diesen (VGr, 11. April 2024, VB.2023.00534, E. 4.4 mit Hinweis auf die Begründung des Regierungsrats). Für die H-Strasse gilt zwar nach Einfahrt aus der M-Strasse ein Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen mit dem Vermerk "Zubringerdienst gestattet" (Augenscheinfoto 1); Durchgangsverkehr ist somit untersagt (vgl. Art. 3 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 und Art. 17 Abs. 3 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV]). Eine solche Verkehrsordnung ist dennoch in Bezug auf den Fussgängerschutz nicht gleichzusetzen mit einer Begegnungszone, in der Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber den Fahrzeugführenden vortrittsberechtigt sind (Art. 22b SSV), weshalb der hier interessierende Abschnitt der H-Strasse nicht als Typ 2 qualifiziert werden kann. Für die Zufahrtsstrasse 1 kommt weiter der Strassentyp 3 in Frage: Da die H-Strasse kein Trottoir aufweist (wie das die Beschwerdeführenden fordern), ist zu prüfen, ob unter Anwendung von § 6 VErV die Verkehrssicherheit bzw. der Fussgängerschutz gewährleistet bleibt. Dies ist zu bejahen: Der massgebliche untere Abschnitt der H-Strasse erweist sich als ausgesprochen übersichtlich, weshalb entgegenkommende Fahrzeuge schon von Weitem gesehen werden können. Im untersten Teil (rund die ersten 8 m) würde die H-Strasse die Mindestbreite für einen nicht befahrbaren Trottoirbereich von 1,2 m einhalten. Weiter ist nur mit geringen Geschwindigkeiten (dazu oben E. 6.5) der aufgrund des Fahrverbots hauptsächlich ortskundigen Fahrzeuglenkenden zu rechnen. Was die Anzahl dieser Fahrzeuge anbetrifft, sind die Berechnungen der Beschwerdeführenden aus VB.2024.00047 zu den Fahrten und den angeblichen Mehrverkehr wegen des Bauprojekts nicht zielführend, da die VErV das voraussichtliche Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten bestimmt und dies bereits in die Qualifikation der Zufahrtsart einfluss (vgl. oben E. 6.1). Weiter ist zur Ermittlung der konkreten Anforderungen an den Fussgängerschutz der H-Strasse auch ihre Bedeutung als Schulweg und Fusswegverbindung zu würdigen (vgl. Begründung VErV, S. 28 mit Verweis auf VGr, 29. Juni 2005, VB.2005.00048, E. 3.3). Die H-Strasse ist als Wanderweg ausgewiesen, womit ihr eine gewisse Bedeutung als Fusswegverbindung zukommt. Der Vorinstanz ist zugleich beizupflichten, dass sich die Wandernden und die die Abstellplätze des Bauprojekts beanspruchenden Arbeitnehmenden in zeitlicher Hinsicht kaum begegnen dürften. Weiter ist nicht davon auszugehen, dass der Fussgängerverkehr auf der H-Strasse stark zunehmen werde, wie das die Beschwerdeführenden aus VB.2024.00047 unter Anführung der in Bau befindlichen Mehrgenerationensiedlung "Zentrum O" vorbringt. Das "Zentrum O" entsteht am Ort des ehemaligen Alters- und Pflegeheims an der P-Strasse 08; von diesem Standort ausgehend (und nicht von der P-Strasse 09) ist der Fussweg zum Bahnhof über die P-Strasse etwa gleich lang, aber mit weniger Steigungen verbunden, wie das die Vorinstanz zu Recht erwägt. Auf das Argument, dass die vorgesehene Erschliessung Kinder und insbesondere Schulkinder gefährde, ist nicht weiter einzugehen, da die diesbezügliche Bedeutung der H-Strasse von den Beschwerdeführenden in keiner Weise belegt wurde und eine solche auch nicht ersichtlich ist. Unter gesamthafter Würdigung dieser Umstände und insbesondere mit Blick auf die übersichtliche und kurze Strecke, die geringen Geschwindigkeiten und die eher tiefe Anzahl frequentierender Personen ist vorliegend der Fussgängerschutz auch ohne einen Trottoirbereich gewährleistet. Soweit die Vorinstanz in diesem Punkt der Begründungspflicht nicht genügend nachgekommen sein sollte, wäre dies hiermit geheilt.

Da somit kein Ausbau der H-Strasse notwendig ist, hält das Neubauprojekt den Strassenabstand von 6 m gegenüber der H-Strasse ein, wodurch die entsprechende Rüge unbegründet ist. Schliesslich vermögen die Beschwerdeführenden aus VB.2024.00047 nicht aufzuzeigen, dass das Trottoir entlang der M-Strasse, welches die Fahrzeuge bei der Einmündung in die H-Strasse überqueren müssen, eine Gefahrenquelle darstellt. Der Schluss der Vorinstanz, wonach auch in dieser Hinsicht die Verkehrssicherheit zu bejahen wäre, bleibt folglich stehen.

E. 6.8

Zuletzt monieren die Beschwerdeführenden aus VB.2024.00047 die Ausfahrt aus dem Baugrundstück als ungenügend. Nach der Vorinstanz genügen die Sichtweiten den Anforderungen für die ausschliesslich vorwärts ein- und ausfahrenden Fahrzeuge auch mit der geplanten 80 cm hohen Hecke entlang der H-Strasse ohne Weiteres. Die Beschwerdeführenden stören sich daran, dass wegen der Neigung der H-Strasse die 80 cm hohe Hecke letztlich den einzuhaltenden Sichtbereich hangaufwärts tangieren würde. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass die VErV zwar für Sichtbereiche auf Velowege (Anhang 4) deren Neigung als relevant erklärt, nicht aber für die hier interessierenden Sichtbereiche auf die Fahrbahn gemäss Anhang 3. Weiter ist der Bauherrschaft beizupflichten, dass die Hecke mit einer Maximalhöhe von 80 cm den gesetzlich geforderten vertikalen Sichtbereich frei lässt und, da die Hecke in Bezug auf die Steigung der H-Strasse folgt, Fahrzeuge und Passanten stets im gleichen Verhältnis die Hecke überragen, weshalb die Sichtbereiche auf die Fahrbahn auch in dieser Hinsicht eingehalten sind. Dies gilt ebenso (ungeachtet einer anderen Schleppkurve) für die aus dem Baugrundstück ausfahrenden Lastwagen.

E. 6.9

Zusammenfassend ist die Vorinstanz zu Recht zum Schluss gelangt, dass die Erschliessung des Baugrundstücks den gesetzlichen Vorgaben entspricht, weshalb die entsprechenden Rügen unbegründet sind.

E. 7.1

Die Beschwerdeführenden rügen weiter, dass das Bauprojekt die Abgrabungsvorschriften nicht einhalte. Gemäss Art. 10.4.1 BZO ist das Freilegen von Geschossen nur bis zu 1,5 m unterhalb des gewachsenen Terrains zulässig. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Haus- und Kellerzugänge sowie Zufahrten in Einzel- und Sammelgaragen. Weiter bestimmt Art. 10.4.2 BZO, dass die Abgrabung dabei gesamthaft nicht mehr als den halben Gebäudeumfang betreffen darf. Nach der Vorinstanz beläuft sich der Gebäudeumfang aller drei Neubauten (Haus A, B und C) auf 255,80 m, womit das maximal zulässige Abgrabungsmass 127,90 m beträgt. Die Vorinstanz erwog, dass der einschlägige Plan die Abgrabungen mit 114,80 m ausweise, womit das zulässige Mass eingehalten sei.

E. 7.2

Die Beschwerdeführenden aus VB.2024.00047 halten indessen daran fest, dass projektierte Abgrabungen an der Nord- und der Westfassade von Haus B hinzuzurechnen seien, womit sich diese auf eine Länge von insgesamt rund 139 m belaufen und das zulässige Abgrabungsmass überschreiten würden. Damit konfrontiert, überprüfte die Bauherrschaft die Abgrabungspläne und erkannte in der Beschwerdeantwort, dass in der Tat weitere Fassadenabschnitte hinzuzurechnen wären. Der neue Wert von 124,99 m würde das zulässige Mass aber weiterhin einhalten. Der hierzu eingereichte korrigierte

Abgrabungsplan vom 2. Dezember 2022 berücksichtigt die Anrechnung der Abgrabungen an der Nordfassade von Haus B, wie dies die Beschwerdeführenden forderten. Unberücksichtigt blieb demgegenüber die gemäss Beschwerdeschrift anzurechnenden Abgrabungen an der Westfassade von Haus B im Bereich der Fluchttüre bis zum Treppenaufgang. Darüber hinaus überprüfte die Bauherrschaft im Zuge der Nachberechnung der Abgrabungen auch die Höhenkoten, wobei festgestellt worden sei, dass das gewachsene Terrain an der Westfassade tiefer liege und so neu an der Westfassade von Haus C auf Abgrabungen im Umfang von rund 20 m verzichtet werden könne. Diesen Verzicht zweifeln wiederum die Beschwerdeführenden an, da die Höhenkotenangaben im korrigierten Abgrabungsplan den verifizierten Höhenkoten in den bewilligten Bauplänen widersprechen würden und sich diese Differenz nicht plausibel erklären lasse.

E. 7.3

Einen Begründungsansatz für die zwischen Baubewilligungs- und Beschwerdeverfahren differenzierenden Höhenkotenangaben lässt sich dem neu eingereichten Plan "Aufnahme Höhenkoten", der von der amtlichen Vermessung am 27. Juli 2021, also im Vorfeld der Baubewilligungserteilung, erstellt sowie am 7. Dezember 2022, also während des Rekursverfahrens, von der Bauherrschaft ergänzt wurde, entnehmen: Der Plan zeigt, dass die drei amtlichen Höhenkoten an der Westfassade von Haus C nicht exakt auf der Fassade (von der nordwestlichen Ecke des Hauses C zur südwestlichen Ecke des Hauses C) platziert sind, wie das der bewilligte Plan "Grundriss Erdgeschoss" vorgibt, sondern in einem Abstand von ca. 2,8 m zur Fassade zu verorten sind. Auf Grundlage der Messpunkte "interpolierte" (so ausdrücklich die Legende im Plan) nun die Bauherrschaft das gewachsene Terrain an den Punkten an der Westfassade von Haus C (sowie einem weiteren an der Nordfassade von Haus C) mit neu 493,43 m ü. M. (statt zuvor 493,78 m ü. M.), 493,46 m ü. M. (statt zuvor 493,82 m ü. M.) und 493,38 m ü. M. (statt zuvor 493,54 m ü. M.). Mit Blick auf das allgemein gegen Osten abfallende Baugrundstück (was auch das Höhenmodell im GIS-Browser zeigt) leuchtet ein, dass ausgehend von den neu verorteten Messpunkten die neu bestimmten Höhenkoten auf der östlich davon verlaufenden Fassade tiefer zu liegen kommen. Die gewählte Methode der Interpolation zur Bestimmung des dortigen Bodenverlaufs fällt aber ausser Betracht: Wird zur Erstellung eines neuen Gebäudes ein bestehendes abgerissen, entstehen regelmässig Gruben und Senken, wo sich zuvor Untergeschosse, Garagen und dergleichen befunden haben. Würde man für die Beurteilung des Neubaus auf diesen tatsächlichen Bodenverlauf abstellen, ergäbe sich eine unnatürliche und die Neuüberbauung des Grundstücks erheblich erschwerende Terrainsituation. Gleiches gilt bei Abgrabungen für Garagenzufahrten, Kellerabgänge etc. Lehre und Rechtsprechung begegnen diesem Problem, indem sie die Fläche innerhalb des Grundrisses von bestehenden Bauten und Anlagen allgemein nicht als gewachsenen Boden im Sinn von § 5 Abs. 1 der Allgemeinen Bauverordnung vom 22. Juni 1977 betrachten, sondern mittels Interpolation fiktiv auffüllen (etwa VGr, 8. September 2022, VB.2022.00176, E. 5.2). Vorliegend liegen die interpolierten Höhenkoten nicht im Innern der abzubrechenden Gebäude (vgl. auch VGr, 26. Juni 2013, VB.2013.00294, E. 4.3). Für eine Interpolation zur Verhinderung unnatürlicher und die Neuüberbauung erheblich erschwerender Terrainsituationen fehlt der Anlass. Es ist somit auf den bestehenden Boden abzustellen. Zur verwaltungsgerichtlichen Überprüfung der gerügten Abgrabungen (die diesbezüglichen Erwägungen der Vorinstanz gingen einerseits kaum auf die Rügen ein und sind andererseits wegen der neu eingereichten Pläne überholt) wären vorliegend auch an den Ecken der projektierten Westfassade von Haus C Höhenmessungen vorzunehmen

gewesen (zur Praxis der Höhenmessungen an den Ecken vgl. VGr, 9. Juli 2020, VB.2019.00809, E. 5.3.2; VGr, 29. März 2017, VB.2016.00592, E. 3.3 und 4.4.1 f.; VGr, 2. Juli 2008, VB.2007.00460, E. 4.2), wie es die Bauherrschaft an den übrigen Ecken des geplanten Neubaus auch getan hat. Das Bewendenlassen bei Berechnungen der Höhe an den strittigen Eckpunkten genügt mit Blick auf § 310 Abs. 1 PBG, wonach Baugesuche alle Unterlagen, die für die Beurteilung des Vorhabens nötig sind, zu enthalten haben, nicht. Denn § 3 lit. b BVV hält konkretisierend fest, dass in der Regel die Grundrisse aller Geschosse sowie die baurechtlich wesentlichen Schnitte im Massstab 1:100 mit auf die Meereshöhe bezogenen Höhenkoten einzureichen sind. Diese Höhenkoten sind zu messen, soweit, wie vorliegend, die Gegebenheiten dies zulassen.

E. 7.4.1

Zu prüfen bleibt, ob dieser Mangel des Bauvorhabens mit einer Nebenbestimmung geheilt werden kann oder ob eine Bauverweigerung auszusprechen ist. Können inhaltliche oder formale Mängel des Bauvorhabens ohne besondere Schwierigkeiten behoben werden oder sind zur Schaffung oder Erhaltung des rechtmässigen Zustands Anordnungen nötig, so sind mit der Bewilligung die gebotenen Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) zu verknüpfen (§ 321 Abs. 1 PBG). Dieses Vorgehen kommt indessen nach gefestigter Rechtsprechung nur infrage, wenn die Mängel des Bauvorhabens untergeordneter Natur sind. Führen diese zu einer wesentlichen Projektänderung, können sie nicht mittels einer Nebenbestimmung behoben werden. Beim Entscheid darüber, ob ein mangelhaftes Projekt mit einer Nebenbestimmung bewilligungsfähig bleibt, ist in erster Linie Art und Ausmass des Mangels massgebend. Dabei muss das Gewicht des Mangels am Umfang des Gesamtprojekts gemessen werden (VGr, 27. März 2024, VB.2023.00295, E. 7.2 mit Hinweisen). Nicht "ohne besondere Schwierigkeiten" behoben werden können gewichtige baurechtliche Mängel wie beispielsweise die gebotene Verlegung der Einfahrtsrampe einer Unterniveaugarage oder die Korrektur massiv übermässiger Abgrabungen (VGr, 5. Mai 2022, VB.2021.00432, E. 8).

E. 7.4.2

Vorliegend ist nicht von einer Korrektur massiv übermässiger Abgrabungen auszugehen. Zunächst fällt in Betracht, dass die durch die nun vorzunehmenden Höhenmessungen sich ergebenden Koten im Bereich der Westfassade von Haus C von den interpolierten Werten nicht in massgebender Weise abweichen dürften, sodass zumindest grösstenteils tatsächlich auf Abgrabungen an dieser Stelle verzichtet werden kann. Die Bauherrschaft schreibt ferner, dass mittels Stützmauern weitere Abgrabungen im Umfang von 28 m eingespart werden könnten, ohne dass ein Fenster beeinträchtigt wäre. Letzteres lässt sich anhand der Pläne zwar nicht vollumfänglich bestätigen, da das gewachsene Terrain teilweise die Fenster tangiert (anders als in VGr, 29. März 2017, VB.2016.00592, E. 4.4.2); dennoch scheint der Verzicht auf Abgrabungen im Umfang von rund 20 m ohne Weiteres machbar, sodass das maximal zulässige Abgrabungsmass von 127,90 m eingehalten werden kann. Insofern ist die Baubewilligung um eine Auflage zu ergänzen, wonach vor Baufreigabe der Baubewilligungsbehörde auf Höhenmessungen an den Ecken von Haus C basierende Pläne einzureichen sind, aus denen hervorgeht, dass die Abgrabungen insgesamt das zulässige Mass einhalten.

E. 8.1

Zusammengefasst sind die Beschwerden teilweise gutzuheissen. Die private Beschwerdegegnerin hat vor Baubeginn dem Gemeinderat Horgen im Sinn der Erwägungen Pläne einzureichen und bewilligen zu lassen, aus denen hervorgeht, dass die Abgrabungen insgesamt das zulässige Mass einhalten. Im Übrigen sind die Beschwerden abzuweisen. Zur Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen des Rekursverfahrens ist die Sache an das Baurekursgericht zurückzuweisen.

E. 8.2

Ausgangsgemäss sind die Gerichtskosten den Beschwerdeführenden 1 und 2 aus VB.2024.00037 insgesamt zu einem Drittel und den Beschwerdeführenden 3.1 und 3.2 aus VB.2024.00047 ebenfalls insgesamt zu einem Drittel und den Beschwerdegegnerinnen zu je einem Sechstel aufzuerlegen (§ 65a in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG). Mangels überwiegenden Obsiegens der Beschwerdeführenden ist keine Parteientschädigung geschuldet (§ 17 Abs. 3 VRG). Die private Beschwerdegegnerschaft beantragte ebenfalls eine Parteientschädigung. Ausgangsgemäss sind die Beschwerdeführenden 1 und 2 aus VB.2024.00037 insgesamt zur Hälfte und die Beschwerdeführenden 3.1 und 3.2 aus VB.2024.00047 ebenfalls insgesamt zur Hälfte zu verpflichten, ihr eine reduzierte Parteientschädigung zu bezahlen (§ 17 Abs. 2 VRG).

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