



G.-Nrn. R1S.2017.05121 und R1S.2017.05122
BRGE I Nrn. 0012/2018 und 0013/2018

Entscheid vom 9. Februar 2018

Mitwirkende Abteilungspräsident Walter Linsi, Baurichter Jürg Trachsel, Baurichter Claude Reinhardt, Gerichtsschreiber Andreas Mahler

in Sachen **Rekurrierende**
1. – 28. [...]

gegen **Rekursgegnerinnen**

R1S.2017.05121

1. Bausektion der Stadt Zürich, Amtshaus IV, 8021 Zürich
2. Baudirektion Kanton Zürich, Walchetor, Walcheplatz 2, Postfach, 8090 Zürich
3. Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern

R1S.2017.05122

1. Bausektion der Stadt Zürich, Amtshaus IV, 8021 Zürich
2. Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern

betreffend R1S.2017.05121
Bausektionsbeschluss Nr. 1742/12 vom 20. November 2012 und Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich BVV 12-0848 vom 3. Juli 2012; Baubewilligung bzw. gewässerschutzrechtliche Bewilligung für Geschäftshaus und Parkierungsanlage, Bellerivestrasse 257, 259 und 261, Zürich 8 - Seefeld;

R1S.2017.05122

Bausektionsbeschluss Nr. 1438/13 vom 3. September 2013; Baubewilligung für Geschäftshaus und Parkierungsanlage (Abänderungspläne zu BE 1742/12), Bellerivestrasse 257, 259 und 261, Zürich 8 - Seefeld;

Rückweisung zum Neuentscheid mit VB.2014.00206 vom 6. November 2014

hat sich ergeben:

A.

Mit Beschluss vom 20. November 2012 erteilte die Bausektion der Stadt Zürich den Schweizerischen Bundesbahnen SBB die baurechtliche Bewilligung für den Neubau eines Geschäftshauses auf dem Grundstück Kat.-Nr. RI5374 an der Bellerivestrasse 257, 259 und 261 in Zürich. Gleichzeitig wurde die gewässerschutz-, konzessions- und alllastenrechtliche Bewilligung der Baudirektion Kanton Zürich vom 3. Juli 2012 für das Bauvorhaben eröffnet. Mit Beschluss vom 3. September 2013 bewilligte die Bausektion Stadt Zürich Abänderungspläne.

B.

Die gegen diese Entscheide von E. W. und A. W., der Y AG sowie von N. H. und 27 weiteren Rekurrierenden erhobenen Rekurse hiess das Baurekursgericht mit Entscheid vom 28. Februar 2014 gut, soweit sie nicht als gegenstandslos geworden abgeschrieben wurden (BRGE I Nrn. 0019/2014 bis 0023/2014) und hob den Bausektionsbeschluss vom 20. November 2012 auf.

C.

Die gegen den Rekursentscheid von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB erhobene Beschwerde hiess das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 6. November 2014 gut (VB.2014.00206) und wies die Sache zur Behandlung der weiteren Rügen an das Baurekursgericht zurück. Die dagegen beim Bundesgericht erhobene Beschwerde zog die Y AG zurück.

D.

Mit Verfügungen vom 28. September 2017 und 4. Oktober 2017 wurde von der Rückweisung der Akten durch das Verwaltungsgericht Vormerk genommen und die Rekursverfahren wurden unter den neuen Geschäfts-Nrn. R1S.2017.05120 (E. W. und A. W.), R1S.2017.05121 und R1S.2017.05122 (N. H. und 27 Weitere) sowie R1S.2017.05123 und R1S.2017.05124 (Y AG) fortgesetzt.

Die Verfahren G.-Nrn. R1S.2017.05123 und R1S.2017.05124 (Y AG) wurden gleichzeitig und der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R1S.2017.05120 (E. W. und A. W.) mit Entscheid vom 17. November 2017 als durch Rückzug des Rekurses erledigt abgeschlossen.

E.

In den verbleibenden Verfahren G.-Nrn. R1S.2017.05121 und R1S.2017.05122 reichte die private Rekursgegnerin mit Eingaben vom 23. November 2017 eine revidierte Ausnützungsberechnung zu den Akten.

Mit Eingabe vom 11. Januar 2018 nahmen die Rekurrierenden dazu Stellung.

F.

Am 11. Januar 2018 führte die 1. Abteilung des Baurekursgerichtes im Beisein der Parteien einen Augenschein auf dem Lokal durch.

G.

Auf die Vorbringen der Parteien und die anlässlich des Lokaltermins gemachten Feststellungen wird, soweit zur Entscheidbegründung erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen Bezug genommen.

Es kommt in Betracht:

1.

Die Rekurse beziehen sich auf dasselbe Bauvorhaben. Die Verfahren sind daher aus prozessökonomischen Gründen zu vereinigen.

2.

Das Baugrundstück Kat.-Nr. RI5374 im Halte von 16'442 m² liegt in der Wohnzone W3 (Wohnanteil 0 %, ES III) gemäss Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich (BZO). Es ist zur Hauptsache überstellt mit den Gebäu-

lichkeiten und Perronanlagen des SBB-Bahnhofs Tiefenbrunnen, Strecken- und Abstellgleisen. Das geplante Vorhaben kommt auf Konzessionsland (aufgefülltes Seegebiet) zu stehen. Auf dem südwestlichen Grundstücksteil soll anstelle des bestehenden Park+Ride-Parkplatzes und der zur Auto- waschanlage gehörigen Staubsaugeranlage ein Geschäftshaus mit Büros, Gastronomie und Verkaufsflächen erstellt werden. Die Tiefgarage umfasst 94 Autoabstellplätze.

3.1.

Im Baubewilligungsverfahren ist grundsätzlich das im Zeitpunkt der Baubewilligungserteilung geltende Recht anzuwenden. Wird während der Hängigkeit des Rechtsmittelverfahrens die Änderung einer kommunalen planungsrechtlichen Festlegung beantragt bzw. beschlossen, ist das neue Recht aber noch nicht in Kraft getreten, stellt sich die Frage der intertemporalen Anwendung von § 234 PBG. Nach § 234 PBG ist ein Grundstück baureif, wenn es erschlossen ist und wenn durch die bauliche Massnahme keine noch fehlende oder durch den Gemeinderat beantragte planungsrechtliche Festlegung nachteilig beeinflusst wird.

So lange Bestrebungen zur Revision der Zonenplanung nicht ihren Abschluss in der rechtskräftigen Änderung der Bau- und Zonenordnung gefunden haben, stellen die darauf ausgerichteten Bemühungen keine Änderung der Rechtslage, sondern lediglich eine Änderung der für die Anwendung von § 234 PBG massgeblichen Sachumstände dar. Bei der Anwendung von § 234 PBG macht das Verwaltungsgericht die Berücksichtigung der durch laufende Planungsverfahren geänderten Sachlage in ständiger Rechtsprechung von einer Interessenabwägung im Einzelfall abhängig. Die Interessenabwägung betrifft nur die Frage, ob dem Schutz der neuen Planung oder dem Vertrauen des Baugesuchstellers in die Beständigkeit der noch geltenden planungsrechtlichen Grundlagen der Vorzug gebührt. Eine beantragte Planänderung muss hinreichend konkretisiert sein und ernsthafte Realisierungschancen haben, um im Sinn von § 234 PBG berücksichtigt zu werden. Anzuführen bleibt, dass § 234 PBG ausschliesslich die Sicherung planungsrechtlicher Festlegungen bezweckt und nicht etwa die generelle Voranwendung künftigen Rechts erlaubt (VB.2014.00611 vom 16. April 2015, E. 3.2., mit Hinweisen).

3.2.

Am 25. Oktober 2017 beschloss der Gemeinderat die Einführung einer Gestaltungsplanpflicht für das SBB-Areal Tiefenbrunnen. Diese betrifft namentlich das vorliegend streitbetroffene Baugrundstück Kat.-Nr. R15374. Mit dem Gestaltungsplan soll sichergestellt werden, dass die Nutzung des gesamten Areals abgestimmt auf die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs erfolgt, und dass die Überbauung der exponierten Lage entsprechend städtebaulich und architektonisch besonders gut gestaltet wird.

Der Beschluss ist derzeit noch nicht rechtskräftig. Damit stellt sich die Frage der intertemporalen Anwendung. Die Teilrevision der Nutzungsplanung legt nur die Pflicht zur Aufstellung eines Gestaltungsplans für das SBB-Areal Tiefenbrunnen fest und nennt die Ziele bezüglich der Nutzweise und der Gestaltung, die mit dem Gestaltungsplan sicherzustellen sind (neu Art. 4 Abs. 11 BZO). Diese Pflicht zur Aufstellung eines Gestaltungsplans stellt an sich noch keine hinreichende Konkretisierung einer planungsrechtlichen Festlegung dar. Auch die gebietsspezifischen Ziele, welche mittels verschiedenen Massnahmen erreicht werden können, vermögen den noch aufzustellenden Gestaltungsplan nicht in der erforderlichen Weise zu konkretisieren. Eine solche Konkretisierung ist jedoch erforderlich, um zu beurteilen, ob ein Bauvorhaben wesentlich von der Planänderung abweicht bzw. diese negativ präjudiziert. Zudem werden Ästhetiknormen mangels planungsrechtlicher Bedeutung von § 234 PBG nicht erfasst (vgl. VB.2014.00611, E. 3.3.). Somit steht die (allfällige) künftige Gestaltungsplanpflicht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

3.3.

Am 30. November 2016 beschloss der Gemeinderat eine Teilrevision der Bau- und Zonenordnung. Mit Verfügung vom 5. Juli 2017 genehmigte die Baudirektion die Teilrevision, ausgenommen Art. 13 Abs. 4 und Art. 16 Abs. 3 BZO. Im Zeitpunkt des vorliegenden Rekursentscheides sind diese Entscheide noch nicht rechtskräftig.

Das in den vorliegenden Rekursverfahren streitbetroffene Baugrundstück soll gemäss der revidierten Nutzungsplanung neu der Zone W4 zugewiesen werden. Künftig sind vier Vollgeschosse erlaubt, hingegen kein anrechenbares Untergeschoss mehr. Die Ausnützungsziffer erhöht sich von 90 % auf 120 %. Der Wohnanteil bleibt unverändert bei 0 %. Die geplante

Änderung der Nutzungsordnung wird durch das streitbetroffene Bauvorhaben nicht nachteilig beeinflusst.

4.1.

Der Rekurs wendet sich auch gegen die konzessionsrechtliche Bewilligung der Baudirektion. Diese ist notwendig, da das streitige Projekt auf Konzessionsland (aufgefülltes und im 19. Jahrhundert an die SBB abgetretenes Seegebiet) zu stehen kommen soll. Zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung wurden bauliche Veränderungen auf Konzessionsland in Anwendung von § 2 des Wasserwirtschaftsgesetzes (WWG) bzw. von §§ 25 und 27 der Konzessionsverordnung (KonzV WWG) nach den Richtlinien gemäss Baudirektionsverfügung (BDV) Nr. 1598 vom 7. Juli 1995 beurteilt. Diese sehen u.a. vor, dass Gebäude vom See her keine zusammenhängende Ansicht von mehr als 20 m Länge aufweisen dürfen. Vorliegend hat die Baudirektion auf die Anwendung dieser Richtlinie verzichtet, da sich das Vorhaben ab Seeufer in der zweiten Bautiefe befinde (s. angefochtene Baudirektionsverfügung, E. A.5, sowie Rekursantwort der Baudirektion vom 14. Februar 2013). Nach Ansicht der Rekurrierenden ist die Richtlinie zwingend anzuwenden, ebenso das Merkblatt "Höhenbegrenzung und Gewässerabstand bei Neu- und Umbauten auf Landanlagen". Es komme nicht darauf an, ob sich ein Bauvorhaben in der ersten oder in der zweiten Bautiefe befinde. Zudem stelle die vor dem Baugrundstück durchführende Bellerivestrasse und die am Seeufer gelegene Parkanlage keine "Bautiefe", sondern eine Freihaltezone dar. Das Bauvorhaben entspreche in Bezug auf die Gebäudelänge nicht den Vorgaben der Richtlinien. Weiter ergebe sich aus dem erwähnten Merkblatt, dass sich die Beurteilung der Gestaltung von Bauvorhaben auf Landanlagen nach den Anforderungen für Arealüberbauungen (§ 71 PBG) richte. Folglich gehöre ein rechtsgenügender Umgebungsplan zu den Baugesuchsunterlagen. Die Baubehörde habe die Umgebungsgestaltung indes als ungenügend beurteilt und auflagenweise einen detaillierten Umgebungsplan verlangt (Erwägung F.j und Dispositivziffer II.A.1.d der Baubewilligung). Die Baudirektion habe sich aber nicht mit dem Umgebungsplan auseinandergesetzt und dürfe die Konzessionsbewilligung nicht erteilen, bevor der in der Baubewilligung auflagenweise verlangte detaillierte Umgebungsplan vorliege. Ausserdem sei das geplante Gebäude nicht gemäss Merkblatt besonders gut gestaltet.

4.2.

Seit diesen Vorbringen hat sich mit dem Urteil des Bundesgerichtes vom 28. März 2013 (BGE 139 II 470) eine Änderung der Rechtslage ergeben. Demgemäss erstreckt sich die im Raumplanungsgesetz (RPG) verankerte Planungspflicht der Kantone auf ihr gesamtes Territorium und schliesst damit auch das im Privateigentum stehende Konzessionsland ein. Die Mittel der Raumplanung sowie des Natur- und Heimatschutzes erlauben, den Seeuferschutz in umfassender Weise wahrzunehmen. Soweit verbindliche Normen und nutzungsplanerische Festlegungen bestehen, welche die Nutzung des Seeuferbereichs regeln und dabei auch das Konzessionsland einschliessen, sind die zuständigen Behörden beim Entscheid über die Baukonzessionen daran gebunden. Ihr Ermessen wird in diesem Umfang eingeschränkt und sie kann nunmehr jedenfalls in diesem nutzungsplanerisch oder spezialgesetzlich geordneten Bereich nicht mehr im Einzelfall frei entscheiden (E. 3.2). Somit ist die Baudirektion bei der Beurteilung von Baukonzessionen auf Landanlagen grundsätzlich an die Normen des PBG und der BZO gebunden. Soweit ihre Richtlinien davon abweichen, stellen sie eine Art Spezialbauordnung dar, für die keine gesetzliche Grundlage besteht. An Bauvorhaben auf Landanlagen können nicht unter Verweis auf den konzessionsrechtlichen Bewilligungsvorbehalt höhere Anforderungen gestellt werden, als dies die gesetzlichen Bestimmungen und nutzungsplanerischen Festlegungen verlangen (vgl. E. 3.3. ff.).

4.3.

Bezugnehmend auf das erwähnte Urteil des Bundesgerichts bringen die Rekurrierenden mit Replik vom 12. Dezember 2013 vor, die veränderte Ausgangslage in juristischer Sicht bedürfe der Klärung. Es werde deshalb beantragt, die Baudirektion zu einer Stellungnahme einzuladen. Dieser Antrag erweist sich nach mehr als vier Jahren überholt, wie sich auch aus den nachfolgenden Ausführungen ergibt. Die verlangte Stellungnahme ist nicht mehr erforderlich.

Sodann machen die Rekurrierenden replicando geltend, es fehle dem Baugrundstück nunmehr an der planungsrechtlichen Baureife (§ 234 PBG). Auf dem Kantonsgebiet von Zürich seien 95 % des Seeanstosses Landanlagegebiet. Die kantonale Praxis habe faktisch gesetzesähnliche, generelle Rechtswirkung für die Ufergestaltung am Zürichsee gehabt. Deshalb müsse das Vakuum, das mit dem Wegfall der Richtlinien und von § 25 in Verbin-

dung mit § 27 der KonzV WWG entstanden sei, aufgefüllt werden. Die bestehenden Freihaltezonen würden für den angezeigten planerischen Umgang mit dem Seeufer nicht mehr genügen.

4.4.

Mit Kreisschreiben vom 20. Januar 2014 (s. www.are.zh.ch) lud die Baudirektion die Gemeinden aufgrund der geänderten Rechtslage ein, die planungsrechtlichen Festlegungen im Nahbereich des Zürichsees zu überprüfen. Insbesondere sei zu prüfen, ob mit dem Wegfall der kantonalen Richtlinien im Bereich Landanlagen eine Regelungslücke entstanden sei, welche eine unerwünschte Bebauungsstruktur ermöglichen könne. In den kommunalen Nutzungsplanungen und Gestaltungsplänen werde teilweise auf die nicht mehr anwendbaren Richtlinien verwiesen oder es werde von deren weiteren Anwendung ausgegangen. Gegebenenfalls sei zur Verhinderung negativer Präjudizien die Festsetzung einer Planungszone (§ 346 PBG) angezeigt.

Vorliegend sind die Landflächen westlich des Bauvorhabens, d.h. die Belle-rivestrasse und die angrenzende Fläche bis zur Uferlinie des Sees der Freihaltezone FC (Sport- und Badeanlagen) bzw. F (Freihaltezone) gemäss BZO zugewiesen. Damit trägt die kommunale Nutzungsordnung der Lage am See Rechnung. Hinter der Freihaltezone, im Abstand von ca. 46 bis 70 m zur Uferlinie (die "Bucht" südlich der Parkanlage ausgenommen), schliesst das in der Bauzone gelegene Baugrundstück an. Sodann sind die Vorschriften zur Gestaltung und Bewirtschaftung des Gewässerraums gemäss Art. 41c Gewässerschutzverordnung (GSchV) zu beachten. Weder wird in der BZO auf die besagte Richtlinie verwiesen noch geht die kommunale Baubehörde von deren weiteren Anwendung aus, ist doch die Baudirektion selbst der Auffassung, dass die Richtlinie im vorliegenden Fall ohnehin nicht anzuwenden sei. Dies zu Recht, denn es kann nicht von einer am Zürichseeufer gelegenen Baute gesprochen werden. Unter diesen Umständen ist nicht davon auszugehen, dass die für das Baugrundstück geltenden Zonenvorschriften hinsichtlich seiner Lage in der Nähe des Sees revisionsbedürftig sind. Dies zeigt sich auch in der inzwischen mit Gemeinderatsbeschluss vom 30. November 2016 festgesetzten Teilrevision der Bau- und Zonenordnung. Demgemäss wird das Baugrundstück wie erwähnt neu der Zone W4 (bisher W3) zugeordnet.

Sodann führte die neue Rechtsprechung des Bundesgerichts dazu, dass der Regierungsrat für die Erteilung von Bewilligungen für bauliche Änderungen oder Neubauten auf Konzessionsland neue gesetzliche Grundlagen schaffen will, mit denen die mit den bisherigen Richtlinien der Baudirektion verfolgten öffentlichen Interessen gewährleistet bleiben. Vorgesehen ist die Schaffung einer Grundlage für eine überlagernde nutzungsplanerische Festlegung für die Uferbereiche («Uferbereiche von Seen»). Eine entsprechende neue Bestimmung (§ 67a E-PBG) wurde im Jahr 2017 in Vernehmlassung gegeben (s. Regierungsratsbeschluss Nr. 93/2017 vom 1. Februar 2017; Medienmitteilung des Regierungsrates vom 12. Mai 2017). Als Uferbereich gilt in diesem Zusammenhang in aller Regel das Bauzonengebiet zwischen Seestrasse bzw. Bahnlinie und dem Zürichseeufer (Baudirektion, Planen und Bauen im Uferbereich von Seen, § 67a PBG, Erläuternder Bericht zur Vernehmlassung, Ziff. 2.2.1.). Auch nach dieser Definition befindet sich das streitbetreffene Bauvorhaben ausserhalb des Uferbereichs. Die planungsrechtliche Baureife des Baugrundstückes steht demnach ausser Frage.

5.1.

Die Rekurrierenden monieren eine unzulässige Bewilligung auf Vorrat. Grund dafür sei zunächst das Fehlen eines rechtsgenügenden Umgebungsplans (Auflage in Dispositivziffer II.A.1.d.). Unzulässig seien auch die Auflagen bezüglich der Parkplatzzuweisung auf Besuchende, Angestellte und P+R-Pendler und des entsprechenden Bewirtschaftungskonzepts (Dispositivziffern II.A.9. und 10.), weil die Erschliessung zu den Grundvoraussetzungen der Bewilligung gehöre. Dementsprechend sei auch die Auflage zur Nachreichung eines Fussgängerkonzepts nicht zulässig bzw. hinsichtlich der Verlegung der Anlieferung unzureichend bestimmt (Dispositivziffer II.A.1.c).

Sodann setze das Bauvorhaben den Abbruch der Staubsauganlage (Belriverstrasse 261) voraus, über die die Bauherrin als Baurechtsbaute aber nicht verfügen könne. Die Realisierung des Bauvorhabens sei daher nicht gesichert.

5.2.1.

Die Einhaltung grundlegender Baurechtsnormen, deren Verletzung eine Bauverweigerung rechtfertigt, muss nach dem Grundsatz der Einheit des baurechtlichen Entscheides in einem einzigen Baubewilligungsverfahren geprüft werden. Der baurechtliche Entscheid muss sich somit zu sämtlichen Punkten aussprechen, die für die Bewilligungsfähigkeit eines Projektes von ausschlaggebender Bedeutung sind. Die Regelung von Nebenpunkten, die für die Bewilligungsfähigkeit des Bauvorhabens nicht von ausschlaggebender Bedeutung sind, darf in ein späteres Verfahren verwiesen werden (vgl. RB 1997 Nr. 81).

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).

Mit Nebenbestimmungen darf von vornherein nur Mängeln begegnet werden, die "ohne besondere Schwierigkeiten" behoben werden können. Erfordert demgegenüber die Behebung von Mängeln eine konzeptionelle Überarbeitung des Bauprojektes, darf keine mit Nebenbestimmungen verknüpfte Baubewilligung erteilt werden. Diesfalls ist vielmehr eine Bauverweigerung auszusprechen und hat die Bauherrschaft ein überarbeitetes Baugesuch einzureichen. Nur so ist die nötige Klarheit im baurechtlichen Verfahren gewährleistet, was nicht zuletzt auch im Interesse der Nachbarn zu verlangen ist. Im Übrigen kann mit Nebenbestimmungen auch Mängeln begegnet werden, welche die Grundanforderungen an Bauten und Anlagen im Sinne der §§ 233 ff. PBG beschlagen (RB 1997 Nr. 78).

5.2.2.

Den Baugesuchsakten lag ein Umgebungsplan bei (act. 3.14.4, R1S.2017.05121). Dieser war auflagegemäss zu detaillieren mit Angabe von Grünflächen, Grösse und Art der Bepflanzung usw. Im Bauentscheid beanstandet wurde eine unzureichende Begrünung (Art. 11 Abs. 2 BZO) und es wurden konkrete Massnahmen zur Verbesserung verlangt (Erw. F.j). Mit der ebenfalls angefochtenen Bewilligung der Abänderungspläne vom 3. September 2013 wurde ein entsprechend überarbeiteter Umgebungsplan (act. 3.29.1, R1S.2017.05121) in Erfüllung der Auflage gemäss Dispositivziffer II.A.1.d der Stammbaubewilligung bewilligt. Es handel-

te sich offensichtlich um ohne besondere Schwierigkeiten behebbare Mängel, weshalb dieses bei Regelüberbauungen allgemein übliche Vorgehen nicht zu beanstanden ist.

Gemäss den Auflagen in Dispositivziffern II.A.9. und 10 der Stammbaubewilligung ist für die 94 Autoabstellplätze in den beiden Untergeschossen eine Parkplatzzuweisung bzw. -zuteilung auf die Nutzergruppen Kunden/Besuchende, Angestellte und P+R-Pendler vorzunehmen. Für die Kunden- und die P+R-Parkplätze sei ein Bewirtschaftungskonzept vorzulegen. Auch diese Anordnungen sind, obwohl sie die Erschliessung betreffen, von untergeordneter Natur und gestützt auf § 321 PBG augenscheinlich zulässig. Dies gilt auch für die Nachreichung eines Konzepts für die Fussgängerführung. Mit Bewilligung der Abänderungspläne vom 3. September 2013 wurde die entsprechende Auflage als erfüllt erklärt.

Soweit ist festzuhalten, dass alle Punkte weder für sich noch in ihrer Gesamtheit die Bewilligungsfähigkeit des Bauvorhabens in Frage stellen und die betreffenden Auflagen somit nicht zu beanstanden sind.

5.2.3.

Was den Abbruch der Staubsaugeranlage anbetrifft, sind privatrechtliche Hindernisse für die Realisierbarkeit des Bauvorhabens kein Grund für die beantragte Aufhebung der Baubewilligung.

6.

Die Rekurrierenden sind der Auffassung, es fehle eine verpflichtende Auflage für den Rückbau des Imbiss-Pavillons. Die Baubehörde begründe die (bestrittene) Verträglichkeit des Neubaus mit dem inventarisierten Bahnhofsgebäude damit, dass der Zwischenraum vom Pavillon befreit werde.

Der Imbiss-Pavillon ist in den Plänen gelb und damit als abzubrechende Baute dargestellt. Das Bauvorhaben muss entsprechend den Plänen ausgeführt werden. Folglich ist der Pavillon abzubrechen. Die Verpflichtung dazu ergibt sich aus den Plänen und es bedarf keiner zusätzlichen Auflage.

7.1.

Die Rekurrierenden beantragen, die Bausektion sei einzuladen, das Protokoll des Baukollegiums über dessen bauästhetische Beurteilung des streitigen Vorhabens einzureichen. Die Baudirektion habe sich in ihrer konzessionsrechtlichen Verfügung einer Beurteilung des Bauvorhabens enthalten, was die städtebauliche Einordnung und Bedeutung des Vorhabens betreffe. Sie habe sich stattdessen darauf berufen, dass darüber bereits "in städtischen Fachgremien diskutiert" worden sei und diese das Vorhaben "als genügend befunden" hätten. Es handle sich nicht um ein Dokument der amtsinternen Meinungsbildung, weil in der angefochtenen Verfügung auf die Beratungen des Baukollegiums abgestellt werde und eine eigene Beurteilung unterblieben sei.

7.2.

Die angefochtene Bewilligung der Baudirektion für Bauten auf Konzessionsland und im Gewässerraum bedurfte keiner ästhetischen Beurteilung des Bauvorhabens. In der Verfügung hielt die Baudirektion fest, von der Anwendung der Richtlinien für Bauten auf Landanlagen und Seebauten vom 7. Juli 1995 – die sich inzwischen ohnehin als nicht anwendbar herausstellte – werde abgesehen, da sich das Vorhaben ab Seeufer in der zweiten Bautiefe befinde. Es besteht damit von vornherein kein Anlass auf Einsichtnahme in das Protokoll des Baukollegiums. Daran ändert auch die Anschlussbemerkung der Baudirektion in ihren Erwägungen nichts, die städtebauliche Einordnung und Bedeutung des Vorhabens sei zudem in städtischen Fachgremien diskutiert und als genügend befunden worden.

8.1.

Die Rekurrierenden beanstanden die Ausgestaltung des Dachgeschosses und machen eine Verletzung der Drittelsregel gemäss § 292 PBG geltend. Ausserdem sei das Attikageschoss überhoch. Dachaufbauten auf mehreren Dachgeschossen seien bei der Berechnung des maximal zulässigen Drittels in ihren jeweiligen Breiten zusammenzurechnen. Weil die Drittelsregel eine ästhetisch motivierte Beschränkung sei, müsse für eine sachgerechte Bestimmung von einer Geschosshöhe im Standardmass von 3,3 m ausgegangen werden. Mit einer Geschoss(über)höhe von 5,3 m seien die das Dachprofil durchstossenden Aufbauten zweifach an das zulässige Drittel

anzurechnen. Damit verdopple sich die zu rechnende Länge der Dachprofildurchbrechung.

8.2.

Im Entscheid vom 6. November 2014 (VB.2014.00206) kam das Verwaltungsgericht zum Schluss, dass als "betreffende Fassadenlänge" im Sinne von § 292 PBG die gesamte Gebäudelänge des streitbetroffenen Neubaus von 135,1 m zu gelten habe (E. 4.2 ff.). Weiter führte das Verwaltungsgericht aus, die geplante Dachaufbaute, d.h. derjenige Gebäudeteil, welcher mit der darunterliegenden Fassade des dritten Vollgeschosses bündig sei, weise eine Länge von maximal (inkl. Terrasse) 39,1 m auf und halte das Drittelsmass von § 292 PBG ein. Insgesamt erweise sich die ästhetische Würdigung (des Attikageschosses) der Baubewilligungsbehörde als sachgerecht und ebenso deren Auslegung und Anwendung von § 292 PBG.

Das Baurekursgericht ist bei seinem Neuentscheid gemäss § 64 Abs. 2 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) an die in der Begründung des Rückweisungsentscheidendes enthaltene rechtliche Beurteilung der Streitsache gebunden, weshalb sich die Rüge betreffend die Verletzung von § 292 PBG als unbegründet erweist. Dies gilt namentlich auch bezüglich der vorgebrachten Überhöhe des Attikageschosses und doppelten Anrechnung der das Dachprofil durchstossenden Aufbauten an das zulässige Drittel, da damit wiederum die Verletzung der Bestimmung von § 292 PBG geltend gemacht wird.

9.1.

Die Rekurrierenden monieren die ungenügende Rücksichtnahme des Bauvorhabens auf das benachbarte Bahnhofsgebäude Tiefenbrunnen als Schutzobjekt. Das Volumen des Neubaus bedränge das niedrigere Bahnhofsgebäude massiv. Dieses bilde den Übergang vom Stadtende zum Land seeaufwärts und sei trotz seiner eher geringen Grösse präsent. Der Neubau werde den Blick auf das Bahnhofsgebäude verstellen.

9.2.

Laut Baubehörde ist das 1893 erstellte Gebäude als Zeuge zürcherischer Kleinbahnhof-Architektur im kommunalen Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte enthalten. Das Bauvorhaben betrifft augenschein-

lich keine Teile des Schutzobjektes, die erhaltenswert oder deren Änderung oder Ersetzung Gegenstand von Regelungen in einer Schutzverfügung sein könnten. Dies gilt namentlich auch für die Neugestaltung des heute mit einem Pavillon überstellten Vorplatzes. Eine besondere Bedeutung des Vorplatzes für die Zeugenschaft des Bahnhofsgebäudes ist nicht ersichtlich und auch kaum denkbar. Dies gilt noch mehr für den weiter südlich gelegenen Bauperimeter, der heute als Parkplatz genutzt wird. Dieser kann ausserdem nicht als für die Wirkung des Bahnhofsgebäudes wesentliche Umgebung (vgl. § 203 Abs. 1 lit. c PBG) qualifiziert werden, zumal das unscheinbare Bahnhofsgebäude zumindest in diese Richtung keine wesentliche siedlungsprägende Wirkung entfaltet. Die Baubehörde hatte somit keine Veranlassung, über die Schutzwürdigkeit und den Schutzzumfang des Inventarobjekts zu entscheiden.

Das Bauvorhaben hat auf das Schutzobjekt in gestalterischer Hinsicht besondere Rücksicht zu nehmen (§ 238 Abs. 2 PBG). Die Baubehörde führt dazu aus, der Neubau wahre mit 37 m einen genügend grossen Abstand zum Bahnhofsgebäude, welches sich nicht durch eine besonders gute Gestaltung auszeichne. Der Platz zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Geschäftshaus werde durch die geplante Neugestaltung eindeutig aufgewertet. Mit grosskronigen Bäumen werde eine Zäsur zwischen den beiden Gebäuden geschaffen (vgl. Umgebungsplan der Abänderungseingabe, datiert 6. Mai 2013, act. 3.29.1., R1S.2017.05121). Dieser Auffassung kann ohne Weiteres gefolgt werden.

10.1.

Die Rekurrierenden bemängeln sodann die Gestaltung des Bauvorhabens und dessen Einordnung in die weitere bauliche Umgebung. Das Gebäude müsse eine besonders gute Gestaltung erreichen, weil es sich um eine Baute auf einer Landanlage handle. Ausserdem sei zu beachten, dass es sich beim Zürichsee um ein inventarisiertes Landschaftsobjekt handle, weshalb darauf gemäss § 238 Abs. 2 PBG in besonderer Weise Rücksicht zu nehmen sei.

Kritikpunkt bilden vorab die Volumetrie und die Dimensionen des Neubaus, indem sich diese nicht am Bebauungsmuster des Wohnquartiers östlich der Seefeldstrasse orientieren würden. Das Gebäude sei überdimensioniert, sprengt die vorhandene Körnung und alle Dimensionen am Stadtzürcher

Seeufer. Gerade das Bebauungsmuster im Tiefenbrunnen und am dahinter ansteigenden Hang mit der historisch wertvollen Achse der Flühgasse sei von einer ausgesprochenen Körnung geprägt. Eine Neuüberbauung des Bahnareals habe sich am Bebauungsmuster eines am Stadtrand gelegenen Wohnquartiers auszurichten, und nicht dieses zu verriegeln. Der Bahnhof Tiefenbrunnen und die dahinterliegende Hangbebauung würden nicht zur Struktur des Seefeldes gehören. Die Mühle Tiefenbrunnen sei als Brauerei in den 1890er-Jahren gleichzeitig mit der Bahnanlage und dem Bahnhofgebäude erbaut worden und als Baudenkmal dieser Entwicklung zuzuordnen. Dem projektierten Neubau fehle mit seiner Funktion als Bürogebäude jeder städtebaulich motivierte Zusammenhang zur Anlage, in die er gestellt werden soll. Auch im Mühle-Komplex seien die Gebäude nicht länger als 64 m.

Die Gestaltung der Fassaden entspreche der gängigen Materialisierung von Bürobauten und könne unter dem Aspekt der befriedigenden Einordnung kaum beanstandet werden; was daran *gut* sein soll, sei nicht zu erkennen. Sodann schaffe die neue Ausfahrt in die Bellerivestrasse keine Adressbildung, wie in der Erwägung F.e der angefochtenen Baubewilligung ausgeführt werde, weil dort keine Zufahrt erfolge.

10.2.1.

Gemäss § 238 Abs. 1 PBG sind Bauten, Anlagen und Umschwung für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine befriedigende Gesamtwirkung erreicht wird; diese Anforderung gilt auch für Materialien und Farben.

Diese Vorschrift enthält eine Grundanforderung an Bauten, Anlagen und Umschwung. Verlangt wird sowohl eine gewisse Qualität der Gestaltung in sich als auch der Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung. Dabei erfasst die Norm über den Wortlaut ihres Randtitels ("Gestaltung") hinaus nicht nur die Gestaltungselemente wie beispielsweise die Dach- oder die Fassadengestaltung, sondern auch ortsbauliche Aspekte wie etwa die Stellung der Baukörper, soweit jene nicht durch speziellere Bauvorschriften geregelt sind. Die Frage, ob eine befriedigende Gesamtwirkung erreicht wird, ist gestützt auf objektive, nachvollziehbare Kriterien zu beantworten. Blosses Empfinden rechtfertigt keinen Eingriff in das Eigentum.

Vorliegend ist der städtebaulich prominenten Lage des Bauvorhabens, noch dazu auf einer Landanlage und damit in der Nähe zum See, bei der gestalterischen Beurteilung nach § 238 Abs. 1 PBG in dem Sinne Rechnung zu tragen, als sich die verlangte befriedigende Einordnung am Massstab der konkreten landschaftlichen Umgebung und ihrer Qualitäten bemisst. Es gelten deswegen aber nicht generell erhöhte Gestaltungsanforderungen, etwa nach Absatz 2 dieser Bestimmung (vgl. zu den ästhetischen Anforderungen für Bauten auf Landanlagen und im Uferbereich auch die Ausführungen unter Ziff. 4.1. ff.).

10.2.2.

Das Bauvorhaben hat die Grundmasse nach der Regelbauweise einzuhalten (Art. 13 Abs. 1 BZO). In der Zone W3 sind drei Vollgeschosse und ein anrechenbares Dachgeschoss zulässig. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 11,5 m, die Gebäudelänge ist nicht beschränkt. Sodann haben Hauptgebäude eine Ausnützungsziffer von maximal 90 % einzuhalten. Diese Vorgaben werden – vorbehaltlich der Korrektur der fehlerhaften Ausnützungsberechnung – eingehalten.

Nach ständiger Rechtsprechung kann in Ausnahmefällen gestützt auf § 238 PBG ein Verzicht auf die Realisierung des auf einem Grundstück zulässigen Volumens verlangt werden, nämlich dann, wenn der Widerspruch zur baulichen Umgebung klar und krass ist. Hierfür sind jedoch im Rahmen der bei Eigentumsbeschränkungen gebotenen Interessenabwägung besonders triftige Gründe erforderlich, wie zum Beispiel eine weitherum zurückhaltende Ausnützung, eine besondere Qualität der bestehenden Überbauung oder eine qualifizierte landschaftliche Empfindlichkeit. Auch wenn keine solchen Gründe gegeben sind, kann aber die durch § 238 Abs. 1 PBG geforderte Rücksichtnahme eine auf die bauliche Umgebung abgestimmte Gliederung des zulässigen Bauvolumens verlangen oder ist ein Gebäude, das aufgrund seines Volumens sich aus dieser Umgebung heraushebt, besonders sorgfältig zu gestalten. Besonders hohe Anforderungen sind dabei dann zu erfüllen, wenn gemäss § 238 Abs. 2 PBG auf Objekte des Natur- und Heimatschutzes Rücksicht zu nehmen ist. Die Rechtsprechung des Bundesgerichts gewichtet das Legalitätsprinzip stark, weshalb die Anwendung einer Ästhetik- bzw. Schutzvorschrift nicht dazu führen darf, dass generell – etwa für ein ganzes Quartier oder ein Baugeviert – die Zonenordnung ausser Kraft gesetzt würde (vgl. zum Ganzen VB.2017.00338 vom 16. November 2017, E. 2.2.; VB.2014.00627 vom 7. Mai 2015, E. 4.1.;

VB.2013.00589 vom 23. Januar 2014, E. 5.5.1; VB.2001.00268, E. 3, in BEZ 2002 Nr. 18; RB 1990 Nr. 78).

10.2.3.

Die Voraussetzungen für einen Volumenverzicht, namentlich eine Beschränkung der Gebäudelänge bzw. die Pflicht zur Aufteilung des Gebäudes in mehrere Volumen, sind vorliegend nicht gegeben. Die langgestreckte Form des Gebäudes ergibt sich aus der Form des Baufeldes. Die Längsachse des Neubaus verläuft parallel zu den Verkehrsachsen der Bahn auf der einen und der vierspurigen Strasse auf der anderen Seite. Die Stellung des Gebäudes und seine langgestreckte Form ergeben sich somit aus den baulichen Gegebenheiten der unmittelbaren Umgebung, die durch die Verkehrsanlagen, den Bahnhof und die Autowaschanlage geprägt sind. Demgegenüber liegt die vorderste Häuserzeile des Wohnquartiers mehr als 50 m vom Neubau entfernt, getrennt durch die Seefeldstrasse und das mehrspurige Geleisefeld der Eisenbahn. In dieser Situation erscheint der Neubau klarerweise nicht als dem Wohnquartier zugehörig, weshalb dessen Länge nicht als störender Gegensatz zur Massstäblichkeit der Bebauung des Wohnquartiers empfunden wird. Hinzu kommt, dass in der Zone W3 östlich der Seefeldstrasse ein Wohnanteil von 90 % vorgeschrieben ist, während dieser Anteil auf dem Baugrundstück westlich der Seefeldstrasse 0 % beträgt. Wenn also den beiden Gebieten verschiedene Nutzweisen zugeordnet werden, darf dies auch in einer unterschiedlichen Bebauungsstruktur zum Ausdruck kommen, zumal ein Bauherr nicht gehalten ist, sich den vorherrschenden architektonischen Ausdrucksformen anzuschliessen. Betreffend Rücksichtnahme auf das Bahnhofsgebäude als Schutzobjekt kann auf die Ausführungen unter Ziffer 9.2. verwiesen werden. Inwiefern das Projekt nicht genügend Rücksicht auf den See als Landschaftsschutzobjekt nehmen soll, mithin inwiefern dessen Erscheinungsbild beeinträchtigt werden soll, legen die Rekurrierenden nicht substantiiert dar und ist auch nicht ersichtlich.

Die Gestaltung der Fassaden halten die Rekurrierenden selbst für befriedigend. Eine darüber hinaus *gute* Gestaltung ist nicht zu verlangen, kann vorliegend aber sogar als gegeben erachtet werden. Von der als fehlend kritisierten Adressbildung sind die Rekurrierenden nicht betroffen. Ein allfälliger Mangel dieses untergeordneten Aspekts führte nicht zur Aufhebung der Baubewilligung. Insbesondere wäre es von vornherein unverhältnismässig, aus diesen Gründen eine Änderung der verkehrsmässigen Erschliessung

zu verlangen. Soweit die Adressbildung beanstandet wird, ist auf die Rüge mangels Betroffenheit und mangels eines schützenswerten Interesses daher nicht einzutreten.

Somit ist das Bauvorhaben hinsichtlich seiner Einordnung nicht zu beanstanden.

11.1.

Die Rekurrierenden beanstanden im Weiteren eine fehlerhafte Berechnung der für die Ausnützungsziffer massgeblichen Grundfläche (§ 259 Abs. 1 PBG) und damit eine Überschreitung der erlaubten Ausnützung. Es seien in unzulässiger Weise Teile des Eisenbahnareals einbezogen worden. Anrechenbar sei eine massgebende Grundfläche von höchstens 5'253 m².

11.2.1.

Gemäss Art. 18 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes (EBG) dürfen Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Solche Eisenbahnanlagen beruhen damit auf einer übergeordneten planerischen Festlegung. Sie sind durch die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung dem Eisenbahnverkehr gewidmet und gehören deshalb nicht zur anrechenbaren Fläche im Sinne von § 259 Abs. 1 PBG. Dementsprechend sind kommunale Zonenpläne von vornherein nur insoweit rechtswirksam, als davon keine Bahnanlagen betroffen sind. Sie sind deshalb nur auf betriebsfremde Nutzungen des Bahnareals anwendbar (BGE 115 Ib 166 ff., E. 4). Die bauliche Ausnützbarkeit von Grundstücken mit Bahngleisen für betriebsfremde Zwecke setzt zudem voraus, dass die fragliche Fläche klar über das hinausgeht, was für die Schieneninfrastruktur notwendig ist, und dass bezüglich Ausdehnung und Form des fraglichen Grundstückteils von einer mehr als nur hypothetisch für betriebsfremde Zwecke nutzbaren Teilfläche gesprochen werden kann. Besteht das Grundstück neben dem eigentlichen Bahntrasse nur noch aus einem schmalen Streifen, überwiegt die bahnbetriebliche Zwecksetzung (vgl. BRGE II Nrn. 0077 und 0078/2011, E. 5.3.4, in BEZ 2012 Nr. 12, sowie VB.2012.00570 vom 21. November 2012, E. 5.3.4., mit Hinweis auf VB.2011.00301 vom 7. Dezember 2011, E. 3.1 ff.).

11.2.2.

Zu prüfen ist zunächst die Ausnützbarkeit des schmalen Streifens entlang der östlichen Bauparzellengrenze zwischen dem Geleisefeld und der Seefeldstrasse (s. Schema der massgeblichen Grundstücksfläche für die Ausnützungsberechnung in act. 3.29.7, R1S.2017.05121). Der Abstand zwischen der Mittellinie des östlichsten Geleises und der Grundstücksgrenze beträgt hier teilweise nur ca. vier bis fünf Meter. Die Baubehörde geht davon aus, dass die mehr als 1,69 m von der Gleismittellinie entfernte Fläche eingerechnet werden darf. Dieses Mass ergebe sich aus Art. 18 der Eisenbahnverordnung (EBV), welche das Lichtraumprofil regle, und bestimme die sogenannte Grenzlinie fester Anlagen. In den von der Grenzlinie umschriebenen Raum dürften keine festen Gegenstände hineinragen.

Die Betrachtungsweise der Baubehörde ist schon deshalb nicht sachgerecht, weil – wie sie selbst festhält – die Grenzlinie bei Normalspur nur bis auf eine Höhe von 1,3 m über der Schienenoberkante einen Abstand von 1,695 m von der Gleismittellinie aufzuweisen hat, darüber aber einen solchen von 1,9 m. Die Grenzlinie definiert den minimalen Querschnitt, der die Durchfahrt der Fahrzeuge gewährleistet. Beim Lichtraumprofil kommen aber noch zusätzlich erforderliche Sicherheitsräume hinzu. Das Lichtraumprofil ist die Umhüllende des für die Durchfahrt von Fahrzeugen und für weitere bahnbetriebliche Zwecke freizuhaltenen Raumes (Fensterraum, Dienst- bzw. Schlupfweg; s. Art. 18 und Anhang 1 EBV sowie Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung [AB-EBV], Blätter 1 N und 6 N zu Art. 18, www.bav.admin.ch). Bei der Normalspur erstreckt sich dieser Raum seitlich bis 2,5 m ab Gleisachse (AB-EBV, Blätter 11 N ff. zu Art. 18). Dieser Bereich ist in funktioneller Hinsicht für den Bahnbetrieb notwendig und in jedem Fall der Eisenbahnanlage und dem Plangenehmigungsverfahren vorbehalten. Sodann beträgt der seitliche Minimalabstand für Masten (und Bauten) bei Normalspur 3 m ab Gleismittellinie (für Masten in Bahnhöfen ausserhalb des Perronbereichs 2,18 m, s. AB-EBV, Blatt 15 N zu Art. 18). Soweit ein Grundstück ausserhalb des Lichtraumprofils mit Masten und dergleichen überstellt ist, dient es grundsätzlich ebenfalls zumindest überwiegend der Eisenbahn.

Der fragliche Streifen des Baugrundstücks entlang der Seefeldstrasse liegt teils innerhalb des Lichtraumprofils und ist teilweise darüber hinaus mit Masten des Fahrleitungstragwerks überstellt. Diese Flächen sind dem Eisenbahnverkehr gewidmet. Soweit jenseits davon noch ein schmaler Strei-

fen entlang der Strasse verbleibt, überwiegt die bahnbetriebliche Zwecksetzung ebenfalls. Für eine betriebsfremde Ausnützung verbleibt entlang der Seefeldstrasse höchstens die Fläche in der nördlichsten Grundstücksecke, soweit sie ausserhalb des Minimalabstandsbereiches liegt, nicht mit Teilen der Bahnanlage überstellt ist und eine betriebsfremde Nutzung auch tatsächlich möglich ist bzw. tatsächlich erfolgt, etwa als Parkplatz.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass auch entlang der westlichen Seite des Geleisefeldes die massgebliche Grundfläche (§ 259 Abs. 1 PBG) unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils und allfälliger Fahrleitungsmasten zu bestimmen ist. Auch hier wurde fälschlicherweise von der Grenzlinie fester Anlagen im unteren Bereich (seitlicher Abstand 1,69 m ab Gleismittellinie) anstatt vom Lichtraumprofil ausgegangen.

11.2.3.

Weiter ist zu prüfen, inwieweit die Flächen im Bereich des Bahnhofsgebäudes, der Bus- und Tramhaltestelle und der Ladengeschäfte als massgebliche Grundfläche im Sinne von § 259 Abs. 1 PBG gelten können. Zur Eisenbahnanlage gehören auch die mit dem Bau und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen (Art. 18 Abs. 6 EBG). Die Flächen um das Bahnhofsgebäude herum, die zu den Eingängen des Gebäudes führen (Trottoir vor der Südwestfassade, überdachter Bereich vor der Nordwestfassade mit Abgang zur Unterführung) sowie der überdachte Bereich gegen die Geleise hin sind offensichtlich der Eisenbahnanlage zuzurechnen. Auch ist es willkürlich, im Durchgang zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Nebengebäude mit Ladengeschäften (Stellwerk) bloss die über der Fussgängerunterführung gelegenen Flächen von der massgeblichen Grundfläche auszunehmen. Sodann gelten Strassenbahnen ebenfalls als Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes und unterstehen dem entsprechenden Plangenehmigungsverfahren. Demzufolge kann auch die Tramhaltestelle nicht als massgebliche Grundfläche herangezogen werden. Die geringe Ausdehnung der fraglichen Flächen lässt kaum Raum für betriebsfremde Nutzungen, weshalb sie zumindest überwiegend dem Betrieb der Eisenbahn bzw. des Trams zuzurechnen sind. Im Ergebnis führt dies dazu, dass der gesamte Bereich zwischen Tramwendeschleife bzw. Tramhaltestelle und dem ersten Geleise des Bahnhofs sowie von der Tramhaltestelle in südwestlicher Richtung, mithin die Flächen um die beiden Gebäude herum einschliesslich einer angemessenen Verkehrsfläche vor dem südöstlichen Anbau des Bahnhofsgebäudes (Verbindungsweg von der

Bushaltestelle zum Perron) als Eisenbahnanlage im Sinne von Art. 18 Abs. 1 EBG zu gelten haben und für die massgebliche Grundfläche (§ 259 Abs. 1 EBG) nicht herangezogen werden können.

11.2.4.

Nach dem Gesagten erweist sich die Ausnutzungsberechnung als fehlerhaft, was zu einer Überschreitung der erlaubten Ausnutzung führt. Die private Rekursgegnerin erklärte indes in ihrer Rekursantwort vom 11. November 2013, dass sie auf benachbarten Grundstücken (Kat.-Nrn. RI5401 und RI4978) über Ausnutzungsreserven verfüge, weshalb der Wegfall der beanstandeten Grundflächen durch eine Ausnutzungsübertragung kompensiert werden könne. Mit Eingabe vom 23. November 2017 reichte sie eine revidierte Ausnutzungsberechnung ein (act. 6, R1S.2017.05121), die die erwähnte Ausnutzungsübertragung vorsieht. Die private Rekursgegnerin erklärt dazu, die zulässige Ausnutzung lasse sich selbst dann einhalten, wenn nur das angrenzende Grundstück Kat.-Nr. RI4978 einbezogen würde.

Die Rekurrierenden entgegnen dazu in ihrer Eingabe vom 11. Januar 2018, der fragliche Ausnutzungstransfer sei nicht gesichert. Ausserdem handle es sich bei den Flächen auf dem Grundstück Kat.-Nr. RI5401 um Parkplätze, die eine P+R-Funktion erfüllen würden und die damit ebenfalls dem Bahnbetrieb dienen. Dasselbe gelte für die Fläche des Grundstücks Kat.-Nr. RI4978, werde doch die in den Neubau integrierte P+R-Anlage zwingend über dieses Grundstück erschlossen. Auch die Ausfahrt in die Seestrasse (recte Bellerivestrasse) diene der Erschliessung der P+R-Anlage. Weil es sich bei den P+R-Anlagen um im Richtplan notierte Erschliessungs- und Verkehrsanlagen handle, könnten deren Flächen nicht einem Ausnutzungstransfer dienstbar gemacht werden.

11.2.5.

Eine summarische Prüfung der revidierten Ausnutzungsberechnung lässt diese als plausibel und korrekt erscheinen. Demgemäss ist auf dem Baugrundstück selbst eine anrechenbare Grundstücksfläche von 4'101,8 m² vorhanden und auf dem angrenzenden Grundstück Kat.-Nr. RI4978 (nach Abzug der Baurechtsfläche) eine solche von 2'466,1 m². Dies erlaubt bei einer Ausnutzungsziffer von 90 % anrechenbare Geschossflächen von 5'911,1 m². Die projektierte anrechenbare Fläche des Neubaus von 5'699,8 m² ist damit bereits abgedeckt, womit die Frage offenbleiben kann, ob auch die Fläche des Grundstücks Kat.-Nr. RI5401 anrechenbar ist.

Die im streitbetroffenen Neubau integrierten P+R-Parkplätze sind flächen- und volumenmässig von untergeordneter Bedeutung, so dass dieses Gebäude weder ganz noch überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahnanlage dient und entsprechend nicht dem Plangenehmigungsverfahren unterworfen ist, selbst wenn man mit den Rekurrierenden die P+R-Parkplätze als zur Eisenbahnanlage gehörend betrachten wollte (Art. 18 Abs. 1 PBG). Folglich ist auch die Erschliessungsfläche des Neubaus über die Nachbarparzelle Kat.-Nr. RI4978 nicht durch die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung dem Eisenbahnverkehr gewidmet.

Schliesslich führt der Eintrag einer P+R-Parkierungsanlage im Gebiet Bahnhof Tiefenbrunnen im regionalen Verkehrsrichtplan nicht dazu, dass die Erschliessungsflächen der geplanten P+R-Parkplätze im streitbetroffenen Neubau als auf einer übergeordneten Festlegung beruhend und damit nicht an die massgebliche Grundfläche anrechenbar (§ 259 Abs. 1 PBG) zu qualifizieren wären. Zu Verkehrsflächen, die auf übergeordneten Festlegungen beruhen, zählen solche, die ihre Grundlage in kommunalen (oder auch kantonalen) Verkehrsplänen haben sowie Verkehrsflächen, die in einem Quartierplan festgelegt werden. Solche Erschliessungsanlagen gehören sodann von vornherein nicht zu den nutzungsplanerisch festgelegten Bauzonen; sie können schon von ihrer Funktion her nicht ausgenützt werden und damit auch nicht Teil der massgeblichen Grundfläche im Sinn von § 259 Abs. 1 PBG bilden (VB.2003.00084, E. 2.a, in BEZ 2003 Nr. 46 = RB 2003 Nr. 77). Der regionale Verkehrsrichtplan schliesst die vorliegend fraglichen Flächen nicht von einer Überbauung aus, weshalb sie im Sinne von § 259 Abs. 1 PBG anrechenbar sind.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass die private Rekursgegnerin als Eigentümerin der für einen Ausnützungstransfer in Frage kommenden Grundstücke über die für das Bauvorhaben notwendige Grundfläche verfügt. Es handelt sich daher um einen ohne besondere Schwierigkeiten behebbaren Mangel (§ 321 Abs. 1 PBG), der nicht zur Aufhebung der Baubewilligung führt. In teilweiser Gutheissung des Rekurses ist die angefochtene Baubewilligung vom 20. November 2012 mit der Auflage zu ergänzen, wonach die Bauherrschaft vor Baubeginn die Einhaltung der Ausnützungsziffer nachzuweisen hat.

12.1.

Die Rekurrierenden bringen vor, die Erschliessung über das Nachbargrundstück Kat.-Nr. RI4978 sei nicht gesichert und das betreffende Grundstück sei nicht in die Baubewilligung einbezogen. Der neu vorgesehene Erschliessung sollen auch Flächen dienen, die "nach Kenntnisstand der Rekurrierenden" gemäss Baurechtsdienstbarkeit der Baurechtnnehmerin zur Verfügung stehen würden, die sich dem Bauvorhaben jedoch widersetze.

12.2.

In Bezug auf die Zufahrt über das Nachbargrundstück Kat.-Nr. RI4978 entgegnet die private Rekursgegnerin, das Baugrundstück sei direkt ab der Bellerivestrasse rechtsgenügend im Sinne von § 237 PBG erschlossen. Das Grundstück Kat.-Nr. RI4978 befinde sich in ihrem Eigentum und es stünden ihr sämtliche Rechte an der Zufahrtsfläche zu.

12.3.

Es genügt nicht, dass das streitbetroffene Baugrundstück unabhängig vom konkreten Bauvorhaben als erschlossen gelten kann. Im Baubewilligungsverfahren zu prüfen ist, ob die konkret vorgesehene Lösung den Anforderungen an die verkehrsmässige Erschliessung und Zugänglichkeit (§§ 236 PBG) entspricht. Die Zugänglichkeit zu einem Grundstück muss nicht nur in tatsächlicher Hinsicht genügen, sondern auch rechtlich gesichert sein. Wird ein Zugang über ein Drittgrundstück geführt, so kann die entsprechende Berechtigung durch privatrechtliche Vereinbarung (insbesondere durch eine Dienstbarkeit) eingeräumt werden. Auch in diesem Fall muss jedoch die dauernde und jederzeitige bestimmungsgemässe Benützung des Zugangs gesichert sein.

Das Erschliessungskonzept sieht als einzige Zufahrt diejenige über das Nachbargrundstück Kat.-Nr. RI4978 vor. Entgegen der Auffassung der privaten Rekursgegnerin handelt es sich hier nicht um eine grundstücksinterne private, sondern um eine gesetzlich erforderliche Zufahrt, die den entsprechenden Bestimmungen unterliegt. Die Zugänglichkeit ist rechtlich gesichert, indem sich die Parzelle Kat.-Nr. RI4978 ebenfalls im Eigentum der privaten Rekursgegnerin befindet. Dafür, dass Flächen beansprucht werden, die "nach Kenntnisstand der Rekurrierenden" kraft Dienstbarkeit der Baurechtnnehmerin MyCar AG zustehen, bestehen keine konkreten An-

haltspunkte. In ihren inzwischen zurückgezogenen Rekursen machte die Baurechtsnehmerin denn auch nichts Dahingehendes geltend.

13.1.

Die Rekurrierenden verlangen eine "Gerichtsexpertise zur Frage der rechtsgenügenden Erschliessung des Bauvorhabens und der benachbarten Waschanlage", insbesondere hinsichtlich des Bereichs der Tiefgaragenzufahrt und des so genannten Knotens Seepolizei einerseits und der Erschliessungssachse hinter der Waschanlage entlang der Geleise. Zu klären seien die Fragen der genügenden Kapazität der Erschliessungsflächen und der Strassendimensionierung. Ein Verkehrskonzept schein eine genügende Kapazität der tatsächlich prekären Erschliessungsflächen nachzuweisen, zeige aber auch – obwohl selbst anders bewertend – eine den Zugangsnormen widersprechende Strassendimensionierung auf, obwohl sie sich auf VSS-Normen stütze. Diese Fragen seien gutachterlich zu klären.

Im Rekurs gegen die Bewilligung vom 3. September 2013, mit der die Abänderungspläne und das überarbeitete Verkehrskonzept vom 21. August 2013 bewilligt wurden, bezweifeln die Rekurrierenden die Schätzungen im Verkehrskonzept zu den Anzahl Fahrten, die die Parkplätze generieren, und der Anzahl Anlieferungen pro Tag. Im ersten Gutachten hätten 131 Abstellplätze noch ca. 850 Fahrten pro Tag generiert. Im neusten Verkehrskonzept seien es für 132 Abstellplätze nur noch insgesamt 760 Fahrten und pro Tag sollen es anstelle von 1700 noch 1600 Fahrten sein.

13.2.

Die Wahrung des rechtlichen Gehörs verlangt grundsätzlich, angebotene Beweise abzunehmen. Davon darf im Sinn einer antizipierten Beweiswürdigung abgewichen werden, wenn der rechtlich erhebliche Sachverhalt aufgrund bereits abgenommener Beweise für genügend geklärt erachtet wird und ohne Willkür vorweg die Annahme getroffen werden kann, die rechtliche Überzeugung würde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (VB.2012.00860 vom 29. Mai 2013, E. 5.2., mit Hinweis auf BGE 130 II 425, E. 2.1).

Die Bauherrschaft hat von einem bekanntermassen sachkundigen Ingenieur- und Planungsunternehmen ein Verkehrskonzept ausarbeiten lassen (Basler & Hofmann AG, Verkehrskonzept Projekt Tiefenbrunnen, Kapazi-

tätsabschätzung und Befahrbarkeitsprüfung, Aktualisierung des Berichtes vom 31. Mai 2012, datiert 21. August 2013, act. 3.29.5, R1S.2017.05121). Darin werden die Leistungsfähigkeit und die Befahrbarkeit der arealinternen Verkehrserschliessung und der Ausfahrt in die Bellerivestrasse (neuer Verkehrsknoten Seepolizei) eingehend untersucht. Dieses aktualisierte Konzept, datiert vom 21. August 2013, wurde erst nach Einreichung der Rekurschrift aktenkundig. In ihrer Replik vom 12. Dezember 2013 äussern sich die Rekurrierenden nicht dazu, halten aber am Antrag zur Einholung eines Gutachtens fest. Die Bauherrschaft habe mehrere Varianten der Erschliessung gutachterlich geprüft und daraus beschönigende Vorgaben bezüglich der Art der anliefernden Lastwagen herausgepickt, und ausserdem liege ein Gutachten "einer anderen Rekurrentin" im Recht, das den Auskünften und Annahmen des bauherrenseits erstellten Parteigutachtens widerspreche. Welches "Gutachten einer anderen Rekurrentin" die Rekurrierenden damit meinen, ist nicht ersichtlich. Sie legen auch nicht dar, inwiefern dieses dem Verkehrskonzept konkret widersprechen soll bzw. welche gutachterlich zu klärenden Fragen sich daraus ergeben. Auch was die Kapazitätsabschätzung angeht, vermögen die Rekurrierenden nicht darzulegen, weshalb nicht auf das Verkehrskonzept abgestellt werden kann.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) wurde sowohl im Verkehrskonzept vom 31. Mai 2012 (act. 3.29.9, R1S.2017.05121) wie im aktualisierten Verkehrskonzept vom 21. August 2013 auf 1600 Fahrzeuge pro Tag geschätzt. Das Verkehrskonzept vom 22. März 2012, auf welches sich die Rekurrierenden beziehen, ist nicht aktenkundig und nicht Grundlage der Stammbaubewilligung. Mit den Annahmen zu den Anzahl Fahrten, die dem Verkehrskonzept je nach Nutzung der Parkplätze (Büro, Gastro, Retail, P&R, Mobility) zugrunde gelegt wurden, setzen sich die Rekurrierenden nicht auseinander. Vielmehr leiten sie aus der angeblichen Differenz pauschal ab, das abgeschätzte Verkehrsaufkommen könne sich "offenbar nach Wunsch bewegen". Dafür bestehen keine Anhaltspunkte. Im Übrigen beträgt die angebliche Differenz lediglich 100 Fahrzeuge. Hinzu kommt, dass das Verkehrskonzept auf der maximal möglichen Anzahl von 110 Parkplätzen beruht (in die Kapazitätsabschätzung einbezogen wurden 22 bestehende Parkplätze der Waschanlage, was insgesamt 132 Parkplätze ergibt; s. Verkehrskonzept vom 21. August 2013, Ziff. 4.1.). Erstellt werden sollen aber nur deren 94; zusammen mit den bestehenden Parkplätzen der Waschanlage ergibt dies 116 Abstellplätze. Die angebliche Differenz von

100 Fahrten vermag somit die Erkenntnisse im Verkehrskonzept nicht in Frage zu stellen.

Das Baurekursgericht ist als Fachinstanz in der Lage, die sich vorliegend stellenden verkehrssicherheitstechnischen Fragen zu beurteilen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die technischen Anforderungen an Zugänge gemäss Zugangsnormalien. Das Verkehrskonzept erscheint vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Die Rekurrierenden bringen nichts vor, was die Kapazitätsabschätzung ernsthaft in Zweifel ziehen würde. Unter diesen Umständen ist die Rekursinstanz nicht verpflichtet, ein Gutachten einzuholen.

14.1.

Die Rekurrierenden beanstanden die verkehrsmässige Erschliessung. Die grundstücksinterne Verkehrssituation werde rund um den Knotenpunkt "Seepolizei" in nicht mehr zu bewältigender Weise verdichtet, weshalb mit einer Behinderung des Waschanlagenbetriebs, allgemeinen Verkehrsblockaden und einer Gefährdung der Verkehrsteilnehmer zu rechnen sei. Die Fahrspur zwischen der Nordostfassade der Waschanlage und dem Geleise sei zu schmal. Eine Erleichterung im Sinne von § 8 Zugangsnormalien sei nicht angezeigt, weil dies die Lage der Fahrgasse zwischen geschlossener Hausfassade und Gleisfeld verbiete.

Mit der geänderten Anlieferung gemäss Bewilligung vom 3. September 2013 soll die Anlieferung nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen über die Unterniveaugarage erfolgen. In diesem Zusammenhang bemängeln die Rekurrierenden, die Verlegung an die Längsfassade entlang der Bellerivestrasse sei ungeeignet, nicht realistisch und nicht ausreichend verkehrssicher. Es bleibe dabei, dass der enge Raum zwischen den beiden Gebäuden und dem Warteraum vor der Lichtsignalanlage überlastet werde. Ein einziger Lastwagen belege die gesamte Verkehrsfläche vor der Signalanlage, auf die alle 45 Sekunden ein Fahrzeug aus der Waschanlage und ungefähr alle 1,3 Minuten eines aus der Tiefgarage ausfahre. Die Vorgabe von Zeitfenstern für die Anlieferungen sei in städtischen Verhältnissen untauglich und praxisfremd, ebenso der Ausschluss von Sattelschleppern, auf die gerade Grossverteiler immer stärker abstellen würden. Es würden verbindliche Auflagen über die zulässigen Lieferfahrzeuge fehlen und es sei nicht erkennbar, was gelten soll, wenn sich ein Lieferant nicht eigens einen

"grossen Lastwagen 3-achsig" anschaffe oder zu Sperrzeiten zwischen Neubau und Waschanlage stehe und auf die Möglichkeit zum Anliefern warte.

Kritisiert wird auch die auflagenweise Beschränkung der Lieferfahrten auf 11 Fahrten pro Tag. Es sei schleierhaft, wie das kontrolliert werden soll und was gelten soll, wenn die Anweisung missachtet werde. Sodann sei zu befürchten, dass direkt auf die Bellerivestrasse ausgefahren werde, weil entlang der Längsfassade ein Vorbeifahren unmöglich sei. Die Erschliessungsvariante mit Staudetektoren, Ausfahrtschranken und Ampeln als Tropfenzählern, mit LKW-Längenmessungen, Drehscheiben für verschlossene Fahrzeuge und ferngesteuerten Pollern, die maximal 11 Fahrzeuge pro Tag einlassen, sei eine Zwängerei und ein "Knorz", sowohl was die Verkehrslenkung zwischen dem Neubau und der Waschanlage als auch was die Anlieferung auf der Gebäudelängsseite angehe. Sodann werde aus der Anlieferungsstrasse auf den Bahnhofvorplatz ausgefahren, der der Erschliessung des Bahnhofes mit Bussen, insbesondere Trolleybusse, diene. Diese Anlage unterstehe dem Plangenehmigungsverfahren (Art. 11 Trolleybus-Gesetz [TrG], Art. 18 EBG), weshalb der Anschluss der Anlieferungsstrasse nicht im Baubewilligungsverfahren genehmigt werden könne. Die Führung von Fahrrädern und Fussgängern beim Knoten Seepolizei sei "abenteuerlich".

14.2.1.

Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung ist unter anderem die genügende Erschliessung des Baugrundstücks (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG; §§ 233 und 234 PBG). Ein Grundstück ist dann erschlossen, wenn es für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist, wenn diese ausreichend mit Wasser und Energie versorgt werden können und wenn die einwandfreie Behandlung von Abwässern, Abfallstoffen und Altlasten gewährleistet ist (§ 236 Abs. 1 PBG). Was die genügende Zugänglichkeit im Besonderen anbelangt, so erfordert diese 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 müssen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). Der Regierungsrat erliess hierzu – gestützt auf § 237 Abs. 2 Satz 2 PBG – Normalien im Sinne von § 360 PBG über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien [ZN]),

welche die technischen Anforderungen an die verschiedenen Zugangsarten regeln. Zu beachten sind ferner die in der Verkehrssicherheitsverordnung (VSiv) geregelten technischen Anforderungen an Ausfahrten. Bei der Beurteilung der hinreichenden Erschliessung steht den Gemeinden ein von der Rekursinstanz zu beachtender Ermessensspielraum zu.

14.2.2.

Die Bauherrschaft hat – wie erwähnt – ein Verkehrskonzept ausarbeiten lassen (Austauschkonzept vom 21. August 2013, act. 3.29.5, R1S.2017.05121). Darin werden die Leistungsfähigkeit und die Befahrbarkeit der arealinternen Verkehrserschliessung und der Ausfahrt in die Belle-rivestrasse (neuer Verkehrsknoten Seepolizei) eingehend untersucht. Die Befahrbarkeit mit Lastwagen wurde anhand von Schlepplagen nachgewiesen. Die auf der Westseite des Neubaus vorgesehene Anlieferung ist für dreiachsige LKW bis 10,1 m Länge ausgelegt. Diese Beschränkung steht der Bauherrschaft frei und erscheint nicht unzweckmässig. Dies gilt auch in Bezug auf die Kapazitäten der Anlieferungszone und den Umstand, dass ein in der Anlieferungszone des Neubaus abgestellter LKW die Durchfahrt eines weiteren LKW verunmöglicht. Es ist der Bauherrschaft zuzubilligen, dass die Anlieferung nicht mit Fahrzeugen erfolgt, für die die baulichen Gegebenheiten nicht ausgelegt sind. Gemäss Verkehrskonzept hängt die Anzahl der Anlieferungen von der Zahl der Nutzungseinheiten ab. Eine erste Berechnung ergebe 11 Lieferungen pro Tag. Dies erscheine realistisch. Dementsprechend wurde die Anzahl der Lastwagenfahrten für die Anlieferung laut Dispositivziffer I.2. der Abänderungsbewilligung vom 3. September 2013 auf maximal 11 pro Tag beschränkt. Die Einhaltung dieser Auflage ist gegebenenfalls, namentlich bei auftretenden Missständen, überprüfbar und deren Einhaltung kann durchgesetzt werden. Die versenkbaren Poller steuern im Übrigen nur die Zufahrtserlaubnis zum Anlieferungsreich und dienen nicht dazu, die Anzahl der Anlieferungen zu beschränken. Im Verkehrskonzept wurden zwei zusätzliche Szenarien geprüft. Daraus habe sich eine etwas grössere Spannweite von 8 bis 16 Fahrten pro Tag ergeben. Nötigenfalls – bei regelmässigem Rückstau – könne ein Zeitmanagement eingeführt werden (Vorgabe von Zeitfenstern für die Lieferungen). Für die Anlieferung des Waschanlagebetriebes und der Bar ist vor deren Nordwestfassade ein Platz für Fahrzeuge bis ca. 7 Metern Länge vorgesehen. Vom Verkehrskonzept und den Plänen nicht erfasst wird die zusätzliche Möglichkeit, auch längere Lastwagen vor der Südwestfassade der

Waschanlage abzustellen. Im Verkehrskonzept wird sodann aufgezeigt, dass bei der bestehenden Zufahrt entlang der Nordostfassade der Waschanlage die erforderlichen Gleisabstände gewahrt und die Breite der Fahrspur ausreichend ist. Bezüglich der in den Zugangsnormalien (ZN) festgelegten Ausbaugrössen ist auf § 8 ZN hinzuweisen, wonach bei Einbahnsystemen wie dem vorliegenden die Ausbaugrösse besonders festgelegt wird.

14.2.3.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, dass die auf relativ engem Raum abzuwickelnden Fahrzeugbewegungen und insbesondere die Ausfahrt der Autowaschstrasse zu einer relativ komplexen Situation führen, die hohe Anforderungen an die Verkehrsplanung stellen. Das Verkehrskonzept zeigt jedoch in plausibler Weise auf, dass mit den vorgesehenen Massnahmen eine zweckmässige, geordnete, auf den Takt der Waschstrasse abgestimmte und sichere Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Zu erwähnen sind insbesondere die technischen Einrichtungen zur Ausfahrtdosierung wie LKW-Längenmessung, Ampeln, Schrankenanlage und Staudetektoren. Die reibungslose Abwicklung der Anlieferung liegt im ureigenen Interesse der Bauherrschaft bzw. der künftigen Nutzer der Liegenschaft. Die Bauherrschaft hat aufgezeigt, dass dies mit entsprechenden organisatorischen und technischen Massnahmen möglich ist. Soweit die Rekurrierenden befürchten, Lieferfahrzeuge würden direkt auf die Bellerivestrasse ausfahren, wäre dies gegebenenfalls mit baulichen Massnahmen auf einfache Weise zu verhindern. Eine entsprechende Auflage wäre jedoch für die Rekurrierenden bedeutungslos, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist. Gleiches gilt in Bezug auf allfällige Mängel bezüglich der Führung des Langsamverkehrs (Fussgänger, Radfahrer).

Somit ist die verkehrsmässige Erschliessung des Neubauvorhabens nicht zu beanstanden und mit dem Bauvorhaben bleibt die verkehrsmässige Erschliessung des benachbarten Baurechtsgrundstücks der Waschanlage gewährleistet.

14.3.

Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Trolleybuslinie dienen (Trolleybusanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung der Aufsichtsbehörde erstellt oder geändert werden (Art. 11 Abs. 1 TrG). Die Ausfahrt aus dem Anlieferungsbereich erfolgt auf die von

der Bellerivestrasse abzweigenden Zufahrt zum Bahnhofsgebäude, zu den Kurzzeitparkplätzen, zu den Taxiparkplätzen, derzeit noch zu den P+R-Parkplätzen und zu den Bushaltestellen. Sie dient somit sowohl dem privaten motorisierten Individualverkehr als auch dem öffentlichen Buslinienverkehr. Die Bushaltestelle wird von den Linien 33, 910, 912, 916 und N18 bedient, wobei es sich nur bei der Linie 33 um eine Trolleybuslinie handelt. Die Zufahrt dient somit nicht überwiegend und noch weniger ganz dem Betrieb einer Trolleybuslinie. Soweit überhaupt von einer Änderung der betreffenden Anlage ausgegangen werden kann, findet das Plangenehmigungsverfahren hier keine Anwendung.

15.1.

Die Rekurrierenden sind im Weiteren der Auffassung, die Anzahl der P+R-Abstellplätze werde im Widerspruch zum regionalen Verkehrsrichtplan auf 80 Plätze reduziert.

15.2.

Richtpläne sind nicht grundeigentümergebunden. Aus dem regionalen Verkehrsrichtplan ergibt sich daher für die private Bauherrschaft keine Verpflichtung, auf ihrem Grundstück P+R-Parkplätze anzubieten. Hinzu kommt, dass im Verkehrsrichtplan namentlich für die Parkieranlage Tiefenbrunnen keine Parkplatzzahl genannt wird (Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Richtplantext Ziff. 4.7.2.). Die Rüge ist somit nicht begründet.

16.1.

Schliesslich machen die Rekurrierenden geltend, der Neubau werde den Bahnlärm bei den höher gelegenen Wohneinheiten durch Reflexion verstärken. Dieses Problem werde nicht durch eine allfällige Verbesserung bezüglich des Strassenlärms neutralisiert. Das Bauvorhaben sei als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage (die Eisenbahnanlage) zu behandeln (Art. 8 Abs. 1 Lärmschutz-Verordnung [LSV]). Folglich sei die auf das Wohnquartier ausgerichtete Fassade gestützt auf das Vorsorgeprinzip schallabsorbierend zu gestalten.

16.2.1.

Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen werden beim Austritt aus Anlagen als Emissionen, am Ort ihres Einwirkens als Immissionen bezeichnet (Art. 7 Abs. 2 Umweltschutzgesetz [USG]). Nach Art. 11 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes (USG) werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt (Emissionsbegrenzungen). Im Rahmen der Vorsorge sind die Emissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vorsorgliche Emissionsbegrenzung; Abs. 2). Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG).

Wie die Rekursgegnerschaft übereinstimmend und zutreffend entgegnet, gilt eine Baute, welche Strassen- oder Eisenbahnlärm reflektiert, nicht als lärm erzeugende Anlage, weil der fragliche Lärm von einer (anderen) Anlage verursacht worden ist. Dem Inhaber der Baute erwachsen aus dem USG auch dann keine besonderen Pflichten, wenn die Reflexionen auf benachbarten Grundstücken zu einer Überschreitung der Grenzwerte führen (vgl. BGE 129 II 238, E. 4.2, sowie Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Hrsg. Alain Griffel/Heribert Rausch, Ausgabe 2011, Art. 7 Rz. 11). Eine andere Beurteilung ist am Platz, wo Reflexionen eine nachteilige Veränderung des Klangcharakters des reflektierten Schalls bewirken. So können z.B. Fassaden, die mit bestimmten Wellblechprofilen verkleidet sind, den reflektierten Lärm von Schiessanlagen oder Strassen so verändern, dass ein hoher, als unangenehm empfundener Pfeifton entsteht. Denkbar sind auch besondere Situationen, in denen der Direktschall bei einem Empfängerpunkt von einem Hindernis abgeschirmt wird und Reflexionen zum tragenden Teil einer Geräuschsituation werden. In diesen Fällen ist die reflektierende Baute die Urheberin des nachteilig veränderten Schalls und stellt insoweit eine Lärm erzeugende Anlage dar, auf welche die Bestimmungen über die Begrenzung von Emissionen zur Anwendung kommen. Die nachteilige Beeinflussung des reflektierten Lärms ist nach den Grundsätzen der vorsorglichen Emissionsbegrenzung (Art. 11 Abs. 2 USG) zu vermeiden, und wo der veränderte Klangcharakter infolge der erhöhten Störwirkung des Lärms zu einer Überschreitung massgeblicher Grenzwerte führt, sind auch die Belastungsgrenzen von Art. 11 Abs. 3 sowie Art. 25 Abs. 1 und 2 USG anwendbar. Was Eisenbahnlärm im Besonderen angeht ist jedoch grundsätzlich davon auszugehen, dass die Reflexi-

onen gegenüber dem direkten Fahrgeräusch von wesentlich geringerer Bedeutung sind und vernachlässigt werden können (vgl. Wolf, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl., Hrsg. Vereinigung für Umweltrecht/Helen Keller, Zürich 1998 ff., Art. 25 Rz. 38, sowie Beschwerdeentscheid der REKO/INUM vom 26. April 2006 [A-2004-117] in VPB 2007 Nr. 2007.5, S. 150, bestätigt mit BGr 1A.116/2006 vom 8. November 2006, E. 6.2).

16.2.2.

Quelle des vorliegend in Frage stehenden Reflexionslärms ist die Eisenbahn und nicht der geplante Neubau. Besondere Verhältnisse, die zu einer nachteiligen Veränderung des Schalls führen oder die die Reflexionen gegenüber dem Direktschall hervortreten liessen, sind nicht ersichtlich. Sodann führt der Umstand, dass die Neubaute von der Bahneigentümerin auf dem Bahngrundstück erstellt wird, nicht dazu, dass das Bauvorhaben als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage (die Eisenbahnanlage) im Sinne von Art. 8 Lärmschutz-Verordnung (LSV) zu behandeln wäre. Das Bauvorhaben steht in baulicher und funktioneller Hinsicht losgelöst von der Eisenbahnanlage und dem Bahnbetrieb, weshalb es für sich und nicht in einer ganzheitlichen Betrachtungsweise zusammen mit dem gesamten Bahnbetrieb auf dem Baugrundstück zu beurteilen ist. Somit ist das Bauvorhaben in diesem Punkt nicht zu beanstanden.

17.

Zusammengefasst ist der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R1S.2017.05121 teilweise gutzuheissen. Demgemäss ist der Beschluss der Bausektion der Stadt Zürich vom 20. November 2012 mit folgender Auflage zu ergänzen: "Vor Baubeginn hat die Bauherrschaft bzw. verfügungsberechtigte Grundeigentümerschaft die Einhaltung der zulässigen Ausnützungsziffer nachzuweisen und dem Amt für Baubewilligungen eine entsprechend abgeänderte Berechnung 3-fach einzureichen und bewilligen zu lassen." Im Übrigen wird der Rekurs abgewiesen.

Der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R1S.2017.05122 ist abzuweisen.

[...]