



G.-Nr. R4.2019.00012
BRGE IV Nr. 0094/2019

Entscheid vom 18. Juli 2019

Mitwirkende Abteilungspräsident Reto Philipp, Baurichter Urs Hany, Baurichter Alexander Seiler, Gerichtsschreiberin Andrea Kuhn

in Sachen **Rekurrentin**
E. AG, [...]
vertreten durch [...]

gegen **Rekursgegnerinnen**

1. Fachkommission Bau der Gemeinde X, [...]
2. Baudirektion Kanton Zürich, Walchetor, Walcheplatz 2, Postfach, 8090 Zürich
3. E. E. AG, [...]
Nr. 3 vertreten durch [...]

Mitbeteiligte

4. Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Feuerpolizei, Thurgauerstrasse 56, Postfach, 8050 Zürich

betreffend Beschluss der Baubehörde der Gemeinde X vom 11. Dezember 2018 und Gesamtverfügung der Baudirektion Kanton Zürich [...] vom 19. November 2018; Baubewilligung bzw. strassenpolizeiliche, gewässer- und lärmschutzrechtliche Bewilligung für Logistikcenter sowie 168 Abstellplätzen und 20 Stellflächen [...]

hat sich ergeben:

A.

Mit Beschluss vom 11. Dezember 2018 erteilte die Fachkommission Bau der Gemeinde X der E. E. AG die baurechtliche Bewilligung für den Neubau eines Logistikcenters mit Lager-, Produktions- und Büroflächen sowie für insgesamt 168 Abstellplätze für Motorfahrzeuge und 20 Stellflächen für Lastwagen auf dem Grundstück Kat.-Nr. 1 an der G.-Strasse 5 in X.

Gleichzeitig wurde die strassenpolizeiliche, gewässer- und lärmschutzrechtliche Bewilligung der Baudirektion Kanton Zürich vom 19. November 2018 für das Bauvorhaben eröffnet.

B.

Gegen diese Entscheide erhob die E. AG mit Eingabe vom 21. Januar 2019 Rekurs beim Baurekursgericht des Kantons Zürich und beantragte die Aufhebung der Entscheide, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekursgegnerschaft.

C.

Mit Verfügung vom 23. Januar 2019 wurde der Rekurseingang vorgemerkt und das Vernehmlassungsverfahren eröffnet.

D.

Die kommunale Vorinstanz beantragte in ihrer Eingabe vom 13. Februar 2019 die Abweisung des Rekurses, soweit darauf eingetreten werden könne, unter Kostenfolgen zulasten der Rekurrentin.

Auch die Baudirektion Kanton Zürich schloss in ihrer Vernehmlassung vom 22. Februar 2019 auf Abweisung des Rekurses.

Die private Rekursgegnerschaft beantragte mit Eingabe vom 25. Februar 2019 ebenfalls die Abweisung des Rekurses, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekurrentin.

E.

Mit Replik vom 19. März 2019 sowie Dupliken vom 5. April 2019 und 12. April 2019 hielten die Rekurrentin, die Baudirektion sowie die private Rekursgegnerin an ihren Anträgen fest. Die kommunale Vorinstanz verzichtete stillschweigend auf eine Duplik.

F.

Am 4. Juni 2019 führte die 4. Abteilung des Baurekursgerichts im Beisein der Parteien einen Augenschein auf dem Lokal durch.

G.

Mit Verfügung vom 4. Juni 2019 wurde die Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Feuerpolizei, als Mitbeteiligte in das Verfahren aufgenommen und ihr Frist angesetzt, um sich vernehmen zu lassen.

Die Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Feuerpolizei, nahm mit Eingabe vom 13. Juni 2019 Stellung und beantragte die Abweisung des Rekurses.

Es kommt in Betracht:

1.

Das Baugrundstück liegt gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde X (BZO) in der Industriezone und ist derzeit mit einem Gebäude überstellt. Geplant ist die Erstellung eines Logistikcenters mit Lager-, Produktions- und Büroflächen westlich des bestehenden Gebäudes G.-Strasse 5. Neu sind rund 20 Abstellplätze für Lastwagen (teils im geschlossenen, teils im

offenen Erdgeschoss) und 10 Abstellplätze für Besucher sowie in den Untergeschossen insgesamt 158 Abstellplätze für Motorfahrzeuge der Beschäftigten geplant.

2.

Die Rekurrentin ist Mieterin der Liegenschaft G.-Strasse 8 auf Kat.-Nr. 2, welche südlich – lediglich durch die G.-Strasse getrennt – des Baugrundstücks liegt. Angesichts der engen nachbarlichen Beziehung und der vorgebrachten Rügen (fehlende Zonenkonformität, ungenügende Einordnung etc.) ist sie zur Rekuserhebung ohne Weiteres legitimiert (§ 338a des Planungs- und Baugesetzes [PBG]). Da auch die weiteren Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf ihren Rekurs einzutreten.

3.1.

Die Rekurrentin macht zunächst geltend, das Bauvorhaben sei nicht zonenkonform. Das Grundstück befinde sich in der Industriezone, welche gemäss BZO der Empfindlichkeitsstufe (ES) III zugeordnet sei. Entsprechend seien gemäss Art. 28 Abs. 1 BZO nur mässig störende Betriebe und Anlagen zulässig. Weiter seien verkehrsintensive Einrichtungen explizit untersagt. Mit dem Bauvorhaben seien 80 Lastwagenfahrten pro Tag verbunden. Hinzu würden die Personenwagenfahrten für die total 168 Abstellplätze kommen. Das Logistikcenter werde während 24 Stunden am Tag betrieben. Ein solcher Betrieb könne nicht mehr als mässig störend bezeichnet werden. Zudem handle es sich klarerweise um eine äusserst verkehrsintensive Einrichtung im Sinne der vorstehend zitierten Bestimmung, welche der Gesetzgeber explizit als unzulässig erklärt habe. Hierbei sei zu beachten, dass das Einkaufsgeschäft W. auf dem Grundstück der privaten Rekursgegnerin bestehen bleibe und einen regen Kundenverkehr bewirken werde. Es handle sich um ein Zentrum mit rund 900 m² Verkaufsfläche, welches zusammen mit dem geplanten Logistikzentrum auf dem Baugrundstück eine unzulässige verkehrsintensive Anlage darstelle.

Bereits die mit Bezug auf das Bestandesgebäude erfolgte Umnutzung zu einem eigentlichen Logistikbetrieb, bei welcher der hochfrequentierte Transport von Waren zum Güterumschlag auf dem Betriebslokal eigentlicher Gegenstand der Gewerbetätigkeit sei, widerspreche aufgrund der damit verbundenen Verkehrsimmissionen dem Zonenzweck.

3.2.

Die kommunale Vorinstanz sowie die private Rekursgegnerin halten diesbezüglich fest, der Betrieb sei zonenkonform. Der Differenzierung zwischen nicht, mässig und stark störendem Gewerbe komme seit dem Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes (USG) und der Lärmschutzverordnung (LSV) keine selbstständige Bedeutung mehr zu. Diesen Begriffen komme nur noch ein raum- und ortsplanerischer Gehalt zu, zumal sich die lärmschutzrechtlichen Aspekte ausschliesslich nach dem USG und seinen Ausführungsbestimmungen richten würden. Bei der Beurteilung der Zonenkonformität verlange die Rechtsprechung nämlich, dass eine Baute oder Anlage nicht nur hinsichtlich der mit ihr verbundenen Immissionen, sondern auch von ihrer raumplanerischen Zweckbestimmung her in eine bestimmte Zone passe. Ob Art. 28 BZO einen raum- und ortsplanerischen Gehalt habe, gehe aus dem Wortlaut nicht hervor. Näher zu prüfen sei bei richtiger Betrachtung nur der Teilgehalt von Art. 28 Abs. 2 BZO, wonach in den Industrie- und Gewerbebezonen Verkaufsbetriebe mit Gütern des täglichen Bedarfs von mehr als 500 m² Verkaufsfläche, Grossläden, Einkaufszentren, Grosszentren und verkehrsintensive Einrichtungen ausgeschlossen seien. Im Übrigen sei davon auszugehen, dass sich der Begriff "mässig störend" in Art. 28 BZO auf Lärmimmissionen beschränke, die bereits vom USG erfasst seien. Gemäss Definition im Kantonalen Richtplan würden Objekte und Anlagen nur dann als verkehrsintensive Einrichtungen gelten, wenn sie wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten von Personenwagen erzeugen würden. Von einem solchen Verkehrsaufkommen sei der streitbetroffene Betrieb meilenweit entfernt.

3.3.

Industrie- und Gewerbebezonen sind in erster Linie für die Ansiedlung industrieller und gewerblicher Betriebe der Produktion, der Gütergrossverteilung, der Lagerhaltung und des Transports bestimmt (§ 56 Abs. 1 PBG). Nach dem vorliegend anwendbaren Art. 28 Abs. 1 BZO sind in den Industrie- und Gewerbebezonen mässig störende Betriebe und Anlagen sowie Handels- und Dienstleistungsgewerbe zulässig. Verkaufsbetriebe mit Gütern des täglichen Bedarfs von mehr als 500 m² Verkaufsfläche, Grossläden, Einkaufszentren, Grosszentren und verkehrsintensive Einrichtungen sind ausgeschlossen (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 BZO).

Die Begriffe "nicht störend", "mässig störend" und "stark störend" haben mit dem Inkrafttreten der Umweltschutzgesetzgebung ihre immissionsrechtliche Bedeutung verloren (BGE 114 Ib 214 ff., E. 4a). Der Schutz gegen Emissionen aus ortsfesten Anlagen wird neu durch das USG geregelt. Selbstständiges kantonales Recht, das den Schutz vor Immissionen bezweckt oder bewirkt, wird dadurch aber nicht generell unzulässig. Da jedoch die Empfindlichkeitsstufen spätestens seit Ablauf der Übergangsfrist von 10 Jahren seit Inkrafttreten der Lärmschutzverordnung (am 1. April 1987) nicht mehr einzelfallweise zu bestimmen, sondern in der Bau- und Zonenordnung festzusetzen sind (Art. 44 und 50 LSV), kommt den Vorschriften über die Zulassung von mässig oder stark störenden Betrieben in Industrie- und Gewerbezone (bei angepasster Bau- und Zonenordnung) überhaupt keine Bedeutung mehr zu (vgl. zum Ganzen BRKE II Nrn. 112/2008 - 117/2008 in BEZ 2008 Nr. 56, www.baurekursgericht-zh.ch).

Als Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung verlangt Art. 22 Abs. 2 lit. a des Raumplanungsgesetzes (RPG), dass die Baute oder Anlage dem Zweck der Nutzungszone entspricht. Dementsprechend wird in vielen Bauordnungen verlangt, dass Betriebe "ihrem Wesen nach" in die jeweilige Zone passen; aufgrund der allgemein gebotenen Übereinstimmung mit dem Zonenzweck gilt dieses Erfordernis aber auch dort, wo das kommunale Recht nicht klar dazu Stellung nimmt (VB.2010.00470 vom 26. Januar 2011, E. 2.1 mit weiteren Hinweisen). Solche städtebaulichen Nutzungsvorschriften, welche eine funktionale Übereinstimmung mit dem Zonenzweck verlangen, behalten ihren selbständigen Gehalt, soweit sie die Frage regeln, ob eine Baute oder Anlage am vorgesehenen Ort erstellt und ihrer Zweckbestimmung übergeben werden darf, und zwar auch dann, wenn die für den Charakter eines Quartiers wesentlichen Nutzungsvorschriften mittelbar dem Schutz der Nachbarn vor Übelständen verschiedenster Art dienen.

Ein Bauvorhaben kann nach dem Gesagten nicht wegen mangelnder Zonenkonformität verweigert werden, (allein) weil es etwa Lärm, Staub, Gestank oder Strahlung verursacht. Diesbezüglich ist das Bundesumweltrecht massgeblich. Unter dem Titel Zonenkonformität ist daher nicht zu prüfen, ob bzw. welche Emissionen von der Anlage ausgehen. Diese Aspekte sind bei der umweltrechtlichen Prüfung zu thematisieren. Hingegen ist die Zo-

nenkonformität zu verneinen, wenn bei einem Bauvorhaben die funktionale Übereinstimmung mit dem Zonenzweck fehlt.

3.4.

Vorliegend zu beurteilen ist das Gesuch für ein Logistikcenter mit Lager-, Produktions- und Büroflächen. Ein solches passt seinem Wesen nach in die Industriezone. Die für den Betrieb des Logistikcenters erforderliche Baute unterscheidet sich denn auch nicht wesentlich von jenen der in der Umgebung vorhandenen Gewerbebetrieben. Unzutreffend ist sodann, dass das Logistikcenter 24 h am Tag betrieben werden soll. Gemäss dem dem Baugesuch angehängten Zusatzformular für Gewerbe und Industrie wird der Werksverkehr und Güterumschlag lediglich am Tag (07.00 Uhr bis 19.00 Uhr) stattfinden (vgl. act. 15.3.30 S. 2, vgl. hierzu Erw. 8.4.2.).

Verkehrsintensive Einrichtungen sind gemäss Art. 28 Abs. 2 BZO in der betroffenen Zone nicht gestattet. Nach dem Kantonalen Richtplan gelten als solche im Grundsatz Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, die wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3'000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen. Gemäss Baubewilligung löst das Bauvorhaben zusätzlich zu den bestehenden 112 Abstellplätzen 140 Fahrten pro Tag durch Motorfahrzeuge und 60 Fahrten pro Tag durch Lastwagen aus. Auch wenn 60 Lastwagenfahrten nicht gleichgesetzt werden können mit 60 Fahrten von Personenwagen, liegt die Anzahl der Fahrten insgesamt so weit unter den zulässigen 3'000 Personenwagen-Fahrten pro Tag, dass der Vorinstanz nicht vorgeworfen werden kann, sie habe das Vorhaben zu Unrecht nicht als verkehrsintensive Einrichtung eingestuft. Beim Einkaufsgeschäft W. handelt es sich um einen bestehenden Betrieb, der zwar auf dem Grundstück der privaten Rekursgegnerin liegt, jedoch keinen Zusammenhang mit dem bewilligten Betrieb der privaten Rekursgegnerin aufweist. Aufgrund der Verkaufsfläche von 900 m² und den vorhandenen Kundenabstellplätzen ist zudem ohnehin nicht davon auszugehen, dass diese Einrichtung übermässig viele Fahrten auslöst.

Soweit die Rekurrentin geltend macht, bereits die das Bestandesgebäude betreffende Umnutzung sei nicht zonenkonform, kann festgehalten werden, dass diese nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildete. Die an-

gefochtenen Entscheide befassen sich lediglich mit dem Bau des neuen Logistikcenters und dessen Nutzung, weshalb die Rekurrentin mit dieser Rüge in diesem Verfahren nicht zu hören ist.

Das geplante Logistikcenter ist daher ohne Weiteres zonenkonform und die Baubewilligung ist insoweit zu schützen.

4.1.

Die Rekurrentin bringt weiter vor, das geplante Bauvorhaben sehe die Erstellung von diversen Abstellplätzen für Personenwagen und vor allem von total 20 Abstellplätzen für Lastwagen vor, von denen eine Mehrzahl ganz oder zu einem erheblichen Teil in den Baulinienbereich ragen. Diese würden § 99 PBG widersprechen und könnten auch nicht ohne weiteres beseitigt werden. Der Betrieb des Logistikcenters sei zwingend auf Abstellplätze für Lastwagen angewiesen. Sie würden mithin ein zwingender funktioneller Bestandteil des Logistikbetriebs bilden, weshalb diese nicht in den Baulinienbereich ragen dürften, zumal nicht ersichtlich sei, wie bzw. wo Ersatzabstellplätze auf dem Grundstück geschaffen werden könnten. Dies gelte umso mehr, als die Erweiterung der Glattalbahn, deren Trasse noch nicht definitiv festgelegt sei, diesen Baulinienbereich in Anspruch nehmen werde.

4.2.

Hierzu machen die kommunale Vorinstanz sowie die private Rekursgegnerin geltend, § 100 Abs. 3 PBG stelle eine "Kann-Vorschrift" dar. Die Bewilligung für Bauten im Baulinienbereich liege daher im Ermessen der Behörde. Was die Vereinbarkeit mit der Glattalbahn anbelange, sei festzuhalten, dass erst ein Vorprojekt in Auftrag gegeben worden sei. Weder stehe die Linienführung parzellenscharf fest, noch sei das Verlängerungsprojekt planungsrechtlich oder finanziell gesichert. Nichtsdestotrotz werde mit dem Baueingabeplan "Bestvariante Glattalbahn" nachgewiesen, dass sämtliche Abstellplätze gemäss dem bewilligten Umgebungsplan unverändert bestehen bleiben könnten, falls dereinst die Glattalbahn auf der G.-Strasse realisiert werden sollte. Und selbst wenn der gesamte Baulinienbereich an das Gemeinwesen abgetreten werden müsste, würde dadurch der Betrieb nicht in Frage gestellt, zumal die Lastwagenabstellplätze von der jetzt bewilligten Länge auf die Normlänge von 16,5 m verkürzt und vollständig ins Hallenin-

ner verschoben werden könnten. Hierfür bestehe genügend räumlicher Spielraum.

4.3.1.

Baulinien dienen vor allem der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen (§ 96 Abs. 1 PBG). Je nach Zweckbestimmung stehen hierfür verschiedene Baulinienarten zur Verfügung. Die häufigsten Verkehrsbaulinien dienen der Sicherung von Strassen, Wegen, Plätzen und Eisenbahnen (§ 96 Abs. 2 lit. b PBG).

Innerhalb von Baulinien dürfen grundsätzlich nur Bauten und Anlagen erstellt werden, die dem Zweck der Baulinien nicht widersprechen (§ 99 Abs. 1 PBG). Im Übrigen besteht ein Bauverbot. Hiervon sind Ausnahmen zulässig. So dürfen einzelne oberirdische Gebäudevorsprünge unter bestimmten Voraussetzungen bis zu 1,5 m über Verkehrsbaulinien hinausragen (§ 100 Abs. 1 und 2 PBG). Darüber hinaus können weitergehende und andersartige Beanspruchungen des Baulinienbereiches mit der baurechtlichen Bewilligung, nötigenfalls unter sichernden Nebenbestimmungen, gestattet werden (§ 100 Abs. 3 PBG).

Da die Kann-Vorschrift von § 100 Abs. 3 PBG keine Voraussetzungen für die Bewilligung für weitergehende oder andersartige Beanspruchungen des Baulinienbereiches statuiert, ist die Erteilung einer sich auf diese Bestimmung abstützenden Bewilligung einzig von einer Interessenabwägung abhängig zu machen. Hierbei ist das öffentliche Interesse an der Wahrung der Baulinienzwecke gegen das private Interesse an den geplanten baulichen Massnahmen abzuwägen. Letzteres überwiegt vor allem dann, wenn die betreffende Baute oder Anlage auf Grund ihrer Funktion notwendigerweise im Baulinienbereich zu realisieren oder eine anderweitige Situierung jedenfalls klar unzweckmässig ist. Unerheblich ist demgegenüber, ob für eine geplante Baute anderswo auf dem Baugrundstück keine Landreserve mehr besteht (BRKE II Nr. 0136/2006 in BEZ 2006 Nr. 50, www.baurekursgericht-zh.ch, bestätigt mit VB.2006.00348 in BEZ 2007 Nr. 17).

Auf Grund der offenen Formulierung von § 100 Abs. 3 PBG und der ortsbaulich-ästhetischen Funktionen von Verkehrsbaulinien kommt der kommunalen Baubehörde bei der Auslegung und Anwendung dieser Norm ein qualifizierter Ermessensspielraum zu. Damit auferlegt sich das Baurekurs-

gericht bei der Entscheidüberprüfung trotz seiner umfassenden Kognition (§ 20 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes [VRG]) eine gewisse Zurückhaltung. Dies hat namentlich zur Folge, dass es eine vertretbare Ermessensausübung nicht durch eigenes Ermessen ersetzen, sondern nur in Fällen offensichtlich unvertretbarer oder gar rechtsverletzender Ermessenausübung einschreitet.

Die Praxis erachtet Mauern und Einfriedigungen, Reklamen, Schwimmbassins, offene und gedeckte Fahrzeugabstellplätze, Einzelgaragen, Terrinaufschüttungen, Ein- und Ausfahrten, Pergolas, Gartensitzplätze, Gartenhäuser und Schöpfe als im Baulinienbereich grundsätzlich zulässige Bauten.

4.3.2.

Vorliegend ragen zehn der geplanten Abstellplätze für Lastwagen und zehn Abstellplätze für Motorfahrzeuge in den Baulinienbereich. Sodann befindet sich auch der Zaun mit Arealtor im Baulinienbereich. Wenn die kommunale Vorinstanz die Beanspruchung des Baulinienbereichs in diesem Umfang bewilligt hat, hat sie das ihr zustehende Ermessen keineswegs überschritten. Der Zweck der Baulinie, nämlich der Ausbau der G.-Strasse zu sichern, wird keineswegs vereitelt, ist doch das Gebäude hinter der Baulinie angeordnet. Bei einem allfälligen künftigen Ausbau der G.-Strasse bzw. bei Realisierung der Glattalbahn hätte die private Rekursgegnerin gemäss dem angefochtenen Beschluss die betreffenden Anlagen (Abstellflächen für LKW, Besucherabstellplätze für Motorfahrzeuge, Zaun mit Arealtor etc.) "auf eigene Kosten und ohne Entschädigung seitens des Staates oder der Gemeinde zu beseitigen, zu verlegen bzw. anzupassen (vgl. Dispositivziffer I.6 des angefochtenen kommunalen Entscheides). Die Bauherrschaft hat sodann auch aufgezeigt, dass entsprechende Anpassungen arealintern möglich sind (vgl. act. 15.3.3). Wie diese konkret ausfallen müssten, hängt massgeblich von dem zu realisierenden Projekt ab; schlimmstenfalls wären die Abstellplätze für Lastwagen zu kürzen und deren Anzahl zu reduzieren sowie die Abstellplätze für Motorfahrzeuge in das Innere der offenen Halle zu verschieben. Dieses Risiko hat die private Rekursgegnerin zu tragen.

Der Einwand, der Baulinienbereich werde in unzulässiger Weise überstellt, ist daher unbegründet.

5.1.

Weiter hält die Rekurrentin fest, die Lastwagenabstellplätze würden auch gestalterisch-konzeptionell nicht überzeugen, da sie nur zu ca. zwei Dritteln unter dem Gebäude zu liegen kommen und im Übrigen über die Südfassadenflucht des Gebäudes hinaus- bzw. in den Baulinienbereich hineinragen würden. Zudem würden diese herausragenden Parkflächen im Baulinienbereich zusätzlich durch eine vorgelagerte, wenig ansehnliche Arealeinzäunung eingefasst. Einordnungsmässig ebenfalls nicht zu überzeugen vermöge die überdeckte, jedoch auf drei Seiten offene Verkehrs- und Parkierungsfläche im Erdgeschoss mit einer beachtlichen Abmessung. Diese vermittele den Eindruck einer unansehnlich offenen Tiefgarage.

5.2.

Die kommunale Vorinstanz sowie die private Rekursgegnerin halten dem entgegen, bei der Beurteilung der Einordnung in der Industriezone und bei einer wenig anspruchsvollen baulichen Umgebung dürfe kein strenger Massstab angewendet werden. Bei einer objektiven Betrachtung passe der Neubau mit seiner funktionalen Architektur, der klaren kubistischen Formsprache und den verwendeten Materialien ausgesprochen gut in eine Industriezone und führe er zu einer eigentlichen Aufwertung im Quartier. Der auf Stützen gestellte Büroanbau verleihe dem Gewerbebau eine geradezu filigrane Erscheinung. In einer Industriezone würden sowohl Abstellplätze im Freien als auch solche im Gebäudeinnern eine befriedigende Gesamtwirkung erreichen. Dasselbe müsse folglich auch für Abstellplätze gelten, die teilweise aus einem seitlich offenen Gebäude herausragen.

5.3.1.

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.

5.3.2.

Das streitbetroffene Grundstück befindet sich in der Industriezone. In dieser Zone ist die Zielsetzung bei der ästhetischen Beurteilung von geplanten Bauten, Anlagen und Umschwüngen mitberücksichtigen (vgl. auch VB.2012.00136 vom 7. November 2012, E. 4.2.3). Je nach Art der angesiedelten Unternehmen müssen die Bauten, Anlagen und Umschwünge auf die jeweiligen betriebsspezifischen Bedürfnisse ausgerichtet werden. Die Gestaltung von Industriebauten nebst deren Anlagen und Umschwüngen wird somit von der Zweckbestimmung wesentlich beeinflusst. Es darf und kann deshalb bei der Beurteilung der Gestaltung und Einordnung von Bauten, Anlagen und Umschwüngen nicht der gleiche (bzw. gleich strenge) Massstab wie bei solchen in reinen Wohnzonen oder Mischzonen angelegt werden. Mit der Einweisung eines Gebiets in eine Industriezone und der Zulassung von industriellen Überbauungen wird folglich von vornherein bewusst eine gewisse ästhetische Beeinträchtigung in Kauf genommen.

Das vorliegende Bauvorhaben bzw. dessen Umschwung ist überzeugend konzipiert. Ein Grünstreifen bildet gegen Westen, Norden und Osten den Abschluss des Grundstücks. Die Lastwagen fahren ab der G.-Strasse auf das Baugrundstück und rangieren zum Teil unter dem neu zu erstellenden Gebäude, welches im Erdgeschoss im südlichen Bereich offen und durch Säulen abgestützt ist. Oberirdisch zugängliche und damit sichtbare Abstellplätze für Lastwägen sind unvermeidbare Bestandteile eines Logistikbetriebes. Dass diese zu einem Drittel aus dem offenen Erdgeschoss herausragen, verbessert die Einordnung im Vergleich zu offenen Abstellplätzen für Lastwagen, zumal diese somit zum Teil kaschiert werden. Die Umgebung ist sodann geprägt von Verkehrsflächen, Abstellplätzen und Industriegebäuden (vgl. Prot. S. 12 ff., Fotos 11 ff.). Auch sind andere Grundstücke bereits umzäunt (vgl. Prot. S. 13, Foto 14). Es ist daher nicht ersichtlich, weshalb sich das vorliegend umstrittene Bauvorhaben in dieser Umgebung nicht einordnen sollte.

6.1.

Die Rekurrentin führt weiter aus, der Gebäudeabstand sei aus feuerpolizeilicher Sicht zu gering. Der Gebäudeabstand zum Bestandesgebäude betrage lediglich 5 m und entspreche damit bloss dem feuerpolizeirechtlichen Minimalstandard unter Vorbehalt einer entsprechenden Materialisierung. Abgesehen davon, dass die Fassade der Bestandesbaute nicht über die entsprechende Materialisierung verfügen dürfte, hätten Bauten, in denen gefährliche Stoffe gelagert würden oder in denen mit solchen Stoffen umgegangen werde, erhöhte Brandschutzabstände aufzuweisen. Gemäss dem angefochtenen Entscheid würden im Bereich der geplanten Neubaute mind. 125'000 l Dieselöl gelagert, was dem Lager einer grösseren Tankstelle entspreche. Zudem sei davon auszugehen, dass in den geplanten Lagerhallen weitere brandgefährliche Stoffe gelagert würden. Mithin sei mit einer deutlich erhöhten Brandgefahr sowie Gefährdung von Personen und Sachen zu rechnen, weshalb der Gebäudeabstand zwingend deutlich zu erhöhen sei.

6.2.

Diesbezüglich erklären die kommunale Vorinstanz sowie die private Rekursgegnerin, die private Rekursgegnerin habe ein detailliertes fachmännisches Brandschutzkonzept ausgearbeitet, welches zusammen mit den dazugehörigen Brandschutzplänen Teil der Baugesuchsunterlagen bilde. Die kantonale Feuerpolizei habe das Bauvorhaben geprüft und entsprechend der Nutzung die erforderlichen Auflagen formuliert. Der Dieseltreibstofftank sei erdverlegt und werde als Brandabschnitt erstellt. Er erfülle alle feuerpolizeilichen Anforderungen der Brandschutzrichtlinie 26-15 (Gefährliche Stoffe) und führe nicht zu einem grösseren Brandschutzabstand zwischen den Hallen 1 und 2.

Die kantonale Feuerpolizei schliesst sich diesen Ausführungen an.

6.3.

Gemäss Ziffer 2.2 Abs. 1 der Brandschutzrichtlinie 15-15 "Brandschutzabstände Tragwerke Brandabschnitte" der Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen (VKF) wird festgehalten, dass der Brandschutzabstand so festzulegen ist, dass Bauten und Anlagen nicht durch gegenseitige Brandübertragung gefährdet sind. Bauart, Lage, Ausdehnung und Nutzung sind zu berücksichtigen. Zwischen benachbarten Bauten und Anlagen ist ein

Abstand von 5 m einzuhalten, wenn die äusserste Schicht beider Aussenwandkonstruktionen aus Baustoffen der RF1 besteht (Ziffer 2.2 Abs. 2 der Brandschutzrichtlinie). Gemäss Ziffer 2.3.3 haben Bauten und Anlagen, in denen gefährliche Stoffe gelagert werden oder in denen mit solchen Stoffen umgegangen wird, untereinander und gegenüber benachbarten Bauten und Anlagen, soweit die Sicherheit von Personen und Sachen es erfordert, erhöhte Brandschutzabstände aufzuweisen.

Das Bauvorhaben wird zur bestehenden Halle einen Abstand von 5 m einhalten. Gemäss der kommunalen Baubewilligung bestehen die Aussenwandkonstruktionen beider Gebäude aus Baustoffen der RF1 (act. 3 S. 7). Dies wird von der Rekurrentin für das bestehende Gebäude zwar bestritten, jedoch legt sie nicht substantiiert dar, weshalb dem nicht so sein sollte. Bei RF1 handelt es sich um Baustoffe, die keinen Brandbeitrag leisten, wie z.B. Glas, Beton, Gips. Unter RF2 fallen Stoffe, die einen geringen Brandbeitrag leisten, wie z.B. Eichenholz (vgl. zum Ganzen Ziff. 2.1 Abs. 1 der Brandschutzrichtlinie 13-15 "Baustoffe und Bauteile"). Wie auch anlässlich des Augenscheins festgestellt werden können, ist das bestehende Gebäude weder aus Holz noch einem sonstigen brandunterstützenden Baustoff gefertigt (vgl. act. 1 Prot. S. 8), weshalb – zumindest wenn es nach den Aussenwandkonstruktionen geht – ein Abstand von 5 m gemäss der Brandschutzrichtlinie genügt.

Geplant ist sodann ein in den Boden eingelassener, 125'000 l umfassender Dieselöl-Tank. Der Boden über dem Tank soll als tragendes und raumabschliessendes Bauteil aus einem Baustoff RF1 mit 60 min Feuerwiderstand (REI 60-RF1) ausgeführt werden. Es ist nicht ersichtlich, weshalb der Tank, welcher ein eigener Brandabschnitt bildet und sich im südlichen Bereich – unter der offenen Erdgeschosshalle – der Neubaute befindet, zu einem höheren Gebäudeabstand zwischen dem geplanten und dem bestehenden Gebäude führen sollte. Dies wird von der Rekurrentin sodann auch nicht näher erläutert. Dass im Übrigen in den geplanten Lagerhallen – abgesehen vom Gefahrgutlager – weitere brandgefährliche Stoffe gelagert werden, ist eine reine Behauptung der Rekurrentin und lässt sich den Akten nicht entnehmen. Diese Rügen der Rekurrentin erweisen sich daher als nicht stichhaltig.

7.1.

Weiter macht die Rekurrentin geltend, auf dem Areal würden auch Pneu Kräne parkiert werden. Pneu Kräne würden Abbiegeradien von mindestens 13 m aufweisen; Schwerlasttransporter hätten noch grössere Abbiegeradien auf. Die Länge eines Anhängerzuges sei primär abhängig von der Last: Je schwerer die Last, umso mehr Radachsen mit einem Mindestabstand müsse der Transporter aufweisen bzw. umso länger werde der Anhängerzug. Mithin sei nicht ersichtlich, wie solche Fahrzeuge bei der geplanten Ein- und Ausfahrt ohne Behinderung bzw. Gefährdung des übrigen Verkehrs manövrieren sollten.

Über die erwähnte Einfahrt werde nicht nur die eigentliche Logistik mit den Lastwagen abgewickelt, sondern zugleich auch die Zufahrt in die Personenwagen-Einstellhalle. Gemäss Angaben im Baugesuch sei zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends mit Mehrfahrten von je 48 Personenwagen zu rechnen. Hinzu würden die Fahrten der bereits bestehenden bzw. beibehaltenen weiteren über 100 Abstellplätzen kommen, sodass sich der Warteraum für Personenwagen und erst recht für Lastwagen vor dem Areal als offensichtlich zu knapp erweise. Mithin sei die Ein- und Ausfahrt alles andere als gelöst. Der übrige Verkehr auf der G.-Strasse werde erheblich beeinträchtigt. Diese Problematik werde noch akzentuierter, sobald die Glattalbahn realisiert werde.

7.2.

Hinsichtlich der beanstandeten Verkehrssicherheit führen die kommunale Vorinstanz sowie die private Rekursgegnerin aus, das Areal bleibe während den Betriebszeiten des Logistikcenters permanent offen. Es werde nur nachts sowie am Wochenende und an Feiertagen geschlossen. Ein Rückstau sei damit ausgeschlossen. Nötigenfalls könne mittels einer entsprechenden Nebenbestimmung rechtlich gesichert werden, dass das Tor tagsüber offenbleiben müsse.

Die von der privaten Rekursgegnerin benutzten Fahrzeuge würden allesamt über gelenkte Achsen verfügen und hätten dementsprechend deutlich geringere Einlenkradien. Sofern die Fahrzeuge die gemäss Art. 64 ff. der Verkehrsregelverordnung (VRV) zulässigen Masse und Gewichte überschreiten würden, handle es sich um Ausnahmefahrzeuge im Sinne von Art. 25 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassen-

fahrzeuge (VTS), weshalb deren Fahrten besonderen kantonalen und bundesrechtlichen Vorschriften unterliegen, welche die erforderlichen Massnahmen für eine verkehrssichere Fahrt je nach Dimension und Gewicht entsprechend regeln. Die Zufahrt für solche teilweise übergrossen Fahrzeuge sei überprüft worden und entspreche den Vorgaben für eine problemlose Ausführung solcher Transporte.

7.3.1.

Zufahrten müssen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). Durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücknutzungen dürfen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden (§ 240 Abs. 1 PBG).

Über die an Zugänge zu stellenden Anforderungen hat der Regierungsrat gestützt auf § 237 Abs. 2 Satz 2 PBG Normalien im Sinne von § 360 PBG erlassen (Zugangsnormalien [ZN]). Der Anhang der Zugangsnormalien legt verschiedene Zugangsarten fest und regelt die technischen Anforderungen. Die einzelnen Zugangsarten hängen von der zu erbringenden Erschliessungsleistung ab; ihre Zuordnung im Einzelfall richtet sich nach dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen aufgrund der zu erschliessenden Wohneinheiten. Andere Nutzungen werden in Wohneinheiten umgerechnet (§ 6 Abs. 1 ZN).

Überdies hat der Regierungsrat gestützt auf § 359 Abs. 1 lit. i PBG die Verkehrssicherheitsverordnung (VSiV) erlassen. Deren Anhang legt - je nach der verkehrstechnischen Bedeutung der ineinander mündenden Verkehrsanlagen - die technischen Anforderungen an Ausfahrten fest. Auch beim Anhang der Verkehrssicherheitsverordnung handelt es sich um Normalien im Sinne von § 360 PBG (VB.2003.00430 in BEZ 2004 Nr. 64; RB 1999 Nr. 128).

7.3.2.

Die private Rekursgegnerin hat mit den Plänen "Einfahrt mit Schleppkurve Radius 10,00 m" und "Ausfahrt mit Schleppkurve Radius 10,00 m" nachgewiesen, dass die Ein- und Ausfahrt auf das Baugrundstück mit Fahrzeugen mit einem Abbiegeradius von 10 m problemlos möglich ist. Aufgrund der sich aus den Plänen ergebenden Platzverhältnisse ist erkennbar, dass

auch Fahrzeuge – wie vorliegend die Pneu Kräne der privaten Rekursgegnerin – mit einem Abbiegeradius von 13 m ohne Rangieren auf das Grundstück ein- und ausfahren können. Eine Gefährdung des Verkehrs auf der G.-Strasse ist daher nicht ersichtlich.

Schwerlasttransporter können – je nach Art und Ladung – ganz unterschiedliche Schleppkurven aufweisen. Solche Transporte unterliegen einer Bewilligungspflicht (Art. 78 ff. der Verkehrsregelnverordnung [VRV] und Art. 25 ff. VTS) und kommen in der Regel selten vor. Sollte sich im Rahmen eines solchen Bewilligungsverfahrens herausstellen, dass die Schwerlasttransporter nicht auf das Baugrundstück einfahren können, würde voraussichtlich ein solcher Transport auch nicht bewilligt werden bzw. eine andere Lösung gefunden werden. Eine Gefährdung des Verkehrs auf der G.-Strasse ist jedoch im heutigen Zeitpunkt nicht erkennbar.

Weiter macht die Rekurrentin geltend, der Warteraum für Personenwagen (und erst recht für Lastwagen) vor dem Areal sei offensichtlich zu knapp. Sie spielt dabei auf § 266 PBG an, wonach Vorplätze von Garagen ohne Rücksicht auf die Verkehrsbaulinien so lang sein müssen wie der grösste Einstellplatz, mindestens aber 5,5 m. Sinn und Zweck dieser Bestimmung besteht darin, bei abgeschlossenen Fahrzeugabstellräumen Raum für das vorübergehende Abstellen des Fahrzeuges zu schaffen, ohne dass während des Schliessens oder Öffnens des Garagenraumes das Fahrzeug auf der Fahrbahn abgestellt werden muss. Das Areal soll – gemäss Angaben der privaten Rekursgegnerin – tagsüber nicht geschlossen werden, weshalb das Einfahren von Fahrzeugen auf das Baugrundstück jederzeit gewährleistet ist. Um einen Rückstau infolge geschlossenem Eingangstor zu vermeiden, ist nebenbestimmungsweise das dauernde Offenhalten während des Tages zu verfügen.

Gemäss angefochtener Baubewilligung löst das Bauvorhaben sodann 60 Lastwagenfahrten pro Tag aus. Die Wahrscheinlichkeit, dass zwei Lastwagen gleichzeitig auf das Gelände einfahren müssen bzw. ein Lastwagen aus- und einer einfahren muss bzw. ein Lastwagen nicht auf das Gelände einfahren kann, weil ein anderer auf diesem manövriert, und es dadurch zu einem Rückstau auf der G.-Strasse kommen könnte, erweist sich bei dieser Anzahl Fahrten doch eher als gering. Bei der G.-Strasse handelt es sich zudem um eine Stichstrasse, weshalb kein Durchgangsverkehr herrscht.

Sie verläuft im massgeblichen Bereich sodann schnurgerade. Allenfalls kurz auf der G.-Strasse wartende Fahrzeuge sind daher für herannahende Fahrzeuge schon von weitem sichtbar. Eine Verkehrsgefährdung durch wartende Fahrzeuge kann daher ausgeschlossen werden. Auch diese Rüge der Rekurrentin erweist sich daher – abgesehen von der in die Baubewilligung aufzunehmenden Auflage betreffend Offenhalten des Arealtors tagsüber – als unbegründet.

8.1.

Schlussendlich bringt die Rekurrentin vor, von der seitlich offenen Verkehrshalle dürfte übermässige Lärmimmissionen ausgehen. Geplant sei, den gesamten Güterumschlag mittels Lastwagen in dieser Halle abzuwickeln, ohne dass irgendwelche Einhausungen oder anderweitige Massnahmen zur Eindämmung der Lärmimmissionen des 24-Stunden-Logistikbetriebs geplant seien. Hinzu komme die lärmige Zu- und Wegfahrt der Lastwagen, welche vor allem nachts durchgeführt würden. Ausserdem sei auch dem Vorsorgeprinzip nicht Rechnung getragen worden. Dabei gelte es zu beachten, dass sich in der Umgebung lärmempfindliche Nutzungen befinden würden.

Eine einlässliche und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit der Lärmproblematik finde sich auch nicht in den diesbezüglichen Erwägungen in der angefochtenen kantonalen Verfügung. Die in Dispositiv-Ziffer IV enthaltenen Auflagen seien vor diesem Hintergrund zudem zu unbestimmt, zumal die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte zwingend grundsätzliche bzw. konzeptionelle Anpassungen des Bauprojektes bedürften.

8.2.

Die kantonale Vorinstanz macht geltend, gemäss Baugesuchsunterlagen seien Arbeits- und Öffnungszeiten von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr ausgewiesen. Für diese Zeit gelte für die Empfindlichkeitsstufe III ein Planungswert von 60 dB(A). Aufgrund der hohen Abstandsdämpfung werde davon ausgegangen, dass der Planungswert an den nächstgelegenen lärmempfindlichen Räumen nach Art. 2 Abs. 6 LSV eingehalten werde.

8.3.

Die private Rekursgegnerin hält diesbezüglich fest, der nachgereichten Lärmprognose lasse sich entnehmen, dass die Planungswerte für Industrie- und Gewerbelärm durchaus eingehalten seien. Somit habe sich die Annahme in der kantonalen Verfügung bestätigt, wonach aufgrund hoher Abstandsämpfung und hoher Lärmempfindlichkeitsstufe die Anforderungen im Sinne von Anhang 6 LSV erfüllt seien. Auch in Bezug auf den Strassenverkehrslärm würden die Planungswerte deutlich unterschritten.

Unter dem Titel Vorsorgeprinzip würden sich keine zusätzlichen Lärmbegrenzungsmaßnahmen rechtfertigen lassen, welche den Bestand der Baubewilligung in Zweifel ziehen könnten. Seien die Planungswerte eingehalten, würden sich weitergehende Emissionsbegrenzungen im Rahmen der Vorsorge höchstens dann rechtfertigen, wenn mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden könne. Dies sei hier nicht der Fall.

8.4.1

Beim streitbetroffenen Betrieb handelt es sich um eine ortsfeste Anlage im Sinn von Art. 7 Abs. 7 des Umweltschutzgesetzes (USG) und von Art. 2 Abs. 1 LSV. Die Anlage gilt als neue Anlage im Sinne der Lärmschutzverordnung. Die Emissionen einer neuen Anlage sind einerseits im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV). Andererseits ist dafür zu sorgen, dass die durch die Anlage verursachten Immissionen in deren Umgebung zu keiner Überschreitung der Planungswerte (Art. 25 Abs. 1 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV) bzw. zusammen mit dem Lärm anderer Anlagen zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen (Art. 8 und 13 ff. USG; Art. 40 Abs. 2 LSV).

Die vorliegende Anlage hat die Belastungsgrenzwerte für Industrie und Gewerbelärm einzuhalten (Anhang 6 Ziff. 1 Abs. 1 lit. d in Verbindung mit Ziff. 2 LSV; VB.2004.00394 vom 23. Februar 2005, E. 4.2.2). Die Planungswerte betragen gemäss Anhang 6 zur LSV in der hier massgebenden Empfindlichkeitsstufe III 60 dB tagsüber und 50 dB nachts.

Nach Art. 36 Abs. 1 LSV ermittelt die Vollzugsbehörde die Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen oder ordnet deren Ermittlung an, wenn sie

Grund zur Annahme hat, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten sind oder ihre Überschreitung zu erwarten ist. An die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung der Planungswerte dürfen keine hohen Anforderungen gestellt werden; setzt die Erteilung der Baubewilligung eine positive Prognose hinsichtlich der Einhaltung der Planungswerte voraus, so sind weitere Ermittlungen in Form einer Lärmprognose schon dann geboten, wenn eine Überschreitung der Planungswerte beim aktuellen Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden kann (BGr 1A.58/2002, E. 2.4, www.bger.ch = URP 2002, S. 685). Es sind alle relevanten Lärmquellen der Anlage zu berücksichtigen, wozu auch bestimmte Sekundärimmissionen gehören wie etwa die Zu- und Wegfahrten (Ziff. 1 Anhang 6 LSV; RB 2004 Nr. 80 E. 3.2 = BEZ 2004 Nr. 31 = URP 2004 S. 336; Anne-Christine Favre, *La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement*, Zürich etc. 2002, S. 100 f.; André Schrade/Theo Loretan in: *Kommentar zum Umweltschutzgesetz*, 1998, Art. 11 N. 17c; Robert Wolf in: *Kommentar USG*, 2000, Art. 25 N. 36 mit weiteren Hinweisen).

8.4.2.

Die von der privaten Rekursgegnerin mit der Vernehmlassung eingereichte Lärmprognose der S. AG vom 14. Februar 2019 geht auch von gewissen nächtlichen Aktivitäten auf dem Betriebsareal aus. Indes ersuchte die Bauherrin lediglich um einen Tagesbetrieb, wie sich aus den von der privaten Rekursgegnerin im Baugesuch gemachten Angaben ergibt. Gemäss diesen beschränken sich die Arbeits- und Öffnungszeiten des Betriebs auf 7.00 bis 19.00 Uhr und es ist auch nur zu diesen Zeiten Werksverkehr und Güterumschlag auf dem Betriebsareal geplant (act. 15.3.30). Nur dieser Tagesbetrieb war mithin Gegenstand des Baugesuches und wird mithin von der Baubewilligung umfasst, was auch aus der Duplik des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA) erhellt. Ein 24 h-Betrieb wurde mitnichten bewilligt. Ein solcher kann daher auch nicht Rekursgegenstand sein. Will die private Rekursgegnerin auch nachts den Betrieb aufrechterhalten, muss sie ein entsprechendes Baugesuch einreichen.

In der angefochtenen Bewilligung vom 19. November 2018 ging das AWA davon aus, dass gestützt auf die Baugesuchsunterlagen und die Nutzungszone aufgrund hoher Abstandsdämpfung und hoher Empfindlichkeitsstufe kein Grund zur Annahme bestehe, die Anforderungen im Sinne von Anhang 6 LSV seien nicht eingehalten, weshalb keine zusätzlichen Massnahmen

notwendig seien. Dieser Auffassung des AWA kann gefolgt werden. Die Einhaltung – bzw. deutliche Unterschreitung – der Planungswerte am Tag sind mit der von der privaten Rekursgegnerin eingereichten Lärmprognose der S. AG vom 14. Februar 2019 nachgewiesen worden. Danach liegt die maximale Lärmbelastung der Betriebswohnung auf dem rekurrentischen Grundstück im Tageszeitraum bei 50,1 dB(A) und somit knapp 10 dB(A) unter den erlaubten 60 dB(A). Bei solch einem tiefen Wert fallen auch allfällige Ausnahmetransporte, welche erwartungsgemäss lediglich punktuell zum Einsatz kommen werden, lärmrechtlich kaum ins Gewicht. Weitere Ermittlungen hinsichtlich des Lärms durften unter diesen Umständen unterbleiben. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Baudirektion in ihrer Verfügung festgehalten hat, dass ergänzende oder verschärfte Lärmbegrenzungen vorbehalten würden, sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt ergeben, dass durch den Betrieb übermässige Lärmeinwirkungen verursacht würden.

8.4.3.

Die Rekurrentin macht sodann geltend, das Vorsorgeprinzip sei nicht berücksichtigt worden. Nach dem in den Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV statuierten Vorsorgeprinzip wird verlangt, dass die Emissionen so weit begrenzt werden, als die technisch machbar und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Bei der Anwendung des Vorsorgeprinzips ist jedoch auch das Verhältnismässigkeitsprinzip zu berücksichtigen. Das Vorsorgeprinzip hat emissionsbegrenzenden und nicht -eliminierenden Charakter. Die Nachbarn einer Anlage haben keinen Anspruch darauf, dass diese absolut lärmfrei funktioniert. Vielmehr sind geringfügige Belästigungen zumutbar. Bei tiefen Emissionswerten kommt das Vorsorgeprinzip demnach zwar ebenfalls zur Anwendung, doch können zu deren Vermeidung entsprechend nur Massnahmen angeordnet werden, die mit geringem Aufwand verbunden sind (BGE 133 II 169 E. 3.2 mit Hinweisen).

Der Betrieb unterschreitet die Planungswerte zu Tageszeiten massgeblich (um ca. 10 dB(A)), weshalb sich Vorsorgemassnahmen zum jetzigen Zeitpunkt – insbesondere die von der Rekurrentin vorgeschlagene Einhausung – als unverhältnismässig erweisen würden. Sollte die private Rekursgegnerin jedoch künftig ihren Betrieb auch zur Nachtzeit fortführen wollen, wäre eine neue Bewilligung einzuholen. Das AWA hätte die lärmrechtliche Situation erneut zu prüfen. Die Planungswerte in der Nacht dürften – zumindest

gemäss der von der privaten Rekursgegnerin eingereichten Lärmprognose – nur knapp unterschritten werden, weshalb sich dannzumal die Prüfung emissionsbegrenzender Massnahmen gemäss dem Vorsorgeprinzip aufdrängen dürften.

Aufgrund dieser Ausführungen ist der Rekurs auch in diesem Punkt abzuweisen.

9.1.

Die Rekurrentin bringt in der Replik sodann erstmals vor, die Baubewilligung basiere auf unvollständigen Angaben. Die Bewilligungsbehörden hätten ohne weitere Abklärungen auf die von der privaten Rekursgegnerin im Gesuch vom 30. August 2018 gemachten Angaben abgestellt. Dabei würden sie jedoch ausblenden, dass das Logistikzentrum nicht bloss verwendet werde, um die Lastwagen über Nacht abzustellen, sondern dass in diesem vielmehr ein reger Waren- und Güterumschlag stattfinden werde. Das Vorhaben würde sodann viel mehr Fahrten auslösen, als angegeben. Ausserdem würden die Spezialtransportfahrzeuge weder im Baugesuch noch in der Baubewilligung erwähnt.

9.2.

Die Rekurschrift muss gemäss § 23 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegengesetzes (VRG) einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der Rekurs ist zufolge § 22 Abs. 1 VRG innert 30 Tagen bei der Rekursinstanz schriftlich einzureichen. Die Rekursfrist ist eine gesetzliche Verwirkungsfrist (vgl. § 12 Abs. 1 VRG). Nach deren Ablauf vorgenommene Prozesshandlungen entfalten grundsätzlich keine Rechtswirkungen. Dies gilt auch für eine Erweiterung der Rekursanträge oder eine Ergänzung der Rekursbegründung (Alain Griffel, in: Kommentar VRG, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2014, § 22 Rz. 13 und § 23 Rz. 23).

Demgemäss ist auf die erstmals mit der Replik vorgebrachte Rüge, wonach die Baubewilligung und -unterlagen auf unvollständigen und unrichtigen Angaben beruhen würden, nicht einzutreten. Der Vollständigkeit halber ist zu bemerken, dass die Baubewilligung jedoch auch nur für die im Baugesuch gemachten Angaben (Anzahl Fahrten, Betriebszeiten etc.) gültig ist. Sollte sich in Zukunft erweisen, dass diese Angaben massiv überschritten

würden, wäre von Seiten der privaten Rekursgegnerin eine neue Bewilligung einzuholen.

10.1.

Zusammenfassend ist der Rekurs insoweit teilweise gutzuheissen, als der angefochtene Beschluss in Bezug auf das Areal mit einer Nebenbestimmung zu ergänzen ist. Im Übrigen ist der Rekurs abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

10.2.

Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten der Rekurrentin zu 7/8 sowie der kommunalen Vorinstanz und der privaten Rekursgegnerin zu je 1/16 aufzuerlegen (§ 13 VRG).

Nach § 338 Abs. 1 PBG bzw. § 2 der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts (GebV VGr) legt das Baurekursgericht die Gerichtsgebühr nach seinem Zeitaufwand, nach der Schwierigkeit des Falls und nach dem bestimmbaren Streitwert oder dem tatsächlichen Streitinteresse fest. Liegt wie hier ein Verfahren ohne bestimmbaren Streitwert vor, beträgt die Gerichtsgebühr in der Regel Fr. 500.-- bis Fr. 50'000.-- (§ 338 Abs. 2 PBG; § 3 Abs. 2 GebV VGr). In besonders aufwendigen Verfahren kann die Gerichtsgebühr bis auf das Doppelte erhöht werden (§ 4 Abs. 1 GebV VGr). Bei der Bemessung der Gebührenhöhe steht der Rekursinstanz ein grosser Ermessensspielraum zu (Kaspar Plüss, in: Kommentar VRG, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2014, § 13 Rz. 25 ff.).

Im Lichte des vorliegend gegebenen tatsächlichen Streitinteresses (finanzielle Bedeutung des Bauvorhabens im streitgegenständlichen Umfang [Bausumme von Fr. 19,75 Mio.]), des getätigten Verfahrensaufwandes (Abteilungs-Augenschein) und des Umfangs des vorliegenden Urteils ist die Gerichtsgebühr auf Fr. 8'000.-- festzusetzen (BGr 1C_566/2015 vom 18. Februar 2016, E. 2; BGr 1C_244/2013 vom 4. Juli 2013, E. 4; BRGE II Nrn. 0162 und 0163/2012 vom 23. Oktober 2012, E. 16, in BEZ 2014 Nr. 36; Entscheid bestätigt mit VB.2012.00774 vom 22. August 2013, dieser bestätigt mit BGr 1C_810/2013 vom 14. Juli 2014; www.baurekursgericht-zh.ch).

10.3.

Gemäss § 17 Abs. 2 lit. a VRG kann im Rekursverfahren und im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die unterliegende Partei oder Amtsstelle zu einer angemessenen Entschädigung für die Umtriebe der Gegenpartei verpflichtet werden, wenn die rechtsgenügende Darlegung komplizierter Sachverhalte und schwieriger Rechtsfragen besonderen Aufwand erforderte oder den Beizug eines Rechtsbeistandes rechtfertigte. Die Bemessung der Umtriebsentschädigung richtet sich nach § 8 GebV VGr.

Der Beizug eines Rechtsbeistandes ist in aller Regel als Grund für die Zusprechung einer Umtriebsentschädigung einzustufen (VB.2003.00093 vom 16. Oktober 2003, E. 3.1.). Demnach ist vorliegend der privaten Rekursgegnerin zulasten der Rekurrentin eine dem Verfahrensausgang entsprechend reduzierte Umtriebsentschädigung zuzusprechen. Angemessen erscheint ein Betrag von Fr. 1'800.--. Da die Umtriebsentschädigung pauschal festgelegt wird, entfällt die Zusprechung eines Mehrwertsteuerzusatzes von vornherein (BRKE II Nrn. 0247 und 0248/2007 in BEZ 2007 Nr. 56; www.baurekursgericht-zh.ch).

Bei diesem Verfahrensausgang steht der Rekurrentin keine Umtriebsentschädigung zu.

[...]