

TG_GERICHTE TVR-2005-7 vom 1. Januar 2005

TG Obergericht, 2005-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_gerichte_TVR-2005-7

FR: TG_GERICHTE TVR-2005-7 du 1 janvier 2005

IT: TG_GERICHTE TVR-2005-7 del 1 gennaio 2005

Volltext

Berechtigung zur Anfechtung eines Gestaltungsplans Â§ 44 Ziff. 1 VRG Führt ein Gestaltungsplan zu erhöhtem Verkehrsaufkommen ausserhalb dessen Gebietes, sind die AnstÄhler der Strassen, die den Mehrverkehr aufnehmen mÄhssen, zum Rechtsmittel dann berechtigt, wenn dieser mit mindestens 10% veranschlagt wird. Die Gemeinde V beschloss den Inhalt eines Gestaltungsplanes. F, der ca. 500 m vom Gestaltungsplangebiet EigentÄhmer einer Liegenschaft an einer Strasse ist, an der wegen des Inhalts des Gestaltungsplanes ein erhÄhhtes Verkehrsaufkommen von 6.5% zu erwarten ist, erhob Einsprache. Der Gemeinderat trat darauf nicht ein. Das mit Rekurs angegangene DBU wies ab. Auch das Verwaltungsgericht weist ab. Aus den ErwÄhrgungen: 3. c) Was der BeschwerdefÄhhrer vorbringt, ist nicht geeignet, seine Legitimation zu begrÄhnden. Der Bericht kommt klar zum Schluss, dass bei der Kreuzung mit 6.5% Mehrverkehr zu rechnen ist. Dazu hat das DBU entgegen der Behauptung des BeschwerdefÄhhrers klar Stellung genommen. Auch trifft es nicht eins zu eins zu, dass die G-strasse in der Hauptwindrichtung liegt, kommt sie doch aus Richtung SÄhden auf die Kreuzung zu. So oder so aber ist die Verkehrszunahme mit maximal 7% inklusive dem Verkehr aus der Baulandreserve in der Gewerbe- und Industriezone kaum spÄhbar und klar unterhalb des Wertes von 10%, den das Verwaltungsgericht als Richtwert fÄh die Bejahung der Legitimation fÄh ausserhalb des Planungsgebietes befindliche Dritte betrachtet. Dass es dabei konkret um die Auswirkungen von LÄhrm und Luftverunreinigung geht, ist selbstredend, denn nur diese Werte sind umweltrechtlich relevant, nicht aber die abstrakte Zahl als solche. Eine Zunahme des Verkehrs von 14â000 Fahrzeugen pro Tag um maximal 7% bewirkt beim LÄhrm eine ErhÄhhung des Schallpegels um weit unter 1 dB(A), ist mithin kaum wahrnehmbar. Analoges gilt fÄh die Luftschadstoffe. Dass diese Mehrbelastung mit 7% zu lÄhngeren Staus fÄhhren soll, ist eine nicht belegte Behauptung des BeschwerdefÄhhrers. Die Gemeinde jedenfalls stellt solche in Abrede. An dieser Stelle sei nur der Hinweis gemacht, dass allfÄhllige Verkehrsregelungsmassnahmen nicht in diesem Verfahren zu erÄhtern sind, dass diese aber wohl in ErwÄhrgung zu ziehen wÄhren, sollte sich die BefÄhchtung des BeschwerdefÄhhrers bewahrheiten. Damit ergibt sich, dass das DBU zu Recht davon ausging, dem BeschwerdefÄhhrer fehle die Betroffenheit im Sinne von Â§ 44 Ziff. 1 VRG. Entscheid vom 16. MÄhrz 2005 Das Bundesgericht hat die dagegen erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde abgewiesen. Aus dessen ErwÄhrgungen: 3.6 Nach dem Gesagten ist die Prognose der kantonalen BehÄhörden, wonach aufgrund des Gestaltungsplans mit einer Verkehrszunahme von weniger als 10% zu rechnen sei, nicht offensichtlich unrichtig, weshalb darauf abzustellen ist. Aufgrund dieser Sachlage durfte das Verwaltungsgericht ohne Verletzung von Bundesrecht die Legitimation des BeschwerdefÄhhrers verneinen. Urteil vom 9. November 2005 (1A.131/2005) ×

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