

# **TG\_OBERGERICHT TVR 2016 Nr. 19 vom 2. Mai 2016**

Tg Obergericht, 2016-05-02, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg\\_obergericht\\_TVR\\_2016\\_Nr.\\_19](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_obergericht_TVR_2016_Nr._19)

FR: TG\_OBERGERICHT TVR 2016 Nr. 19 du 2 mai 2016

IT: TG\_OBERGERICHT TVR 2016 Nr. 19 del 2 maggio 2016

## **Regeste**

Einsprachelegitimation aufgrund von Verkehrsimmissionen

## **Erwägungen**

### **E. 2**

Produktionsfläche gemäss SN-Norm) davon aus, es kämen ca. 25 Mitarbeiter in der Produktion und weitere 5 Mitarbeiter für Lager und Büro hinzu, wären es zusätzliche 30 Mitarbeiter. Es ist zu berücksichtigen, dass in der heutigen Zeit bei weitem nicht mehr alle Arbeitnehmer das Mittagessen zuhause oder im Restaurant einnehmen. Viele nehmen ihr Essen am Morgen bereits von zuhause mit oder besorgen es sich auf dem Arbeitsweg. Ein entsprechender Aufenthaltsraum für die Belegschaft für den Aufenthalt über Mittag ist denn auch geplant. Es ist also anzunehmen, dass etwa die Hälfte der zusätzlichen 30 Mitarbeiter über Mittag zurückkehrt. Dies ergibt pro Tag 90 zusätzliche Fahrten (15 x 4 Fahrten + 15 x 2 Fahrten). Hinzu kommen ca. 20 Fahrten für Besucher etc. und etwa 3 Lastwagen, insgesamt also 116 Fahrten. Dabei ist auch hier unerheblich, ob die Verkehrszählungen im Sommer oder im Winter durchgeführt wurden, denn je nach dem würden auch die in der näheren Umgebung wohnenden Arbeitnehmer teilweise z.B. mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen und sich die Autofahrten entsprechend proportional vermindern.

### **E. 2.1**

Laut § 103 des Planungs- und Baugesetzes (PBG, SR 700) kann derjenige, der von einem Bauvorhaben berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse hat, während der Auflagefrist bei der Gemeindebehörde schriftlich und begründet Einsprache erheben. Die Prüfung der Legitimation im Einspracheverfahren richtet sich praxisgemäss nach den Bestimmungen über das Rekursverfahren (TVR 2010 Nr. 4, E. 4.1). Laut § 44 Ziff. 1 VRG ist zum Rekurs berechtigt, wer durch einen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Aufgrund des konkreten Sachverhaltes müssen das besondere Berührtsein und das schutzwürdige Interesse glaubhaft erscheinen, ansonsten jedermann, der eine unzutreffende Behauptung aufstellt, die Beschwerdeberechtigung zustünde. Dies liefe im Ergebnis auf eine unzulässige Popularbeschwerde hinaus. Will ein Nachbar eine Baubewilligung anfechten, muss er glaubhaft darlegen, dass er namentlich in räumlicher Hinsicht eine besondere Beziehungsnähe zum Streitgegenstand aufweist und dass seine tatsächliche oder rechtliche Situation durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden kann. Bei der Beurteilung der Legitimation ist eine Würdigung aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente vorzunehmen (Urteil des Bundesgerichts 1C\_133/2008 vom 6. Juni 2008 E. 2.3, mit Verweis auf BGE 133 II 249 E. 1.3.1; TVR 2010 Nr. 4, E. 4.1). Das Bundesgericht führte zur Frage der Legitimation z.B. bei Einsprachen gegen Baubewilligungen aus, diese müsse mindestens im gleichen Umfang wie für die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht gewährleistet

sein. In BGE 136 II 281 wurde sodann näher dargelegt, was folgt: „(Zitat E. 2.2 - 2.3.1) 2.3.2 Wird die Einsprache- und Rechtsmittelbefugnis aus den Immissionen des Zubringerverkehrs abgeleitet, so müssen diese für den Beschwerdeführer deutlich wahrnehmbar sein, damit er zur Beschwerde legitimiert ist (BGE 113 Ib 225 E. 1c S. 228 f.; BGE 110 Ib 99 E. 1c S. 102). In Grenzfällen besteht ein Beurteilungsspielraum, bei dessen Ausübung einerseits eine kaum mehr zu begrenzende Öffnung des Beschwerderechts zu vermeiden ist und andererseits die Schranken auch nicht zu eng gezogen werden dürfen, um nicht die vom Gesetzgeber gewollte Überprüfung der richtigen Rechtsanwendung in Fällen, in denen der Beschwerdeführer ein aktuelles und schützenswertes Interesse besitzt, auszuschliessen (BGE 112 Ib 154 E. 3 S. 159 mit Hinweis). Das Bundesgericht prüft die Legitimationsvoraussetzungen in einer Gesamtwürdigung anhand der im konkreten Fall vorhandenen tatsächlichen Verhältnisse. Es stellt nicht schematisch auf einzelne Kriterien (wie z.B. Distanz zum Vorhaben, Sichtverbindung etc.) ab. So hat das Bundesgericht die Beschwerdeberechtigung verneint in Bezug auf Personen, die in einer Entfernung von rund 250 m bis 1,7 km vom an zentraler Lage in der Innenstadt von Zürich geplanten Casinobetrieb wohnten, weil keine deutlich wahrnehmbare zusätzliche Lärmimmissionen an den bereits vorbelasteten Strassenabschnitten zu erwarten waren. In gleicher Weise wurde die Beschwerdelegitimation verneint beim Zufahrtsverkehr zu einer Kiesgrube, weil sich das Grundstück der Beschwerdeführerin in einem hinreichenden Abstand von 60 m zur Kieswerkstrasse jenseits einer Böschung sowie eines kleinen Waldsaums befand, sodass die Immissionen aus dem Kiesgrubenverkehr für sie nicht mehr deutlich wahrnehmbar waren. In Bezug auf Anwohner der Zufahrt zu einer Tongrube, in welcher eine Inertstoffdeponie eingerichtet werden sollte, bejahte das Bundesgericht die Einsprache- und Beschwerdeberechtigung. Ebenfalls bejaht wurde die Legitimation bei Personen, welche ungefähr einen Kilometer vor der Einfahrt in ein Kiesgrubengelände wohnten, wenn während 40 bis 50 Jahren durchschnittlich mit 120 Hin- und Rückfahrten pro Tag zu rechnen war (BGE 113 Ib 225 E. 1c). Bei Lärmimmissionen des Verkehrs zu einem regionalen Einkaufszentrum bezeichnete das Bundesgericht die Bejahung der Legitimation bei einer Verkehrszunahme von 10% als recht- und zweckmässig. Dabei wurde davon ausgegangen, dass eine Steigerung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) um 25% zu einer Erhöhung des Verkehrslärmpegels um 1dB(A) führte und eine solche wahrgenommen werden könne.“ Im Urteil des Bundesgerichts 1C\_204/2012 vom 25. April 2013 hielt das Bundesgericht zur Rechtsmittellegitimation von Nachbarn sodann in E. 4 fest, was folgt: „(...) Die Betroffenheit von Anwohnern kann nach der Rechtsprechung auch aus Immissionen herrühren, die vom Zubringerverkehr ausgehen, die ein Bauvorhaben verursacht. Das Bundesgericht beurteilt die Legitimation anhand von qualitativen (Art des Verkehrsgeräuschs) und quantitativen Kriterien (Erhöhung des Lärmpegels). Es lässt sich dabei von der Erfahrungsregel leiten, dass eine Erhöhung des Beurteilungspegels von 1 dB(A) gerade noch wahrnehmbar ist. In der Praxis wird davon ausgegangen, dass eine Zunahme um 1 dB(A) einer Steigerung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) um rund 25% entspreche, bei geringen Verkehrsmengen bereits einer etwas kleineren Zunahme. Darauf gestützt hat das Bundesgericht eine kantonale Praxis als zulässig erachtet, welche die Legitimation von Anwohnern erst ab einer Verkehrszunahme von mindestens 10% bejaht (Urteil 1A.148/2005 vom 20. Dezember 2005 E. 3.5 und 3.6, in: ZBl 107/2006 S. 609). Die besondere Betroffenheit kann allerdings auch gegeben sein, wenn die Lärmzunahme rein rechnerisch unter 1 dB(A) liegt, sich aber wegen des fraglichen Bauvorhabens die Verkehrszusammensetzung - etwa

aufgrund der Erhöhung des Lastwagen-Anteils - erheblich verändert (BGE 136 II 281 E. 2.5.4). Die bundesgerichtliche Rechtsprechung misst den erwähnten quantitativen Kriterien keine absolute Bedeutung zu. Das Bundesgericht hat vielmehr stets betont, dass die legitimationsbegründende Betroffenheit in einer Gesamtwürdigung anhand der im konkreten Fall vorliegenden tatsächlichen Verhältnisse zu beurteilen ist. Es kann daher nicht in schematischer Weise auf einzelne Kriterien abgestellt werden (BGE 136 II 281 E. 2.3.2).“

## **E. 2.2**

Der Beschwerdeführer ist Eigentümer des Stockwerkeigentums Nr. S 388 auf der Liegenschaft Nr. XX und damit einer Attikawohnung an der G-Strasse in der verfahrensbeteiligten Gemeinde. Er wohnt im dritten Stock. Die Distanz von seiner Attikawohnung zum Bauvorhaben beträgt 480 m in nördlicher Richtung. Der Beschwerdeführer bzw. sein Anwalt wies anlässlich des Augenscheins der Vorinstanz darauf hin, es bestehe von seinem Balkon bzw. seiner Wohnung direkte Sichtverbindung zum Bauvorhaben. Hierzu muss aber ergänzt werden, dass direkt anschliessend an das Gebäude, auf dem sich die Attikawohnung des Beschwerdeführers befindet, in nördlicher Richtung zwei weitere, ebenfalls dreistöckige Mehrfamilienhäuser mit Attikawohnung stehen, die ihn vor Immissionen aus nördlicher Richtung (zumindest teilweise) schützen. Aufgrund der Distanz von beinahe einem halben Kilometer kann aber ohnehin davon ausgegangen werden, dass vom Bau und eigentlichen Betrieb der geplanten Lager- und Produktionshalle der Verfahrensbeteiligten keine direkten Immissionen auf die Liegenschaft des Beschwerdeführers einwirken werden. Es sind weder positive noch negative Immissionen zu erwarten. Eine Rechtsmittellegitimation wegen direkter Immissionen ist aufgrund der Distanz zum Bauvorhaben auszuschliessen.

## **E. 2.3**

Der Beschwerdeführer macht nun aber geltend, dass durch den Bau und den Betrieb des projektierten Gebäudes Mehrverkehr zu erwarten sei (Zubringerverkehr), wodurch auch auf sein Grundstück mit erheblichen Immissionen durch vermehrten Zugangsverkehr zu rechnen sei. Zu prüfen ist daher, ob durch den Bau und insbesondere den Betrieb des projektierten Gebäudes zu erwarten ist, dass der Zugangsverkehr zur Liegenschaft der Verfahrensbeteiligten so erheblich zunehme, dass der Beschwerdeführer dies in wahrnehmbarem Umfang wird feststellen können. Dabei ist gemäss der in E. 2.1 dargestellten bundesgerichtlichen Rechtsprechung eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen.

### **E. 2.4.1**

Die derzeitige Situation stellt sich wie folgt dar: Laut dem gültigen Zonenplan der verfahrensbeteiligten Gemeinde liegt die Parzelle des Beschwerdeführers in der Wohn- und Gewerbezone WG3. In unmittelbarer Umgebung südöstlich davon (50 m) beginnt die Industriezone. Erschlossen werden die Liegenschaft des Beschwerdeführers sowie auch diejenigen in der südlichen Umgebung (inkl. Industriezone) von der acht Meter breiten G-Strasse, wobei sich auf der westlichen Seite dieser Strasse ein ca. ein Meter grosser, gelb markierter und auch mit Strassenpfählen separierter Streifen für Fussgänger befindet. Vom Mehrfamilienhaus, in dem der Beschwerdeführer wohnt, führt die G-Strasse in Richtung Norden 125 m weit bis zur Kreuzung Z-Strasse/G-Strasse. Ab dieser Kreuzung ist die G-Strasse in Richtung Norden (also zum Baugrundstück der Verfahrensbeteiligten) eine Sackgasse, die bei der Liegenschaft der Verfahrensbeteiligten endet. Sämtlicher

Zubringerverkehr zur Liegenschaft der Verfahrensbeteiligten und damit auch zum künftigen Bauprojekt wird daher über diese Kreuzung erfolgen müssen.

#### **E. 2.4.2**

Die streitbetroffene Liegenschaft Nr. XX der Verfahrensbeteiligten liegt in der Industriezone und wird nur durch die dort noch 7 m breite G-Strasse erschlossen. Das Bauprojekt soll im südlichen, noch unüberbauten Teil der Parzelle realisiert werden. Das zu erstellende, zweistöckige Gebäude ist von Ost nach West ausgerichtet und weist eine Länge von 100 m und eine Breite von 25 m auf. Dem Situationsplan kann entnommen werden, dass nördlich entlang der geplanten Halle eine Erschliessungsstrasse verläuft. Im Anschluss daran befindet sich das bereits bestehende, rechteckige Gebäude Nr. 380, das mit der Längsseite von 80 m parallel zum geplanten Gebäude steht und eine Breite von 52 m aufweist. Dieses Gebäude, an dem sich zur Erschliessungsstrasse hin vier Laderampen befinden, dient heute der R AG, Küchenbau, als Produktionshalle. Nördlich anschliessend an das Gebäude Nr. 380 befinden sich, ineinander verschachtelt, auf der gleichen Liegenschaft noch die Gebäude Nrn. 588, 0.143, 195 und 250, wobei diese Gebäude zusammen mehr oder weniger ein Rechteck bilden, jedoch in den Aussenmassen zusammen nicht die Grösse des Gebäudes Nr. 380 erreichen.

#### **E. 2.5.1**

Was das aktuelle Verkehrsaufkommen betrifft, wurde dieses durch das Büro M. im Zeitraum vom 20. bis 27. Februar 2014 und vom 6. bis 15. März 2014 gemessen/gezählt. Dabei wurde die erste Verkehrserhebung laut dem Erhebungsbericht vom 8. März 2014 im Zeitraum vom 20. bis zum 27. Februar 2014 auf der Höhe der Liegenschaft Nr. NN durchgeführt, also an der nordwestlichen Ecke der Liegenschaft der Stiftung H. Der Messpunkt liegt nördlich der Kreuzung Z-Strasse/G-Strasse, also bereits an der Sackgasse. (...)

#### **E. 2.5.2**

(...)

#### **E. 2.5.3**

Aus dem soeben Gesagten lässt sich nun folgern, dass sich - unabhängig von der Grösse des Projekts der Verfahrensbeteiligten - der grösste Teil eines künftigen Liefer- oder Anlieferungsverkehrs für die Verfahrensbeteiligte aus dem Raum Weinfelden (oder umgekehrt) nicht über den Teil der G-Strasse abwickeln wird, an dem der Beschwerdeführer wohnt. Auch ist dennoch nicht auszuschliessen, dass ein gewisser Teil des durch die projektierten Gebäude/Anlagen generierten Mehrverkehrs, der von bzw. in Richtung Frauenfeld geht, trotz Tempo 30 über den westlichen Teil der Z-Strasse abgewickelt wird, weil auch hier die Fahrt über die G-Strasse/D-Strasse einen Umweg von einigen 100 m bedeuten würde. Alles in allem kann gestützt auf die Verkehrserhebung des Ingenieurbüros M und die von ihm ermittelten Verkehrszahlen gesagt werden, dass nur rund die Hälfte des durch das Bauvorhaben der Verfahrensbeteiligten verursachten Mehrverkehrs direkt vor der Liegenschaft des Beschwerdeführers vorbei fahren wird. Diese Aussage gilt unabhängig davon, ob im Sommer gegebenenfalls mit weniger Verkehr zu rechnen ist, wie der Beschwerdeführer dies in seiner Stellungnahme vom 10. September 2014 an die Vorinstanz geltend machte.

#### **E. 2.6.1**

Es stellt sich damit weiter die Frage, wie gross der Mehrverkehr sein wird, der durch den Bau und den Betrieb des Projekts der Verfahrensbeteiligten sein wird. Dabei kann aber unter Berücksichtigung der in den Akten vorhandenen Informationen lediglich eine mit gewissen Unsicherheiten behaftete Prognose abgegeben werden. Die Vorinstanz ging von 11 neuen Mitarbeitern und der Annahme aus, alle Mitarbeiter würden über Mittag nach Hause fahren. Zudem sei mit zwei zusätzlichen Lastwagenfahrten sowie 20 zusätzlichen Fahrten für Monteure, Kundenbetreuer und Besucher auszugehen. Insgesamt kam die Vorinstanz auf 66 zusätzliche Fahrten. Der Präsident des Verwaltungsgerichts hat zur Verifizierung dieser Zahlen die Verfahrensbeteiligte noch einmal angeschrieben und verschiedene Auskünfte zum projektierten Neubau verlangt. Gefragt wurde insbesondere nach der Anzahl der derzeit bereits vorhandenen Arbeitsplätze in den bestehenden Gebäulichkeiten, nach der Anzahl der zusätzlichen Arbeitsplätze, nach den heute vorhandenen Parkplätzen und den neu zu erstellenden Parkplätzen, nach dem zu erwartenden Liefer- und Publikumsverkehr sowie nach der Nutzung der geplanten Räumlichkeiten. Am 3. August 2015 liess die Verfahrensbeteiligte ihre Antwort einreichen. Derzeit befänden sich 40 Arbeitsplätze im bestehenden Gebäude und geplant seien weitere fünf Arbeitsplätze in der Produktion und etwa zwei Arbeitsplätze im Lager. Gemäss Baueingabe seien 70 Parkplätze ausgewiesen. Die neuen Räumlichkeiten würden für die Produktion, das Lager und das Büro des Lagers genutzt. Der zusätzliche Lieferverkehr betrage etwa 1,5 Lastwagen pro Tag. Publikumsverkehr werde es nicht geben, da nur Produktion und Lager geplant seien. Ausstellung und Büro befänden sich weiterhin in Z. Zudem sei der geplante Standort kein Standort für Monteure. Es gebe vier Monteurguppen, doch würden die Fenster in der Regel auf die Baustelle geliefert und nur ausnahmsweise kämen die Monteure vorbei, um Fenster zu holen.

#### **E. 2.6.2**

Hierzu entgegnet der Beschwerdeführer in seiner Eingabe vom 24. August 2015, die Verfahrensbeteiligte verfolge offensichtlich die Strategie, mit möglichst ungenauen Angaben die Überprüfung ihrer Aussage zu verunmöglichen. Geplant sei eine Gesamtfläche von 5'000 m

#### **E. 2.6.3**

Was die Anzahl der insgesamt 70 Parkplätze betrifft, so ist Folgendes auszuführen: Bereits heute befindet sich auf der streitbetroffenen Parzelle im Gebäude Nr. PP die Küchenfabrikation der R AG. Derzeit gibt es gemäss den unbestritten gebliebenen Angaben der Verfahrensbeteiligten auf dem Areal der Liegenschaft Nr. XX ca. 40 Arbeitsplätze. In Anbetracht der Tatsache, dass sich nebst einem Teil des Betriebs der Verfahrensbeteiligten schon jetzt der Produktionsbetrieb einer Küchenbaufirma dort befindet und ein weiterer Betrieb an der G-Strasse 61 (Liegenschaft Nr. XX) angesiedelt ist (...), ist diese Angabe auch glaubwürdig. Da sich das Areal der Verfahrensbeteiligten ausserhalb von W befindet und bereits 40 Arbeitsplätze vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass schon ohne Erweiterung auf jeden Fall 40 Parkplätze notwendig sind. Allein deshalb ist eine faktische Verdoppelung der bisher vorhandenen 21 Parkplätze angezeigt. Die Erhöhung der Parkplatzzahl dient also offensichtlich auch dazu, die bereits jetzt durch die vorhandenen Arbeitsplätze notwendigen Parkplätze zu erstellen.

#### **E. 2.6.4**

Somit ist weiter zu prüfen, wie viele zusätzliche Parkplätze noch benötigt werden. Laut Art. 37 BauR der verfahrensbeteiligten Gemeinde wird die Anzahl der notwendigen Autoabstellplätze bei anderen Nutzungen (z.B. gewerblich) durch den Gemeinderat im Einzelfall unter Berücksichtigung der jeweils gültigen SN-Norm festgelegt (Abs. 2 lit. c). Gemäss der SN Nr. 640 281 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute soll bei Industrie und Gewerbe pro 100 m

#### **E. 2.6.5**

Von der Konzeption her wird das zu bauende Gebäude so gestaltet werden, dass der untere Stock eine Höhe von 7 m und der obere Stock eine solche von 4 m aufweisen wird. Die beiden Sektionaltore für die An- und Auslieferung befinden sich auf der Nordseite, ebenso wie der Warenlift. Daraus lässt sich schliessen, dass der obere Stock wegen der geringen Höhe als Lager- und Büroraum, der untere Stock als Produktionsraum gedacht ist. Lediglich das untere Geschoss wird demnach der verkehrsintensiveren Produktion dienen (2'500 m

#### **E. 2.6.6**

Aus dem soeben Dargestellten kann geschlossen werden, dass mit 2'500 m

#### **E. 2.6.7**

In der Beantwortung der Frage des Präsidenten des Verwaltungsgerichts hat die Verfahrensbeteiligte angegeben, es sei mit ca. 7 weiteren Arbeitsplätzen zu rechnen. In Anbetracht der Dimensionen zur geplanten Halle kann mit der Vorinstanz davon ausgegangen werden, dass es perspektivisch möglicherweise nicht bei diesen sieben Arbeitsplätzen bleibt. Allerdings kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass es 60 Arbeitsplätze werden, denn im vom Beschwerdeführer zitierten Zeitungsartikel wird im Wesentlichen ausgesagt, dass die Verfahrensbeteiligte die Produktion in der Schweiz konzentrieren wolle. Das bedeutet aber nicht, dass auch so viele Arbeitsplätze hierhin verlegt werden. Verwaltungspersonal, Aussendienstmitarbeiter etc. betrifft dies ja nicht. Das Verwaltungsgericht geht daher von folgenden Annahmen aus: Geht man aufgrund der Produktionsfläche im Erdgeschoss von 2'500 m

#### **E. 2.6.8**

Die Vorinstanz ging in ihren Überlegungen davon aus, dass der Beschwerdeführer sämtlichen durch den Neubau verursachten Mehrverkehr in relevanter Weise auch wahrnehmen wird. Dies ist aber aus Sicht des Gerichtes nicht richtig. Der Beschwerdeführer wohnt nicht direkt an dem Teilstück der G-Strasse, welches sich nördlich der Kreuzung Z-Strasse/G-Strasse befindet, sondern im Abschnitt zwischen dieser Kreuzung und der Kreuzung der G-Strasse mit der D-Strasse. Es ist aber aus den gezeigten Gründen und gestützt auf die Erhebungen des Ingenieurbüros M (vgl. E. 2.5) davon auszugehen, dass etwa die Hälfte des Verkehrs, der von der Betriebsstätte der Verfahrensbeteiligten her kommt, an der Kreuzung Z-Strasse/G-Strasse links oder rechts, abbiegen wird. Der Beschwerdeführer wohnt in einer Entfernung von 125 m von dieser Kreuzung entfernt. Seine Wohnung ist zudem gegenüber dieser Kreuzung durch die nördlich davon stehenden Mehrfamilienhäuser abgeschirmt. Denjenigen Mehrverkehr, der an der Kreuzung nach Westen oder nach Osten abbiegt bzw. von dort (also etwa die Hälfte), wird der Beschwerdeführer nicht wahrnehmen. Ohne Zweifel wird der Beschwerdeführer nur denjenigen Mehrverkehr überhaupt bemerken, der tatsächlich auch an seiner Liegenschaft vorbei fährt. Weder der Beschwerdeführer noch die Vorinstanzen haben aber diesem Umstand in ihren Überlegungen Rechnung getragen. Sie sind fälschlicherweise

wohl davon ausgegangen, dass sämtlicher generierte Mehrverkehr auch über den Teil der G-Strasse fährt, an dem der Beschwerdeführer wohnt. Das ist aber nicht der Fall. Etwa die Hälfte der ermittelten 116 Fahrzeugbewegungen führt voraussichtlich nicht über den südlichen Teil der G-Strasse, sondern über die Z-Strasse. Es verbleiben daher nur rund 60 zusätzliche Fahrten für den Abschnitt der G-Strasse, an dem der Beschwerdeführer wohnt. Bei einem bereits vorhandenen DTV von 860 Fahrzeugen pro Tag wird die gemäss Bundesgericht massgebliche Erheblichkeitsgrenze von 25% (vgl oben E. 2.1) bei Weitem nicht erreicht. Auch die in BGE 136 II 281 E. 2.3.2 erwähnte Grenze von 10% wird noch deutlich verfehlt.

### **E. 2.7**

Hinzu kommt nun ein weiterer Umstand, dem weder der Beschwerdeführer noch die Vorinstanzen Beachtung schenken. Die Attikawohnung des Beschwerdeführers liegt in einer Wohn- und Gewerbezone. In unmittelbarer Nähe davon befindet sich eine Industriezone mit mehreren Industriebetrieben. Zu erwähnen sind z.B. die Metallbaufirma S AG, das Pneucenter W sowie die V GmbH. Mit anderen Worten befindet sich der Beschwerdeführer mit seiner Attikawohnung in einem bereits lärm- und verkehrsmässig belasteten Gebiet. Er ist nicht nur vom Verkehrslärm, sondern eben auch vom Industrielärm in seiner unmittelbaren Umgebung beeinträchtigt. Der Zubringerverkehr zu den südlich des Beschwerdeführers gelegenen Industrie- und Gewerbebetrieben, der den Beschwerdeführer ebenfalls belastet, wurde vom Bericht des Ingenieurbüros M gar nicht erfasst, sofern er bereits bei einem der weiter südlich gelegenen Industriebetriebe anhielt und also gar nicht bis zur Messstelle fuhr.

### **E. 2.8**

Würdigt man nun all diese Aspekte, so ergibt sich, dass realistischere Weise mit einem Mehrverkehr von etwa 116 Fahrten pro Tag zu rechnen ist. Aufgrund der aufgezeigten Verkehrsflüsse wird die Hälfte davon nicht denjenigen Teil der G-Strasse befahren, an dem der Beschwerdeführer wohnt, sondern sich über die Z-Strasse abwickeln. Diese Hälfte des Verkehrs ist für den Beschwerdeführer aufgrund der Distanz zur Kreuzung und wegen der davor liegenden Mehrfamilienhäuser nicht wahrnehmbar. Keinesfalls ist mit einer Zunahme des für ihn wahrnehmbaren Verkehrs von 25% zu rechnen, aus den gezeigten Gründen nicht einmal mit 10%. Der Beschwerdeführer wohnt zudem bereits in einem in gewissem Masse lärmvorbelasteten Gebiet. Analog des in BGE 136 II 281 E. 2.3.2 erwähnten Falles aus der Stadt Zürich mit dem Casinobetrieb wird ein durch das Bauvorhaben der Verfahrensbeteiligten generierter Mehrverkehr für ihn nicht zu einer wahrnehmbaren Zunahme führen. Er ist daher nicht legitimiert, gegen das Bauprojekt der Verfahrensbeteiligten ein Rechtsmittel zu erheben. Dem Beschwerdeführer im vorliegenden Fall eine Rechtsmittellegitimation zuzusprechen, käme der Zulassung der Popularbeschwerde gleich. Zu Recht ist daher die verfahrensbeteiligte Gemeinde auf die Einsprache des Beschwerdeführers nicht eingetreten und hat die Vorinstanz den Rekurs dagegen abgewiesen. Auch diese Beschwerde ist somit abzuweisen. Entscheid des Verwaltungsgerichts VG.2015.31/E vom 16. September 2015 Das Bundesgericht hat eine dagegen erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten mit Urteil 1C\_623/2015 vom 2. Mai 2016 abgewiesen. × JavaScript errors detected Please note, these errors can depend on your browser setup. If this problem persists, please contact our support. Contact Support Close

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