

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 3140

vom 10. Oktober 1972

Gemeinde Allschwil, Bau- und Strassenlinienplan "Langmattweg"

A. Der Einwohnerrat Allschwil hat am 9. Februar 1972 dem Bau- und Strassenlinienplan "Langmattweg" zugestimmt.

B. Die öffentliche Planaufgabe fand vom 21. Februar bis 22. März 1972 statt. Sie wurde durch Publikationen im Amtsblatt Nr. 8 vom 24. Februar 1972 und im Allschwiler Wochenblatt Nr. 7 vom 18. Februar 1972 bekanntgegeben. Die betroffenen Grundeigentümer wurden mit eingeschriebenem Brief vom 17. Februar 1972 (Postquittung) benachrichtigt. Mit Schreiben vom 2. März 1972 haben gemeinsam Einsprache erhoben:

1. [REDACTED]
2. [REDACTED]
3. [REDACTED]
4. [REDACTED]
5. [REDACTED]
6. [REDACTED]
7. [REDACTED]
8. [REDACTED]
9. [REDACTED]
10. [REDACTED]
11. [REDACTED]
12. [REDACTED]

13. [REDACTED]
14. [REDACTED]
15. [REDACTED]
16. [REDACTED]
17. [REDACTED]
18. [REDACTED]
19. [REDACTED]
20. [REDACTED]
21. [REDACTED]
22. [REDACTED]
23. [REDACTED]
24. [REDACTED]
25. [REDACTED]

Der Gemeinderat Allschwil führte in der Folge das gesetzlich vorgeschriebene Verständigungsverfahren durch. Eine Einigung war aber nicht möglich.

C. Mit Schreiben vom 12. August 1972 unterbreitet der Gemeinderat Allschwil den Plan und die unerledigte Einsprache zum regierungsrätlichen Entscheid. Für weitere Einzelheiten wird auf die Akten und auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

Der Regierungsrat zieht in Erwägung:

I.

Die Gemeinden sind gestützt auf § 4 in Verbindung mit den §§ 27, 35, 36, 92 und 94 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Juni 1957 befugt, Bau- und Strassenlinienpläne aufzustellen. Gemäss § 3 des gleichen Gesetzes bedürfen die Bauvorschriften der Gemeinden - und darunter fallen auch die Bau- und Strassenlinienpläne - der Genehmigung des Regierungsrates. Die dem Genehmigungsentscheid vorausgehende Prüfung ist dabei auf eine Rechtmässigkeitskontrolle und eine Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung beschränkt.

II.

Die kantonale Verwaltungsgesetzgebung kennt keine Verfahrensvorschriften darüber, in welcher Form die Einspracheentscheide und der Entscheid über einen solchen Gemeindeversammlungsbeschluss zu erlassen sind. Es steht daher nichts entgegen, und es erscheint in Anbetracht des sachlichen Zusammenhanges sowie aus Zweckmässigkeitsgründen gerechtfertigt, unerledigte Einsprachen mit dem Entscheid über die Genehmigung im gleichen Beschluss zu behandeln.

III.

Im Baugesetz ist die regierungsamtliche Ueberprüfungsbefugnis unerledigter Einsprachen nicht speziell geregelt. Es muss daher angenommen werden, dass diese nicht weitergehen kann als für den kommunalen Erlass selbst. Somit steht auch hier dem Regierungsrat nur eine Kontrolle auf Rechtmässigkeit und eine Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung zu. Vermag aber ein kommunaler Erlass diesen Anforderungen zu genügen, so können Einsprachen vom Regierungsrat nicht geschützt werden, es sei denn, es liege Willkür (Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung), ein offensichtlicher Verstoß gegen Treu und Glauben oder ein solcher gegen das Prinzip der Verhältnismässigkeit vor.

IV.

Den Bau- und Strassenlinienplänen füllt lediglich die Aufgabe zu, das für den Bau oder Ausbau der Verkehrsflächen nötige Areal in genauer Lage sicherzustellen. Zudem wird darin der Abstand der neuen Bauten zu den Verkehrsflächen geordnet. Ueber den Zeitpunkt der Ausführung machen diese Pläne hingegen keine Aussage. Deshalb kann auf Einwände, die sich mit der Landabtretung (inkl. Minderwerte und Inkonvenienzen), der Beitragspflicht und der Höhe der Beiträge sowie allen andern Auswirkungen des Strassenbaues auseinandersetzen, in diesem Verfahren nicht eingetreten werden. Solche Einsprachegründe sind vorzubringen wenn sie aktuell werden, d.h. in der Regel anlässlich der Auflage des Bauprojektes. Heute kann lediglich darauf hingewiesen werden, dass nach den Bestimmungen von § 9 der Staatsverfassung jedermann verpflichtet ist, das für öffentliche Strassen, Wege und Plätze nötige Grundeigentum gegen volle Entschädigung abzutreten.

V.

In Berücksichtigung der vorstehenden Kriterien hat die Prüfung des Planes und der unerledigten Einsprache folgendes ergeben:

1. Rechtmässigkeitskontrolle

Sowohl formell-rechtlich wie materiell-rechtlich konnte kein Verstoß gegen die Vorschriften der Gemeinde, des Kantons und des Bundes festgestellt werden. Somit sind in dieser Hinsicht die Voraussetzungen für eine Genehmigung erfüllt.

2. Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung

Auch in dieser Beziehung ist der Plan nicht zu beanstanden.

3. Unerledigte Einsprache

Vorerst muss nochmals an die eingeschränkte regierungsrätliche Ueberprüfungsbefugnis erinnert werden (Abschnitt III). Auch die in Abschnitt IV gemachten Erwägungen sind von Bedeutung.

In der Einsprache wird ausgeführt:

"Im Anschluss an Ihr Chergeschreiben vom 16. Februar 1972 erheben die Unterzeichneten, [REDACTED] Einsprache gegen den Beschluss einer Aenderung der bisherigen Bau- und Strassenlinien gemäss den aufgelegten Plänen.

Eine Begründung für diese Massnahme wurde uns nicht genannt. Das Allschwiler Wochenblatt erwähnt nur kurz, dass das letzte Traktandum der Sitzung des Einwohnerrates - der Bericht des Gemeinderates betreffend rubr. Strassenlinienplan - rasch und ohne Gegenvotum beendet werden konnte. Eigenartig ist, dass der Beschluss so rasch und einstimmig erfolgt ist, ob- schon die Mitglieder scheinbar erst im Sitzungslokal Einsicht in die Pläne erhielten und infolgedessen vor der Abstimmung keine Möglichkeit hatten, sich persön- lich an Ort und Stelle ein richtiges Bild über die Wichtigkeit dieses Traktandums zu machen; ... und dann wird dem Antrag ohne Gegenstimme einfach zuge- stimmt! Kommentar überflüssig. Unser Nachteil ist lei- der die Tatsache, dass an unserer Strasse kein Behörde- mitglied seinen Wohnsitz hat.

Es ist anzunehmen, dass wenigstens eine Abarbeitung des Gemeinderates die heutige Situation vor Antragstellung begutachtet hat. Eine eventuell dabei festgestellte re- lative Enge der Strasse in der Mitte hat ihre Ursache im Neubau der Firma Kreiswerk. Bei einem solchen Neu- bau ist eine gewisse Behinderung nicht zu vermeiden, aber in längstens 3 Monaten soll der Bau beendet sein und dann sind die Strasse und das Trottoir wieder nor- malerweise befahrbar resp. begehbar. Mit Nachdruck müs- sen wir daher darauf hinweisen, dass es sich nur um eine vorübergehende Störung handelt, die in keiner Weise eine Ver- breiterung der Fahrbahn begründen könnte.

Ebenfalls kein Grund wäre die Erschliessung des Gebie- tes in der Nähe. Nur für Einkäufe in den Läden von Neu- allschwil und Allschwil genügen bestimmt die bestehen- den Strassen und für den Verkehr mit der Stadt entsteht heute die neue Verbindung Baselmattweg/Buschweilerweg. Zudem können wir feststellen, dass der Autoverkehr durch den Langmattweg seit der Unterbrechung des Baselmatt- wegcs fühlbar nachgelassen hat; aber auch ohne diese Behinderung können Autos und breite Lastwagen ohne Schwierigkeit jederzeit neben den parkierten Wagen auf der Einbahnstrasse mit normaler Geschwindigkeit zirkulieren.

Eine einheitliche Verbreiterung lässt sich sowieso nicht durchführen. Die Häuser am Strassenbeginn (ungerade Num- mern) stehen bereits auf der Strassenlinie und auf der

Gegenseite müsste der private Parkplatz der Migros zur öffentlichen Strasse geschlagen werden mit dem Ergebnis, dass alsdann der Autoverkehr für die Warenzufuhr vom eigenen Grund und Boden der Migros zum Nachteil der Strassenbenützer auf die Fahrbahn verlegt werden müsste.

Zudem wird sich bei der späteren Detailplanerstellung bald einmal herausstellen, dass die Zugänge bei einzelnen Liegenschaften und Garagen die Ausführung der Arbeiten wenn nicht verunmöglichen so doch wenigstens sehr erschweren werden, z.B. Treppen, die auf dem Trottoir oder am Rand desselben enden.

Dürfen wir Sie darauf aufmerksam machen, dass vor ungefähr 8 Jahren der Langmattweg vollständig neu erstellt und um ein Trottoir gekürzt wurde, wobei nach Ausführung der Arbeiten seinerzeit schon eine prächtige Pappe wegen Absterbens entfernt werden musste. Ungeachtet der damaligen bedeutenden Kosten will man nun neuerdings die Fahrbahn um rund 50 cm verbreitern, das bestehende Trottoir um 15 cm vergrössern und wiederum ein neues mit einer Breite von 1.50 m erstellen. Wir können nur vermuten, dass der Wohlstand auf der Gemeinde ausgebrochen ist, denn sonst könnte man nicht nach dieser kurzen Zeit schon wieder ein neues Projekt vorlegen, dessen Ausführung nicht nur unnötig, sondern auch mit weiteren erheblichen Auslagen verbunden ist. Diese neuen Kosten, deren Höhe wohlweislich verschwiegen wird, sind es die alle Hausbesitzer und Steuerzahler mit Recht empören, besonders wenn der Kanton andersseits nach zusätzlichen Steuern ruft. Möglicherweise könnte der neue Strassenlinienplan auch dazu dienen, in einigen Jahren eines der beiden neuen Trottoirs, auf die bekannte Weise, wiederum für eine Verbreiterung der Fahrbahn zu benützen.

Der neue Plan bedingt auch Landabtretungen von allen Parzelleninhabern sowie den ganzen oder wenigstens den teilweisen Wegfall der Vorgärten. Ebenfalls verschwinden müssten die Einfriedigungen, die nachher nicht mehr überall ersetzt werden könnten. Dadurch rückt der Fahrzeugverkehr sehr zum Leidwesen der Eigentümer und Mieter immer näher an die Hausfronten und da die Bäume und Hecken, die die Lärm- und Staubplage etwas mildern ohne Ausnahme auch geopfert werden müssten, sind die Anwohner in vermehrter Masse von den Auspuffgasen belastigt. Auch das Strassenbild im allgemeinen würde dann noch dazu bestimmt einen schlechten Eindruck machen.

Dass für den Langmattweg, im Gegensatz zu andern Strassen, innert kurzer Zeit wiederum eine Verbreiterung beschlossen wird, ist für [REDACTED] nicht tragbar. Die Heuwinkelstrasse als nächste Paral-

lelstrassen zum Beispiel, die vor der erwähnten Korrektur in ungefähr gleicher Breite erstellt wurde, genügt scheinbar ohne Änderung der Strassenlinien auch heute noch den Bedürfnissen des Verkehrs. Warum, so fragen wir uns, sollte nicht auch der Langmattweg den Bedingungen entsprechen, wenn man das Problem ohne Vorurteil betrachtet.

Gegen eine vernünftige Verwendung der Steuergelder haben wir sicher nichts einzuwenden; mit der etwas grosszügigen Ausgabenpolitik der öffentlichen Hand sind wir in diesem speziellen Fall jedoch nicht einverstanden. Da die geplante Korrektur den Unterzeichnern der Einsprache nur Unannehmlichkeiten und Nachteile bringen, geben wir der Hoffnung Ausdruck, bei den Behörden - nach Prüfung der Angelegenheit - Verständnis für unsere Stellungnahme zu finden."

Für die Beurteilung des Sachverhaltes ist es unerlässlich, das Rad der Zeit um einiges zurückzudrehen. Im Sinne einer ersten Planungsstufe hat nämlich die Einwohnergemeindeversammlung Allschwil bereits am 10. Oktober 1926 einem Strassennetzplan zugestimmt (damalige Bezeichnung: genereller Bauungsplan). Das vorgeschriebene Auflage- und Einspracheverfahren fand vom 23. Oktober bis 21. November 1926 statt. Es sei nur nebenbei erwähnt, dass damals, wie aus den Akten hervorgeht, im relevanten Bereich keiner der Grundeigentümer Einsprache erhob. Der Regierungsrat hat diesen Plan mit Beschluss Nr. 3845 vom 8. November 1927 genehmigt und damit allgemeinverbindlich erklärt. Der Langmattweg ist darin als Hauptstrasse 2. Klasse ausgeschieden. Für diesen Strassentyp schreibt § 18 des vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. 3176 vom 25. September 1956 genehmigten Bau- und Zonenreglementes folgendes vor:

Baulinienabstand:	mindestens	16 m
Strassenlinienabstand		8 - 11 m.

Diese beiden Gegebenheiten rechtlicher Natur wirkten sich logischerweise auf die zweite Planungsstufe, das heisst auf den nun vorliegenden Bau- und Strassenlinienplan, präjudizierend aus. In diesem Plan sind folgende Masse ausgewiesen:

Baulinienabstand:	16 m
Strassenlinienabstand:	9 m.

Der Strassenlinienabstand setzt sich aus einer Fahrbahn von 6 m Breite und zwei Trottoirs von je 1,50 m Breite zusammen. Daraus ist ersichtlich, dass die festgesetzten Werte im Rahmen der materiell-rechtlichen Normen liegen. Auch inbezug auf die Linienführung ist Uebereinstimmung vorhanden. An dieser Situation vermögen weder die Argumente der Einsprecher noch die lange Zeitspanne, die zwischen dem Erlass der ersten und der zweiten Planungsstufe liegt, etwas zu ändern. Deshalb ist der Regierungsrat nicht in der Lage, die Einsprache zu schützen.

- :///:
1. Die Einsprache wird, soweit darauf eingetreten werden kann, als unbegründet abgewiesen.
 2. Gestützt auf § 3 Absatz 2 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Juni 1967 wird der vom Einwohnerrat Allschwil am 9. Februar 1972 beschlossene Bau- und Strassenlinienplan "Langmattweg" genehmigt und damit allgemeinverbindlich erklärt.
 3. Massgebend sind die mit der Inventarnummer 2/cES/61/0 versehenen Pläne (Situation und Profile).
 4. Die Ziffern 2 und 3 dieses Beschlusses sind gestützt auf § 23 des Geschäftsreglementes für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Amtsblatt zu veröffentlichen.

Mitteilung an

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

(alle eingeschrieben)

Gemeinderat Allschwil (2)

Bauverwaltung Allschwil

Ingenieurbüro A. Aegerter + Dr. O. Boss-
hardt AG, Malzgasse 30/32, Basel

Kreisgeometerbüro Binningen,
Weihermattstrasse 2, Binningen

Landeskanzlei

Baupolizeiamt

Vermessungsamt (2)

Tiefbauamt (3)

Wasserwirtschaftsamt (3)

Planungsamt (3)

Baudirektion (2)

Der Landschreiber:

Belting