

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates

des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 1260

vom 26. April 1966

68

A. Die Einwohnergemeindeversammlung von Arlesheim hat am 6. Oktober 1965 den endgültigen Bau- und Strassenlinienplan "Bruggweg (Finkelerweg-Hauptstrasse), Fussweg Domstrasse (Hauptstrasse-Bruggweg), Hauptstrasse (Domstrasse-Bruggweg)" zugestimmt.

B. Die öffentliche Planaufgabe fand vom 25. Oktober bis 24. November 1965 statt. Sie wurde durch Publikation im "Wochenblatt" Nr. 42 vom 22. Oktober 1965 und durch eingeschriebenen Brief an die betroffenen Grundeigentümer vom 18. Oktober 1965 (Postquittung) hinreichend bekanntgegeben. Mit Schreiben vom 17. November 1965 hat [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] rechtzeitig gegen den Plan Einsprache erhoben.

Der Gemeinderat von Arlesheim hat in der Folge das Verständigungsverfahren im Sinne von § 96 Abs. 3 des kantonalen Baugesetzes durchgeführt. Eine Einigung war jedoch nicht möglich.

C. Mit Schreiben vom 15. März 1966 unterbreitet der Gemeinderat den Plan zur Genehmigung und die unerledigte Einsprache zum Entscheid. Für Einzelheiten wird auf die Akten und auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

Der Regierungsrat zieht in Erwägung:

1. Das kantonale Baugesetz gibt den Gemeinden in § 58 Abs. 1 die Befugnis, im Interesse der baulichen Entwicklung für ihr Gebiet Bau- und Strassenlinienpläne aufzustellen. Diese Pläne erwachsen erst mit der regierungsrätlichen Genehmigung in Rechtskraft. Nach konstanter und vom Bundesgericht geschützter Praxis ist die dem Genehmigungsentscheid vorausgehende Prüfung sowohl formeller als auch materieller Natur,

d.h. die Genehmigungsbehörde behält sich neben einer Rechtskontrolle auch eine Ermessenskontrolle vor (vgl. BGE vom 25. Januar 1956 i.S. Gemeinderat Binningen gegen den Regierungsrat Baselland). Bei den endgültigen Bau- und Strassenlinienplänen erstreckt sich dabei die Ueberprüfung in formeller Hinsicht auf die Rechtmässigkeit solcher Gemeindeerlasse und in materieller Hinsicht auf die Zweckmässigkeit der projektierten Bau- und Strassenlinien. Der Regierungsrat kann zwar den Gemeinden keine positiven Vorschriften machen, er ist aber in seinem Entschluss, ob er die Genehmigung ganz, teilweise oder nicht erteilen will, im Rahmen seines pflichtgemässen Ermessens frei. Die gleiche freie Ueberprüfungsbefugnis steht imnach bei der Beurteilung von Einsprachen zu, die nicht privatrechtlicher Natur sind.

2. Die kantonale Verwaltungsgesetzgebung kennt keine Verfahrensvorschriften darüber, in welcher Form die Einspracheentscheide und der Entscheid über die Genehmigung eines solchen Gemeindeversammlungs-Beschlusses zu erlassen sind. Es steht daher nichts entgegen und erscheint in Anbetracht des sachlichen Zusammenhanges sowie aus Zweckmässigkeitsgründen gerechtfertigt, die Einsprache mit dem Entscheid über die Genehmigung im gleichen Beschluss zu behandeln.

3. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen hat die Prüfung des Gemeindeversammlungs-Beschlusses und der dagegen erhobenen Einsprache folgendes ergeben:

4. Die formellen Voraussetzungen für eine Genehmigung des Planes sind erfüllt.

5. In materieller Hinsicht ist festzuhalten, dass die Einwohnergemeindeversammlung von Arlesheim bereits am 19. Dezember 1960 für die zur Diskussion stehende Partie des kommunalen Strassennetzes endgültige Bau- und Strassenlinien beschlossen hatte. Der Regierungsrat konnte diesem Beschluss aber die Genehmigung nicht erteilen, weil er damals im Rahmen der ihm zustehenden Ermessenskontrolle feststellte,

dass Lösungen möglich wären, die den verkehrstechnischen Aspekten und den Belangen des Heimatschutzes weit besser Rechnung tragen würden. Es wird auf die Ausführungen des Regierungsrats-Beschlusses Nr. 403 vom 5. Februar 1963 verwiesen.

Der nun zur Genehmigung unterbreitete Plan ist in dieser Hinsicht in Ordnung. Er entspricht im wesentlichen auch den damaligen Vorstellungen des Regierungsrates. Die in § 11 des Gemeindebaureglementes für Hauptstrassen 2. Klasse und Fusswege vorgeschriebenen Abstände sind ebenfalls eingehalten. Auch die Einmessung der Bau- und Strassenlinien auf die Grenzen der Grundbuchvermessung genügt den Anforderungen, wie sie in der massgebenden Wegleitung des Regierungsrates enthalten sind (RRB vom 10.12.1943/ 4. 6.1946).

6. Bei der Beurteilung der unerledigten Einsprache ist grundsätzlich zu beachten, dass Beschränkungen des Grundeigentums die Eigentumsgarantie nicht verletzen, wenn sie auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und, sofern sie einer Enteignung gleichkommen, gegen Entschädigung erfolgen. Gesetzliche Grundlage für das Aufstellen von Bau- und Strassenlinienplänen bilden die §§ 58 ff. des kantonalen Baugesetzes. Auch das öffentliche Interesse ist zweifellos gegeben, denn der beschlossene Bau- und Strassenlinienplan bildet eine wichtige Grundlage für die notwendige Sanierung bereits bestehender Verkehrsflächen. Solange nun Eingriffe ins Privateigentum durch das Ziehen von Bau- und Strassenlinien zur Erreichung des im öffentlichen Interesse liegenden Zweckes erforderlich sind, sind sie rechtmässig. Können diese Linien aber unter Berücksichtigung aller massgebenden Faktoren auch als zweckmässig bezeichnet werden - was im vorliegenden Fall soweit zutrifft - so liegen sie im öffentlichen Interesse. Private Interessen haben dann ganz zurückzutreten.

7. Auf Einwände, die sich mit der Landabtretung (inkl. Minderwerte und Inkonvenienzen) und allen anderen Auswir-

kungen des Strassenbaues auseinandersetzen, kann in diesem Verfahren nicht eingetreten werden. Solche Einsprachegründe sind in der Regel anlässlich des Auflageverfahrens vorzubringen, welches nach der Beschlussfassung über die Strassenausführung durchgeführt wird. Es kann heute lediglich darauf hingewiesen werden, dass auf Grund der Bestimmungen von § 9 der Staatsverfassung und § 75 des kantonalen Baugesetzes jedermann verpflichtet ist, das für öffentliche Strassen, Wege und Plätze nötige Grundeigentum gegen volle Entschädigung abzutreten.

8. Im einzelnen ist zur unerledigten Einsprache noch zu bemerken

_____ legt _____
_____ im wesentlichen dar, die beschlossene Lösung sei überdimensioniert, für die Gemeinde zu teuer und ziehe vor allem auch ungerechtfertigte Eingriffe in das Privateigentum nach sich. So habe der Plan insbesondere die Vernichtung einer grossen Zahl alter Bäume zur Folge; das könnte bei einer den Verhältnissen besser angepassten Planung wenigstens teilweise verhindert werden. Der kürzlich sanierte Dornachweg, welcher verkehrstechnisch die direkte Fortsetzung des zur Diskussion stehenden Teilstückes des Bruggweges bilde, sei mit einer Strassenbreite von 6.40 m und beidseitigen Trottoirs von je 1.80 m Breite ausgeführt worden. Für das kleine Teilstück des Bruggweges sei nun aber für die Fahrbahn eine Breite von 7.00 m und für die beiden Trottoirs eine Breite von 2.00 m vorgesehen. Dadurch werde hier insgesamt 1.00 m mehr Land beansprucht, und diese Mehrbreite gehe ganz zu Lasten seiner Klienten. Für eine solche Planung fehle aber jede sachliche Begründung, denn vor allem aus verkehrstechnischen Ueberlegungen sei nicht einzusehen, weshalb das Teilstück des Bruggweges breiter sein solle als der Dornachweg. Er stellt deshalb das Begehren,

1. die Fahrbahn- und Trottoirbreiten des Bruggweges seien nicht weiter zu dimensionieren als diejenigen des Dornachweges und

2. der Eingriff in das Privateigentum sei möglichst zu beschränken und der alte Baumbestand im Rahmen der Möglichkeiten zu erhalten.

Zu diesen Argumenten ist folgendes zu bemerken: Es dürfte wohl unbestritten sein, dass dem zur Diskussion stehenden Teilstück des Bruggweges zusammen mit der direkten Verlängerung, d.h. dem Dornachweg, der Charakter einer Sammelstrasse zukommt. Für diesen Strassentyp hat die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner im Jahr 1964 das Normblatt SNV 40 241 herausgegeben. Obwohl den VSS-Normen für unsere Gemeinden keine Verbindlichkeit zukommt, ist das erwähnte Normblatt von der Baudirektion sämtlichen Gemeinderäten unseres Kantons zugestellt worden, mit der Empfehlung, die darin enthaltenen Werte zu berücksichtigen, denn diese Richtlinien finden nicht nur in unserem Kanton, sondern in der ganzen Schweiz grosse Beachtung. Ganz abgesehen davon, stellen sie bei Streitfällen einen wertvollen Vergleichsmassstab dar. Für Sammelstrassen beträgt nach dem erwähnten Normblatt die minimale Fahrbahnbreite 7.00 m. Diese Breite genügt bei lockerer Ueberbauung. Bei dichter Ueberbauung, starkem Radfahrer- und Rollerverkehr, oder wenn ein Busbetrieb in Frage käme, sollte sie hingegen auf 9.00 m erhöht werden. Trottoirs sollen grundsätzlich auf beiden Seiten der Fahrbahn angeordnet werden. Ihre normale Breite beträgt 2.50 m, wobei unter gewissen Voraussetzungen ebenfalls eine angemessene Verbreiterung empfohlen wird. Den erwähnten Werten kann somit eindeutig entnommen werden, dass die beschlossenen Breiten von 7.00 m für die Fahrbahn, 1.80 m für das nord-westliche Trottoir und 2.00 m für das süd-östliche Trottoir auf keinen Fall als überdimensioniert, sondern viel eher als knapp angesehen werden müssen, obwohl - das sei festgestellt - gegenüber dem heutigen Zustand eine wesentliche Verbesserung erzielt werden kann. An dieser Sachlage vermögen auch die Masse des Dornachweges, die ebenfalls als zu schmal bezeichnet werden müssen, nichts zu ändern. Die entsprechenden Bau- und

Strassenlinien sind übrigens von der Gemeindeversammlung am 19. Dezember 1960 beschlossen und vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 3463 vom 28. Dezember 1961 genehmigt worden, d.h. somit vor Erscheinen des für Sammelstrassen massgebenden Normblattes. Ferner ist auch zu beachten, dass beim Beginn der geplanten Verbreiterung noch die Einmündungen des Finkelerweges und des von dieser Planung nicht erfassten Teilstückes des Bruggweges vorhanden sind. Von diesem Punkt an ist daher ohnehin eine vermehrte Verkehrsbelastung in Richtung alter Dorfteil zu erwarten. Solange aber keine wirkliche Ueberdimensionierung von Bau- und Strassenlinienabständen vorliegt, besteht für den Regierungsrat kein Grund zur Nichtgenehmigung eines Planes. Es ist auch wenig sinnvoll, einen solchen Anspruch geltend machen zu wollen, weil in einem andern Teil der Verkehrsanlage die Abstände als zu knapp und daher im Prinzip als falsch zu bezeichnen sind. Deshalb kann die Einsprache, soweit sie eine Reduktion des Strassenlinienabstandes zum Ziele hat, nicht geschützt werden. Sicher ist es bedauerlich, dass bei der Realisierung dieser Planung der erwähnte Baumbestand dezimiert werden muss, doch lässt es sich auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der an sich zweckmässigen Lösung leider nicht umgehen. Auf die übrigen Einsprachegründe kann, wie bereits in Ziffer 7 der Erwägungen erwähnt worden ist, in diesem Verfahren nicht eingetreten werden. Dem Plan kann somit die Genehmigung im Sinne der Erwägungen erteilt werden.

://: 1.

erhobene Einsprache wird, soweit in diesem Verfahren auf sie eingetreten werden kann, als unbegründet abgewiesen.

2. Gestützt auf § 58 Abs. 2 und § 69 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Mai 1941 wird der von der Einwohnergemeinde-Versammlung von Arlesheim am 6. Oktober 1965 beschlossene endgültige

tige Bau- und Strassenlinienplan "Bruggweg (Finkelerweg-Hauptstrasse), Fussweg Domstrasse (Hauptstrasse-Bruggweg), Hauptstrasse (Domstrasse-Bruggweg)" im Sinne der Erwägungen genehmigt und damit allgemeinverbindlich erklärt.

3. Massgebend sind die vom Regierungsrat unter dem heutigen Beschlussdatum unterzeichneten und mit der Inventarnummer 6/eBS/19/0 versehenen Situationspläne.
4. Die Ziffern 2 und 3 dieses Beschlusses sind im Amtsblatt zu veröffentlichen. Die endgültigen Bau- und Strassenlinien sind bei allen betroffenen Parzellen im Grundbuch anzumerken. Der Gemeinderat von Arlesheim hat dafür besorgt zu sein, dass die Anmeldung beim zuständigen Grundbuchamt Arlesheim rechtzeitig erfolgt (§ 69 Abs. 7 und 8 BauG; Wegleitung vom 10. Dezember 1943, Amtsblatt Nr. 26 vom 23. Dezember 1943).

Mitteilung an [REDACTED], für sich und seine Klienten (2),

an den Gemeinderat von Arlesheim (2),
an die Bauverwaltung Arlesheim,
an das Grundbuchamt Arlesheim,
an das Vermessungsamt,
an die Landeskanzlei,
an die Planungsstelle (3),
an die Baudirektion (3).

Der Landeschreiber:

