

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 2346

vom

6. Juli 1971

Gemeinde Arlesheim, Bau- und Strassenlinienplan "Mattweg".

A. Die Einwohnergemeindeversammlung Arlesheim hat am 22. Juni 1970 dem Bau- und Strassenlinienplan "Mattweg" (Dürrmattweg-Nelkenweg) zugestimmt.

B. Die öffentliche Auflage fand vom 6. Juli bis 6. August 1970 statt. Sie wurde durch Publikationen im Amtsblatt Nr. 26 vom 2. Juli 1970 und im Wochenblatt für das Birseck und Dorneck vom 3. Juli 1970 bekanntgegeben. Die betroffenen Grundeigentümer wurden mit eingeschriebenem Brief vom 3. Juli 1970 (Postquittung) benachrichtigt. Es haben Einsprache erhoben:

1. [REDACTED]

2. [REDACTED]

3. [REDACTED]

4. [REDACTED]

Der Gemeinderat Arlesheim hat das Verständigungsverfahren gemäss § 6 des kantonalen Baugesetzes durchgeführt. Dabei sind die in den Ziffern 1 bis 3 erwähnten Einsprachen am 30. März 1970 (1), 20. Oktober 1970 (2) und am 15. Dezember 1970 (3) schriftlich zurückgezogen worden. Nach den Angaben des Gemeinderates Arlesheim haben weder [REDACTED]

[REDACTED] trotz schriftlicher Einladung vom 6. November 1970 an der auf den 11. November 1970 angesetzten Besprechung teilgenommen. [REDACTED]

[REDACTED] sei die Teilnahme seitens der Klienten untersagt worden. In diesem Fall fand ein weiterer Schriftenwechsel statt,

doch kam es zu keiner Einigung.

C. Mit Schreiben vom 3. Mai 1971 unterbreitet der Gemeinderat Arlesheim den Plan und die unerledigte Einsprache zum regierungsrätlichen Entscheid. Für 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, 85, 86, 92 und 94 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Juni 1967 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 Gemeindeversammlungsschluss 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 regierungsrätliche 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 fällt 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 Termin der Ausführung machen diese Pläne hingegen keine Aussage. Deshalb kann auf Einwände, die sich mit der Landabtretung (incl. Minderwerte und Inkonvenienzen), der Beitragspflicht und der Höhe der Beiträge sowie allen andern Auswirkungen des Strassenbaues auseinandersetzen, in diesem Verfahren nicht eingetreten werden. Solche Einsprache-gründe 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

1.1 Sowohl formell-rechtlich wie materiell-rechtlich konnte kein Verstoss gegen die Vorschriften der Gemeinde, des Kantons und des Bundes festgestellt werden.

1.2 Nach den rechtskräftigen Zonenvorschriften gehört das Bezugsgebiet des Bau- und Strassenlinienplanes zur Zone WG 2b und die Nutzungsziffer beträgt 45 %. Praktisch über das ganze Gebiet dieser Grundzone ist eine Kontur für Areal-überbauungen bzw. Quartierplanungen gelegt. Bei einem minimalen Ausmass von 8'000 m² sind dann z.B. eine Nutzung von

55 % und maximal 6 Vollgeschosse zulässig. In der Flur "Neu-
mättli" ist vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 952 vom 15.
April 1969 eine Gesamtüberbauung genehmigt worden und diese ist
heute in Realisierung begriffen. Vor allem die Möglichkeit
zur Steigerung der prozentualen Ausnützung lässt vermuten,
dass auch auf dem noch freien Gelände solche Ueberbauungen
geplant werden.

Neben der Erschliessungsfunktion fällt dem Mattweg die
Aufgabe zu, den Verkehr aus den verschiedenen Wohnstrassen
des Bezugsgebietes zu sammeln (Sammelstrasse) und dem überge-
ordneten Strassennetz zuzuführen. Heute wird der Verkehr vor-
wiegend von der Birseckstrasse abgenommen. Zudem ist vorge-
sehen, den Mattweg an die geplante Sundgauerstrasse (Kantons-
strasse) anzuschliessen. Bei der Sundgauerstrasse handelt es
sich um einen Bestandteil der Querverbindung Arlesheim-
Reinach-Oberwil, um den Anschluss an den Autobahnzubringer
N2/3 und die T 18 sowie um die Verbindung in Richtung Birsig-
tal und zum Spital Bruderholz. Daraus geht hervor, dass diese
kantonale Verkehrsfläche für die Gemeinde Arlesheim von grosser
Bedeutung ist. Durch den Anschluss des Mattweges an die Sund-
gauerstrasse wird aber zweifellos auch die Erreichbarkeit des
Bezugsgebietes gesteigert.

Nach dem für Sammelstrassen massgebenden Normblatt SNV
40241 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS)
beträgt die minimale Fahrbahnbreite 7.00 m. Gehwege mit einer
normalen Breite von 2.50 m sind beidseits der Fahrbahn anzu-
ordnen. Durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennte Gehwege
sind dabei anzustreben. Die Breite des Grünstreifens darf
variieren, soll aber 2.00 m nicht unterschreiten. Schliesslich
soll der Abstand zwischen der Bau- und der Strassenlinie
mindestens 5.00 m betragen. Im überwiegenden Teil des unter-
breiteten Planes beträgt der Strassenlinienabstand 12.90 m.
Er setzt sich zusammen aus einer Fahrbahn von 7.00 m Breite
beidseitigen Gehwegen von 1.80 m Breite und einem auf der Ost-
seite der Strasse zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg ange-
ordneten Grünstreifen von 2.30 m Breite. Der Abstand zwischen

der Bau- und der Strassenlinie beträgt 5.00 m. Zwar kommt der erwähnten Richtlinie VSS für die Gemeinde Arlesheim absolut keine Verbindlichkeit zu. Trotzdem zeigt der Vergleich, dass die beschlossenen Werte auf keinen Fall als übersetzt angesehen werden können. Für den Mattweg als Sammelstrasse wird der normale Rahmen der Landbeanspruchung daher nicht gesprengt. Gesamthaft liegt somit auch kein Verstoss gegen das Prinzip der Verhältnismässigkeit vor. In angemessener Würdigung der örtlichen Gegebenheiten kann die beschlossene Lösung zudem als vernünftig und daher nicht als willkürlich angesehen werden.

2. Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung

In dieser Beziehung sind gegen den Bau- und Strassenlinienplan keine Einwendungen zu erheben.

3. Unerledigte Einsprache

Soweit in diesem Verfahren darauf eingetreten werden kann, ist in Beachtung der eingeschränkten regierungsrätlichen Ueberprüfungsbefugnis zu den einzelnen Punkten der Einsprache von [REDACTED] folgendes zu sagen:

Zu 1: Dass Sammelstrassen an beiden Enden mit dem übergeordneten Strassennetz verbunden sein müssen ist nicht unbedingt notwendig (vgl. Normblatt SNV 40241 Ziffer 8). Im vorliegenden Fall ist diese Sammelstrasse im Süden an die Birseckstrasse angeschlossen und mündet im Norden in eine Wohnstrasse, nämlich in den Nelkenweg ein. Diese Disposition ist durchaus zulässig und liegt im Ermessen der Gemeinde. Deshalb ist der Regierungsrat nicht befugt, dagegen einzuschreiten. Wie schon erwähnt wurde, ist rund 270 m südlich des Nelkenweges auch ein Anschluss an die Sundgauerstrasse vorgesehen. An Abflussmöglichkeiten für den Verkehr ist somit gesorgt. Die geäusserte Ansicht, es sei fraglich, ob diese kantonale Strasse jemals zur Durchführung gelange, ist durch nichts erhärtet. Unter der Voraussetzung normaler Verhältnisse ist mit dem Bau dieser Verkehrsfläche in übersehbarer Zeit zu rechnen.

Zu 2: Ungleiche Belastungen der Grundstücke lassen sich bei der Strassenplanung meistens nicht vermeiden. Müsste der

Grundsatz der Rechtsgleichheit im Sinne der Einsprache verstanden werden, dann wäre in sehr vielen Fällen eine vernünftige Linienführung gar nicht mehr möglich. Im Rahmen der Landabtretung werden die Eigentümer ja voll entschädigt. Das ist so zu verstehen, dass der Betroffene nach der Landabtretung nicht reicher und nicht ärmer sein soll als vorher. Sein Eigentumsrecht muss er zwar preisgeben, aber sein Vermögen soll unversehrt bleiben. Auf diese Weise bleibt die Rechtsgleichheit gewahrt. Von [REDACTED] werden im übrigen von der Strassenlinie ca. 54 m² oder rund 8,4 % der heutigen Fläche von 642 m² beansprucht. Bei Baulandumlegungen beträgt der prozentuale Abzug für die Verkehrsflächen in der Regel 10 - 15 %. Grössere Werte waren auch schon anzutreffen. Daraus geht hervor, dass im konkreten Fall auch kein Verstoss gegen das Prinzip der Verhältnismässigkeit vorliegt.

Zu 3: Am Ende der Sammelstrasse, d.h. im Bereich [REDACTED] werden die Lärm-Immissionen sicher geringer sein als z.B. in der Gegend des Knotens bei der geplanten Sundgauerstrasse. Stichhaltige Klagen über Lärm-Immissionen bei Sammelstrassen sind bis heute auch noch nicht bekannt. Ebenso wenig sind entsprechende Richtlinien über das zumutbare Mass solcher Beeinträchtigungen vorhanden, die gültig wären. Sollten je entsprechende Bestimmungen erlassen werden, dann dürfte eine Beschränkung der Wahlfreiheit in der Benützung der Transportmittel kaum zu umgehen sein. Was das heisst, bleibe dahingestellt. Vorläufig müssen aber solche Nachteile von den Anwändern geduldet werden.

Zu 4: Weil der Plan den regierungsrätlichen Kontrollbefugnissen stand hält, kann die verlangte Verschiebung der Strasse um ca. 5 m nach Osten der Gemeinde nicht vorgeschrieben werden. Im übrigen würde von dieser Verschiebung [REDACTED] betroffen, von der bereits früher eine Landabtretung an die Strasse erfolgte. Trotzdem wird auch dieses Grundstück von der neuen Strassenlinie betroffen.

Gestützt auf diese Darlegungen sieht sich der Regierungsrat veranlasst, die Einsprache, soweit darauf eingetreten

werden kann, als unbegründet abzuweisen.

://: 1. Die von [REDACTED]

[REDACTED]
erhobene 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 von der Einwohnergemeindeversammlung Arlesheim am 22. Juni 1970 beschlossene Bau- und Strassenlinienplan "Mattweg" (Dürrmattweg-Nelkenweg) genehmigt und damit allgemeinverbindlich erklärt.
3. Massgebend sind die mit der Inventarnummer 6/eBS/28/0 versehenen Situationspläne.
4. Die Ziffern 1 und 2 dieses Beschlusses sind gestützt auf § 23 des Geschäftsreglementes für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Amtsblatt zu veröffentlichen.

Mitteilung an [REDACTED]

Gemeinderat Arlesheim (2)

Ingenieur- und Vermessungsbüro D.Rohner,
Reichensteinerstrasse 3, Arlesheim

Kreisgeometerbüro Arlesheim, Domplatz 9,
Arlesheim

Landeskanzlei

Baupolizeiamt

Vermessungsamt (2)

Tiefbauamt (3)

Planungsamt (4)

Baudirektion (2)

Der Landschreiber:

U. Müller