

Liquor ...

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 3624
wh

31. Oktober 1967
vom

A. Die Einwohnergemeindeversammlung von Muttens hat am 24. Juni 1965 den beiden generellen Bau- und Strassenlinienplänen "Bizenen/Kilchmatt" und "Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung" zugestimmt.

B. Die öffentliche Planauflage fand vom 10. Juli bis 9. August 1965 statt. Sie wurde durch Publikationen im Amtsblatt Nr. 2 vom 8. Juli 1965 und im Muttenszer Anzeiger Nr. 28 vom 9. Juli 1965 sowie durch eingeschriebenen Brief an die auswärtigen Grundeigentümer vom 9. Juli 1965 (Postquittung) hinreichend bekanntgegeben. Gegen die beiden Pläne sind folgende Einsprachen erhoben worden:

a. "Bizenen/Kilchmatt"

1.

2.

3.

b. "Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung"

1.

2.

3.

4.

5. [REDACTED]
6. [REDACTED]
7. [REDACTED]
8. [REDACTED]
9. [REDACTED]
10. [REDACTED]
11. [REDACTED]
12. [REDACTED]
13. [REDACTED]
14. [REDACTED]
15. [REDACTED]
16. [REDACTED]

Der Gemeinderat von MuttENZ hat in der Folge das in

§ 69 Abs. 3 des kantonalen Baugesetzes vorgeschriebene Verständigungsverfahren durchgeführt. In diesem Rahmen sind folgende Einsprachen schriftlich zurückgezogen worden:

a. "Bizenen/Kilchmatt"

Die unter Ziffer 1 aufgeführte Einsprache.

b. "Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung"

Die in den Ziffern 1 - 11 genannten Einsprachen.

Mit den übrigen Einsprechern war hingegen keine Einigung möglich.

C. Mit Schreiben vom 21. Juli 1966 hat der Gemeinderat die beiden Pläne zur Genehmigung und die unerledigten Einsprachen zum Entscheid unterbreitet. Für Einzelheiten wird auf die Akten und auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

Der Regierungsrat zieht in Erwägung:

I. 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 wiederholt 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. Bei generellen 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 ihm auch

bei der Beurteilung von Einsprachen zu, die, wie im vorliegenden Fall, nicht privatrechtlicher Natur sind.

II. 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 Einsprachen mit dem Entscheid über die Genehmigung im gleichen Beschluss zu behandeln.

III. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen hat die Prüfung der Gemeindeversammlungs-Beschlüsse und der dagegen erhobenen Einsprachen folgendes ergeben:

1. In bezug auf die Verfahrensvorschriften sind die formellen Voraussetzungen für eine Genehmigung der beiden Pläne erfüllt.

2. Materiell handelt es sich vorwiegend um die Planung der Verbreiterung und Korrektur bereits bestehender Verkehrsflächen, die den künftigen Verhältnissen aber nicht mehr zu genügen vermögen und bei denen sich somit früher oder später eine Sanierung aufdrängt. Zu einem kleinen Teil sind als Ergänzung des Verkehrsnetzes für den individuellen Verkehr auch Neuanlagen in diese Planung einbezogen worden.

Die beschlossene Konzeption ist auf einer guten Verkehrsuntersuchung aufgebaut. Diese selbst beruht einerseits auf dem Zustand der Gegenwart anhand eingehender Messungen und andererseits auf dem Zustand, wie er bei einer Sättigung der Baugebiete gemäss Ortsplanung zu erwarten ist. Gesamthaft darf die daraus resultierende und beschlossene Konzeption in Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten gesamthaft als zweckmässig bezeichnet werden. Anerkennung verdient vor allem auch der Wille der Ge-

neindefürsorge, im Rahmen der beiden Pläne den ruhenden Verkehr angemessen zu berücksichtigen. Dass der Souverän anlässlich der Beschlussfassung in dieser Hinsicht nicht alle Vorschläge gutgeheissen hat, ist an sich bedauerlich. Sicher will das aber nicht heissen, es solle in dieser Beziehung nichts mehr geschehen. Deshalb wird dem Gemeinderat empfohlen, dem immer wichtiger werdenden Kernproblem der Parkierung auch in Zukunft die ganze Aufmerksamkeit zu schenken.

Zu den beiden Plänen ist im übrigen noch folgendes zu sagen:

2.1. "Bizenen/Kilchmatt"

2.1.1. Gemäss § 18 Ziffer 3 des kommunalen Bau- und Strassenreglementes darf die Länge einer Stichstrasse 100 m nicht übersteigen. Bei der Kilchmattstrasse handelt es sich nun um eine solche Verkehrsfläche, deren Länge aber rund 320 m beträgt. Eine Ausnahmegestimmung auf welche sich eine solche Abweichung stützen könnte, ist im Reglement auch nicht vorhanden. Zudem ist diese Strasse auch nicht in der Klassifikationstabelle aufgeführt. Aus diesen Gründen ist der Regierungsrat nicht in der Lage dieser Strasse die Genehmigung zu erteilen.

2.2. "Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung"

2.2.1. Nach § 18 Ziffer 2 ist für Nebenstrassen 2. Klasse ein Baulinienabstand von mindestens 15.00 m und ein Strassenlinienabstand von mindestens 5.00 m vorgeschrieben. Beim Blumenweg und beim Scheibennattweg betragen nun die Baulinienabstände nur 13.50 m bzw. 14.50 m und auch

die Strassenlinienabstände messen weniger als 5.00 m. Deshalb sind diese Wege als Fusswege und nicht als Nebenstrassen 2. Klasse zu bezeichnen. Diese Fehler wurden korrigiert.

2.2.2. Bei der Eptingerstrasse beträgt der Baulinienabstand auf einer kleinen Teilstrecke 23.00 m und der Strassenlinienabstand 11.00 m. Auch bei der Sevogelstrasse ist zum Teil ein Baulinienabstand von 20.00 m vorhanden. Die Strassenklassifikationstabelle wurde in diesem Sinne ergänzt bzw. berichtigt.

2.2.3. Nach § 18 Ziffer 2 ist für eine Nebenstrasse 1. Klasse ein Strassenlinienabstand von mindestens 7.00 m vorgeschrieben. Bei der Rebasse beträgt dieser aber nur 6.50 m. Aus diesem Grunde ist diese Verkehrsfläche als Nebenstrasse 2. Klasse zu bezeichnen. Die Angabe wurde deshalb richtiggestellt.

2.2.4. Beim "Verbindungsweg Parz. 234" sind ebenfalls zwei Trottoirs zu je 2 m vorgesehen, was in der Strassenklassifikation nachgetragen wurde.

2.2.5. Eine nochmalige Genehmigung der Bau- und Strassenlinien an der Rössligasse erübrigt sich, nachdem der endgültige Bau- und Strassenlinienplan "Rössligasse" (Hauptstrasse - Schulstrasse) bereits mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1596 vom 28. Mai 1963 genehmigt wurde.

2.2.6. Bei den gemäss Ortsplanung in der Kernzone liegenden Verkehrsflächen sind zum Teil die

baureglementarischen Bau- und Strassenlinienabstände nicht eingehalten. Dies ist jedoch unschädlich. Durch die Schaffung einer Kernzone mit strengen gestalterischen Vorschriften, die auf eine Erhaltung des alten Ortsbildes abzielen, sind die derzeitigen Strassenbreiten präjudiziert, wobei zu bemerken ist, dass verschiedene Liegenschaften im Interesse der Erhaltung des Ortsbildes bereits in das Inventar der geschützten Baudenkmäler aufgenommen wurden. Eine Ziehung von Bau- und Strassenlinien nach baureglementarischen Abständen würde den Intensionen der Kernzonenplanung zuwiderlaufen oder diese gar illusorisch machen. Aus diesen Gründen kann von der Einhaltung der baureglementarischen Bau- und Strassenlinienabständen in der Kernzone abgesehen werden.

2.3. Die von der Genehmigung ausgenommenen Verkehrsflächen (Kilchmattstrasse, Rösslignesse) sind in den Plänen blau gestrichen.

3. Bei der Beurteilung der unerledigten Einsprachen 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 dieser Bau- und Strassenlinienplan bildet eine wertvolle Grundlage für eine soweit zweckmässige Sanierung bestehender Verkehrsanlagen bzw. Ergänzung des Strassennetzes. 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 als zweckmässig bezeichnet werden, was im vorliegenden Fall bei Berücksichtigung der heutigen Verhältnisse gesagt werden darf, so liegen sie im öffentlichen Interesse. Private Interessen haben dann ganz zurückzutreten.

4. Auf Einwände, die sich mit der Landabtretung (Entschädigung inkl. Minderwerte und Inkonvenienzen), der Beitragspflicht, der Höhe der Beiträge und allen anderen Auswirkungen des Strassenbaues auseinandersetzen, kann in diesem Verfahren nicht eingetreten werden. Solche Einsprache Gründe sind in der Regel anlässlich des Aufgahoverfahrens 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.

In diesem Verfahren kann auch nicht auf Einwände eingetreten werden, die sich gegen einen Richtplan wenden.

5. Im einzelnen ist zu den unerledigten Einsprachen, soweit sich diese gegen die beiden generellen Bau- und Strassenlinienpläne richten, folgendes zu bemerken:

5.1. "Bizenen/Kilchmatt"

5.1.1. [REDACTED] führt namens und im Auftrag der [REDACTED] aus, sie seien mit der Vergütung für die durch das jetzige Bau- und Strassenreglement bedingten Korrekturen an der Eptingerstrasse und an der Frohburgstrasse nicht einverstanden.

Wie aber bereits in Ziffer 4 der Erwägungen ausgeführt worden ist, kann in diesem Verfahren auf den vorgebrachten

Einwand nicht eingetreten werden.

5.1.2. [REDACTED] führt u.a. aus, nach dem kommunalen Plan werde die Kantonsstrasse vom Warteckplatz bis und mit Einmündung der Frohburgstrasse unterirdisch, somit überdeckt, geführt. Auf der Ueberdeckung dränge sich eine entsprechend breite, gemeindeinterne Strasse auf, welche beidseits eine grosszügige Geschäftsviertel-Ueberbauung erlaube. Notwendig sei hierfür aber auf beiden Seiten eine genügend tiefe Erschliessungsfläche. Die Planung der Eptingerstrasse als Durchgangsstrasse zum Warteckplatz widerspreche solcher Planung, zerschneide noch vorhandene tiefe Bauflächen unnötig und ziehe den Durchgangsverkehr vom nördlich gelegenen Industriequartier in das vorgesehene Geschäftsviertel, was durch eine Planung auf weite Sicht gerade vermieden werden sollte. Zudem sehe der Plan längs der Eptingerstrasse eine Parkierungsart vor, welche die notwendige Verkehrsübersicht schmälere. Durch die erforderlichen Rückwärtsmanöver entstehe eine latente Verkehrsgefahr. Die vorgesehene Disposition bewirke ferner für die angrenzenden Geschäftshäuser einen unschönen Anblick und habe eine übermässige Luftverpestung zur Folge. Deshalb ist sie der Ansicht, diese Planung müsse nochmals überprüft und neu geregelt werden. In diesem Rahmen sei das nördlich gelegene Industriegebiet ebenfalls zu erfassen. Mit der Führung des Verkehrs dieses Gebietes über die Hardstrasse vom und zum Rothausweg würde verkehrstechnisch das Notwendige und Richtige getan. So werde auch das neue Geschäftsviertel beidseits der Prattlerstrasse ordnungsgemäss abgeschildert und es besitze eine angemessene Verbindung intern und zur kantonalen Durchgangsstrasse auf der breiten Gemeindestrasse, welche über der unterirdisch geführten Kantonsstrasse vorzusehen wäre. Auch die Parkplatzfrage sei unter- und oberirdisch richtig zu lösen.

Vorerst muss festgehalten werden, dass die Kantons-

strasse (Prattelerstrasse) nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein kann.

Nach der kommunalen Verkehrskonzeption, welche inner-
hin - wie schon erwähnt wurde - auf eingehenden Erhebun-
gen und Untersuchungen beruht, ist die Eptingerstrasse als
rückwärtige Erschliessungsstrasse für die Bauten längs der
Prattelerstrasse vorgesehen. Diese Anordnung ermöglicht ei-
ne weitgehende Unterbindung direkter Ausfahrten auf die ver-
kehrerreiche Kantonsstrasse. Als Ersatz dafür sind aber gute
Verbindungen zu den verkehrstechnisch richtig gestalteten
Knotenpunkten beim Rothausweg, bei der Frohburgstrasse und
beim Wartekplatz geplant. Die grossen finanziellen Aufwen-
dungen für diese Bauwerke lassen sich aber nur rechtfertigen,
wenn diesen der Verkehr aus dem Einzugsgebiet auch einwand-
frei zugeführt werden kann. Von Gesichtspunkt der Verkehrs-
planung aus gesehen ist deshalb die beschlossene Lösung
richtig. Sie ist einem guten Verkehrsfluss förderlich und
trägt auch zur Unfallverhütung bei. Deshalb kann der Re-
gierungsrat die Auffassung der Einsprecherin, wonach die
Eptingerstrasse überflüssig sei, nicht teilen.

Zur beanstandeten Disposition der Parkplätze ist zu sa-
gen, dass diese sicher nicht als ideal bezeichnet werden kann.
Solche Schrägparkierungen sind aber in der ganzen Schweiz an-
zutreffen. Soviel bekannt ist, haben sich diese auch nicht
derart schlecht bewährt, dass im vorliegenden Fall der Regie-
rungsrat der beschlossenen Lösung aus Gründen der Zweckmäs-
sigkeit die Genehmigung versagen müsste. Ganz abgesehen da-
von, wäre der Regierungsrat, wie bereits in Abschnitt I der
Erwägungen ausgeführt worden ist, nicht befugt, der Gemeinde
in dieser Hinsicht zwingende Vorschriften zu machen, wie z.B.
im Sinne der Vorschläge der Einsprecherin. Wichtig und ent-
scheidend ist doch, dass die Gemeinde Muttensz überhaupt ge-
willt ist, für den ruhenden Verkehr entsprechende Flächen
bereitzustellen. Für das gute Gedeihen, des von der Ein-
sprecherin erwähnten Geschäftsviertels, ist eine solche An-

lage sogar von ausschlaggebender Bedeutung. An dieser Sachlage vermögen auch die stark übertriebenen Argumente, wonach die vorgesehene Disposition für die angrenzenden Geschäftshäuser einen unschönen Anblick und eine übermässige Luftverpestung zur Folge habe, nichts zu ändern. Zur Verbesserung des Anblickes ist nämlich eine angemessene Bepflanzung vorgesehen und in bezug auf die Luftverpestung sind keine ähnlichen Fälle bekannt, die zu unhaltbaren Zuständen geführt hätten.

5.2. "Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung"

5.2.1. [REDACTED]

[REDACTED] erheben sowohl gegen den generellen Bau- und Strassenlinienplan wie gegen den Richtplan Einsprache mit dem Antrag, es seien diese Pläne aufzuheben und es sei die Eptingerstrasse nicht als Verbindungsstrasse zum Warteckplatz auszubauen. Sowohl ihre, wie auch die angrenzenden Parzellen in Richtung Warteckplatz wären an der heutigen Kantonsstrasse - der künftigen Gemeindestrasse, über der in einer Unterführung sich befindenden Kantonsstrasse - erschlossen zu lassen, damit die planerisch richtige Ueberbauung eines angemessen tiefen Geländestreifens nicht verunmöglicht würde. Gleichzeitig sei die analoge Planung auf der Südseite der Prattelerstrasse vorzusehen, wobei in angemessener Abtrennung der nördlich ihres Planungsareals liegende Industrieteil planerisch so zu lösen wäre, dass dessen Erschliessung durch die Rothausstrasse - Hardstrasse erfolge. Bei einer solchen Regelung erscheine die von der Gemeinde vertretene Richtplan-Ueberbaumungsmöglichkeit als angemessen. Beim vorliegenden Projekt könne hingegen auch ein Richtplan eine gute Ueberbauung auf weitem und tiefem Areal nicht ermöglichen. Die geplante Linienführung (u.a. Eptingerstrasse) würde noch vorhandenes, angemessen tiefes Areal durchschneiden und dadurch die Interessen der Öffentlichkeit und der Landeigentümer ohne jede schätzenswerte Begründung verletzen. Im Rahmen der beantragten Neuüberprüfung und Neuregelung

werde auch die Frage der Parkierungsflächen einer richtigen Lösung zugeführt werden können. Die jetzt an der Eptingerstrasse vorgesehene Parkierungsart könne nicht übernommen werden, weil solche Querparkierungen an einer Durchgangsstrasse das untragbare Rückwärtsfahren auf die Strasse erfordere.

Wie bereits in Abschnitt III Ziffer 4 ausgeführt worden ist, kann in diesem Verfahren auf die Einwände gegen den Richtplan nicht eingetreten werden. Im Übrigen werden aber weitgehend die gleichen Argumente vorgebracht, wie dies bereits bei der von [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] erhobenen Einsprache der Fall war. Deshalb kann auf die entsprechenden Ausführungen in Ziffer 5.1.2. verwiesen werden. Daraus ist aber ersichtlich, dass keine wirklich stichhaltigen Gründe vorliegen, die Einsprache zu schützen und dem entsprechenden Teil des Planes die Genehmigung zu versagen.

5.2.2. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED] in der Einsprache, soweit diese den generellen Bau- und Strassenlinienplan betrifft, geltend, die am 8. Februar 1965 durchgeführte Orientierung der Landeigentümer habe der Vorschrift "des rechtlichen Gehörs" nicht genügt. Begründet wird diese Auffassung im wesentlichen damit, dass wenn das kantonale Baugesetz bei Baulandumlegungen schon die ausdrückliche Orientierung der Betroffenen vorsehe, das sinngemäss auch bei Eingriffen durch Planungsmassnahmen zu erfolgen habe. So tangiere der generelle Bau- und Strassenlinienplan die betroffenen Landeigentümer viel mehr als eine einfache Umlegung von Baugebiet. Den Einsprechern werde ja nicht nur für die Erschliessung Land weggenommen oder mit einer Baulinie belastet, sondern alles geschehe in fremdem Interesse. Es gehe auch nicht an, dass an der Gemeindeversammlung eine nicht betroffene Mehrheit entscheide, ohne dass die Ansicht

der Betroffenen - auch der auswärtigen - bekannt sei. Nicht einleuchten will auch, wieso der Projektverfasser als Nicht-Einwohner von Muttens in der Gemeindeversammlung Zutritt hatte. Aus diesen Ueberlegungen müsse der Beschluss der Gemeindeversammlung bezüglich der Eptingerstrasse aufgehoben werden, denn er sei nicht auf richtige Weise zustande gekommen.

Es wird im weiterenargetan, die Verkehrskonzeption für Muttens, wie sie der generale Bau- und Strassenlinienplan bezüglich der Eptingerstrasse vorsehe, sei nicht richtig. Eine umfassende Begründung wurde vorbehalten. Im übrigen setzt sich die Einsprache noch mit den Fragen der Landabtretung und der Landentschädigung auseinander. Aus den angeführten Gründen stellt [REDACTED] schliesslich das Begehren, der Beschluss der Einwohnergemeindeversammlung vom 24. Juni 1965 sei aufzuheben.

Vorerst ist festzuhalten, dass sich diese Einsprache auch mit dem Vorgehen der Gemeindebehörde vor und während der Gemeindeversammlung auseinandersetzt. Der Einwand, die Einsprecher seien nicht oder nur ungenügend angehört worden, ist aber nicht verständlich, denn obwohl das kantonale Baugesetz im Gegensatz zur Baulandumlegung bei der Aufstellung von Bau- und Strassenlinienplänen keine Vororientierung der betroffenen Grundeigentümer vorschreibt, hat der Gemeinderat - was ja in der Einsprache selbst bestätigt wird - vor dem Beschluss der Gemeindeversammlung die Landeigentümer zu einer Aussprache eingeladen. An dieser Zusammenkunft konnten auch Nichtstimmberechtigte teilnehmen. Die in Muttens wohnhaften Grundeigentümer mit Stimmrecht hatten zudem die Möglichkeit, ihre Auffassung an der Gemeindeversammlung zu vertreten. Wie aus den Akten ersichtlich ist, wurde davon auch Gebrauch gemacht. Ein Antrag die Eptingerstrasse auszuklammern wurde aber durch den Souverän abgelehnt. Schliesslich sei auch auf das ordnungsgemäss durchgeführte Auflage- bzw. Einspracheverfahren hingewiesen. Auch im Rahmen der damit verbundenen Verständigungsver-

handlungen hatten die Einsprecher Gelegenheit sich Gehör zu verschaffen.

Auf die Frage, wie weit der Gemeindeversammlungsbeschluss vom 24. Juni 1965 infolge der Anwesenheit des auswärtigen Projektverfassers nicht richtig zustande gekommen ist, kann hingegen in diesem Verfahren nicht eingetreten werden. Bei diesem Einwand handelt es sich nämlich um eine Beschwerde gegen die "Gesetzlichkeit der Gemeindeversammlung und gegen die Gültigkeit von Gemeindebeschlüssen", welche gemäss § 21 des Gesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Gemeinden vom 14. März 1881 innert fünf Tagen, vom Tag der Versammlung an gerechnet, hätte eingereicht werden müssen.

In bezug auf die angezweifelte Richtigkeit der Verkehrskonzeption, welche im einzelnen speziell die Eptingerstrasse zum Ziele hat, wurde in der Einsprache eine umfassende Begründung vorbehalten. Nach den Angaben der Gemeinde ist diese aber trotz zwei telefonischen Anfragen nicht eingereicht worden. Deshalb ist der Regierungsrat nicht in der Lage, auf diesen Punkt näher einzutreten, und er sieht sich veranlasst, soweit der Einwand die Eptingerstrasse zum Gegenstand hat, auf die entsprechenden Ausführungen in Abschnitt III Ziffer 5.1.2. zu verweisen (Einsprache von [REDACTED]).

Auf die übrigen Einsprachegründe kann aber in diesem Verfahren, wie bereits in Abschnitt III Ziffer 4 ausgeführt worden ist, nicht eingetreten werden.

5.2.3. Die von [REDACTED] erhobene Einsprache ist, soweit sie den generellen Bau- und Strassenlinienplan betrifft, mit der unmittelbar vorangegangenen Einsprache inhaltlich weitgehend identisch. Zusätzlich wird noch dargetan, dass für ein Baugeschäft Land in grossem Ausmass notwendig sei. Durch die geplante Eptingerstrasse werde nun aber das Baugeschäft praktisch vernichtet.

Sicher ist auch in diesen Fall der erwähnte Eingriff

an sich bedauerlich, doch überwiegt das öffentliche Interesse an einer verkehrsgerechten Lösung, wie sie die beschlossene Konzeption darstellt. Auf eine nochmalige Stellungnahme zu den übrigen Einspruchspunkten kann hingegen verzichtet werden, nachdem dies bereits in der in Abschnitt III Ziffer 5.2.2. behandelten Einsprache geschehen ist.

5.2.4. Die [REDACTED] in der Einsprache, soweit diese den generellen Bau- und Strassenlinienplan betrifft, geltend, die Strassenplanung nehme keine Rücksicht auf die Eigentümer des die geplante Eptingerstrasse betreffenden Gebietes, und es stünden die vorgesehenen Landabtretungen in keinem Verhältnis zu den Interessen der Öffentlichkeit an dieser Strasse. Durch diese Strasse würden die Landeigentümer des Planungsgebietes und insbesondere ihre Klienten in unzumutbarer Weise betroffen. Angesichts der geplanten Unterführung der Prattelerstrasse vom Warteckplatz bis nach der Frohburgerstrasse werde bereits eine dem Innerortsverkehr dienende Entlastungsstrasse geschaffen. Die Notwendigkeit der zusätzlichen Entlastungsstrasse "Eptingerstrasse" sei durchaus in Frage zu stellen.

Die übrigen Einwände betreffen den Landverlust und die Kostenbeteiligung.

Da der Sinn und der Zweck, wie auch die Notwendigkeit der Eptingerstrasse bereits bei der Einsprache von [REDACTED], begründet worden sind, kann auf die diesbezüglichen Ausführungen in Abschnitt III Ziffer 5.1.2. verwiesen werden. Zu ergänzen ist somit lediglich, dass die von der [REDACTED] vorgebrachten Argumente die Richtigkeit der geplanten Eptingerstrasse auch nicht zu erschüttern vermögen.

Auf die Einwände betreffend den Landverlust und die Kostenbeteiligung kann hingegen in diesem Verfahren, wie bereits in Abschnitt III Ziffer 4 dargelegt worden ist, nicht eingetreten werden.

werden, soweit in diesem Verfahren darauf eingetreten werden kann, als unbegründet abgewiesen.

Auf die Einsprache von [REDACTED]
wird nicht eingetreten.

2. Gestützt auf § 58 Abs. 2 und § 69 des kantonalen Baugesetzes werden die von der Einwohnergemeindeversammlung von Muttens am 24. Juni 1965 beschlossenen beiden generellen Bau- und Strassenlinienpläne "Bizenen/Kilchmatt" und "Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung" in Sinne der Erwägungen und mit Ausnahme der blau gestrichenen Linien (Kilchmattstrasse, Rössli-gasse) genehmigt und damit allgemein verbindlich erklärt.
3. Massgebend sind die vom Regierungsrat unter dem heutigen Beschlussdatum unterzeichneten und mit den Inventarnummern 44/gBS/2/0 ("Bizenen/Kilchmatt") und 44/gBS/3/0 ("Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung") versehenen Situationspläne.
4. Die Ziffern 2 und 3 dieses Beschlusses sind im Amtsblatt zu veröffentlichen. Die genehmigten generellen Bau- und Strassenlinien sind bei allen betroffenen Parzellen im Grundbuch anzumerken. Der Gemeinderat von Muttens hat dafür besorgt zu sein, dass die Anmeldung beim zuständigen Grundbuchamt Arlesheim rechtzeitig erfolgt (§ 69 Abs. 7 und 8 BauG; Wogleitung vom 10. Dezember 1943, Amtsblatt Nr. 26 vom 23.12.1943).

Mitteilung an

an

an

an

an

an

(alle eingeschrieben),

an den Gemeinderat von Muttens (2),

an die Bauverwaltung Muttens (2),

an das Grundbuchamt Arlesheim (2),

an die Landeskanzlei,

an die Planungsstelle (6),

an die Baudirektion (2).

Der Landschreiber:

W. Müller