

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 690

vom 23. Februar 1971

Gemeinde Allschwil, endgültige Bau- und Strassenlinienpläne, Aenderung des Strassennetzplanes

A. Die Einwohnergemeindeversammlung Allschwil hat am 21. Mai 1969 folgenden Planungsvorlagen zugestimmt:

1. Den endgültigen Bau- und Strassenlinienplänen
 - 1.1 "Hegenheimermattweg" (Grabenring-Belforterstrasse),
 - 1.2 "Lättenmattweg",
 - 1.3 "Grenzstrasse mit Fussweg Grenzstrasse",
 - 1.4 "Hagmattweg",
 - 1.5 "Lachenstrasse",
 - 1.6 "Burgfelderermattweg mit Kehrplatz und Fussweg",
 - 1.7 "Fussweg Kurzelänge mit Kehrplatz Kurzelängeweg",
 - 1.8 "Parkallee" (Baslerstrasse-Grenzstrasse mit Strassenunterführung beim Bachgraben),
 - 1.9 "Parkallee" (Baslerstrasse-Wanderstrasse).
2. Der Aenderung des vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 3845 vom 8. November 1927 genehmigten Strassennetzplanes (frühere Bezeichnung: Bebauungsplan) in bezug auf die Parkallee zwischen Wanderstrasse und Bachgraben. Dieser Abschnitt wurde von einer Hauptstrasse II. Klasse in eine solche I. Klasse aufgewertet.

B. Die öffentliche Auflage fand vom 2. Juni bis 1. Juli 1969 statt. Sie wurde durch Publikationen im Amtsblatt Nr. 21 vom 28. Mai 1969 und im Allschwiler Wochenblatt Nr. 22 vom 30. Mai 1969 sowie durch die Zustellung einer eingeschriebenen Anzeige an die betroffenen Grundeigentümer vom 29./30. Mai und 2. Juni 1969 (Postquittung) bekanntgegeben. Es sind folgende Einsprachen eingereicht worden (geordnet entsprechend der Lage der Grundstücke):

1. 

2.

[REDACTED]

3.

[REDACTED]

4.

[REDACTED]

[REDACTED]

5.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Der Gemeinderat Allschwil hat in der Folge das Ver-
ständigungsverfahren im Sinne von § 6 des kantonalen Bau-
gesetzes durchgeführt. Eine Einigung kam nicht zustande.

C. Mit Schreiben vom 30. Oktober 1969 unterbreitet der Gemeinderat Allschwil die gefassten Beschlüsse und die unerledigten Einsprachen zum regierungsrätlichen Entscheid. Für Einzelheiten wird auf die Akten, die Pläne und auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

Der Regierungsrat zieht in Erwägung:

I.

Die Gemeinden sind gestützt auf § 4 in Verbindung mit den §§ 26, 27, 85, 86, 92 und 94 des kantonalen Baugesetzes befugt, Strassennetzpläne und Bau- und Strassenlinienpläne aufzustellen. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes erwachsen solche Pläne nicht in materielle Rechtskraft, sondern sie sind unter Beachtung bestimmter Prinzipien grundsätzlich jederzeit abänderbar (BGE 90 I 333). Besondere Verfahrensvorschriften, die bei Änderungen zu beachten wären, sind im Baugesetz nicht enthalten. Deshalb gelten hierfür nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen die gleichen Regeln wie bei der erstmaligen Aufstellung.

Gemäss § 3 des Baugesetzes bedürfen die Bauvorschriften der Gemeinden - und darunter fallen auch die Strassennetzpläne und die Bau- und Strassenlinienpläne - der Genehmigung des Regierungsrates. Dabei ist die dem Genehmigungsentscheid vorausgehende Prüfung auf eine Rechtmässigkeitskontrolle und auf 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 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.

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, kann in diesem Verfahren hingegen nicht eingetreten werden. Solche Einsprachegründe sind in der Regel anlässlich der Auflage des Strassenbauprojektes vorzubringen. Es kann heute 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.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Kriterien hat die Prüfung der Gemeindeversammlungsbeschlüsse und der unerledigten Einsprachen folgendes ergeben:

1. Rechtmässigkeitskontrolle

Formell-rechtlich sind die Voraussetzungen für eine Genehmigung der Beschlüsse erfüllt. Es ist lediglich zu bemerken, dass gestützt auf § 5, in Verbindung mit § 26 des Baugesetzes die Aenderungen des Strassennetzplanes nicht mehr öffentlich aufzulegen sind.

Materiell-rechtlich verstossen die beschlossenen Bau- und Strassenlinienabstände weder gegen kommunales noch gegen kantonales Recht. In angemessener Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der vergleichsweise beigezogenen Richtlinien für Sammel- bzw. Wohnstrassen (Haupt- bzw. Nebenstrassen) der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (Normblätter SNV 40241 und 40243) kann die Anordnung der Bau- und Strassenlinien als vernünftig und daher nicht als willkürlich bezeichnet werden. Auch eine Verletzung des Prinzips der Verhältnismässigkeit ist nicht zu erkennen. Aufgrund der Einsprache der [REDACTED]

[REDACTED] muss allerdings an der Lachenstrasse der Baulinie im Bereich des bestehenden Gebäudes und südlich davon bis zum Sichtdreieck bei der Einmündung in den Hegenheimermattweg die Genehmigung versagt werden. Nach den Akten ist nämlich hier in Würdigung des gesamten Sachverhaltes ein Verstoss gegen den auch im Verwaltungsrecht zu beachtenden Grundsatz von Treu und Glauben zu erblicken. Diese Linie ist in den Plänen blau durchstrichen. Für weitere Einzelheiten wird auf die Ausführungen zur Einsprache verwiesen.

Dass sich die Verhältnisse in Allschwil seit der regierungsrätlichen Genehmigung des Strassennetzplanes im Jahre 1927 ganz wesentlich geändert haben, dürfte unbestritten sein. So ist bei den Einwohnern seit 1930 bis Ende des III. Quartals 1970 eine Zunahme von 7'157 auf 17'527 Personen oder um 244.9 % zu verzeichnen (Quelle: Einwohnerzahlen des stat. Amtes BL). Noch viel stärker ist der Anstieg bei den Motofahrzeugen. In der Zeit vom 30. September 1958 bis zum gleichen Tag des Jahres 1968 ist im Bestand eine Zunahme von 1'652 auf 4'206 Einheiten festzustellen, was 254.6 % entspricht (statistische Quellenwerke der Schweiz, Heft 442). Von Bedeutung ist schliesslich auch der lange Zeitraum seit der Inkraftsetzung des Strassennetzplanes bis zu dessen Aenderung. Schon aufgrund dieser Prämissen ist in der Aufwertung des zwischen der Wanderstrasse und dem Bachgraben gelegenen Teil der Parkallee von einer Hauptstrasse II.

Klasse in eine solche I. Klasse keine Missachtung der Rechtssicherheit zu erblicken.

2. Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung

In dieser Beziehung sind weder die Bau- und Strassenlinienpläne noch die Aenderung des Strassennetzplanes zu beanstanden.

3. Unerledigte Einsprachen

Unter Berücksichtigung der eingeschränkten regierungsrätlichen Ueberprüfungsbefugnis ist zu den Einsprachen folgendes zu sagen:

3.1 Hegenheimermattweg:

3.1.1 [REDACTED] ist mit der geplanten Bushaltestelle bei [REDACTED] nicht einverstanden, weil die neue Strassenlinie vom bestehenden Wohnhaus nur einen Abstand von ca. 1,5 m aufweist. Es bestehe nicht die Absicht, dieses Gebäude in den nächsten Jahren zu entfernen. Deshalb wird beantragt, es sei diese Nebenanlage im Hinblick auf die Lärm-Immissionen vermehrt in den Bereich der Parzelle Nr. 74 zu verschieben. Auf diesem Grundstück könne eine Ueberbauung den neuen Verhältnissen besser angepasst werden. Zudem werde durch die Verschiebung die verkehrstechnische Situation verbessert.

Zweifellos kann man über die Richtigkeit des Standortes einer Bushaltestelle immer verschiedener Meinung sein. Im vorliegenden Fall hat die Gemeinde Allschwil die Basler Verkehrs-Betriebe beauftragt, anhand der vorhandenen Planung zu prüfen, wie das Bezugsgebiet mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen werden kann. Dass sich diese Arbeit nicht nur auf die Linienführung beschränkte, sondern auch die Disposition der Haltestellen umfasste, versteht sich von selbst. Die für die Erschliessung des Gebietes am Bachgraben gewählte Konzeption ist in einem Uebersichtsplan 1:2000 (Zeichnung Nr. Pl. 84/5a vom 29. April 1969) festgehalten. Grundsätzlich halten die darin festgelegten Standorte der Bushaltestellen den beschränkten Kontrollbefugnissen des Regierungsrates stand. Deshalb kann die Einsprache nicht geschützt werden.

3.2 Lättenmattweg/Grenzstrasse mit Fussweg

3.2.1 [REDACTED] verweist auf den von der Einwohnergemeindeversammlung am 20. September 1967 beschlossenen Strassennetzplan (Bebauungsplan) "Bachgraben". Dieser Plan habe den Beschluss der Grundeigentümer betreffend die Durchführung der Baulandumlegung "Linksufriges Bachgebiet" entscheidend beeinflusst. Hinsichtlich der Strassen und Gehwege sei nun zwischen dem Strassennetzplan und den Bau- und Strassenlinienplänen nicht mehr in allen Einzelheiten Uebereinstimmung vorhanden. Dieser Sachverhalt stelle für die Mitglieder der Baulandumlegungsgenossenschaft eine gesetzmässige Neuerung dar, denn die Differenzen in den Massen seien mit einer zusätzlichen Landabtretung verbunden. Das willkürliche Vorgehen der Behörden habe somit für alle Landeigentümer nachteilige Folgen. Dadurch würden die Vereinbarungen betreffend die Umlegung in Frage gestellt und die Gründung der Baulandumlegungsgenossenschaft müsse als aufgehoben angesehen werden. Deshalb lehnt er in dieser Angelegenheit jede weitere Verantwortung ab.

Die vom Einsprecher in den Plänen festgestellten Unterschiede beziehen sich nur auf die Nebenanlagen. So sind im Strassennetzplan die Bushaltestellen und die Vorsortierspuren für die Linksabbieger nicht enthalten. Auch die Kehrpunkte sind nur symbolisch dargestellt. Wie aus § 26 Absatz 1 des Baugesetzes hervorgeht, legt der Strassennetzplan das öffentliche Strassennetz g e n e r e l l fest und hält die zukünftigen Verkehrsflächen von der Ueberbauung frei. Er enthält die bestehenden, die zu korrigierenden und die projektierten Verkehrswege und Parkierungsflächen und muss mit den Zonen- und Kanalisationsplänen übereinstimmen. Anders verhält es sich bei den Bau- und Strassenlinienplänen. In diesen wird die g e n a u e Lage der bestehenden oder projektierten Strassen, Plätze und Parkierungsflächen sowie der Baulinien festgelegt (§ 27 Absatz 1 BauG). Schon aus den beiden Begriffen "generell" und "genau" geht klar hervor, dass sich die vom Einsprecher gerügten Unterschiede praktisch nicht vermeiden lassen. Zudem weisen diese beiden Planarten verschie-

dene Masstäbe auf. Für die Strassennetzpläne kommen meistens die Masstäbe 1:2000 oder 1:5000 zur Anwendung, was mit gewissen Schwierigkeiten in der Darstellung von Einzelheiten verbunden ist. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind die Bau- und Strassenlinienpläne hingegen in den Massstäben 1:200 bis 1:1000 (selten) gezeichnet. Die Wiedergabe von Details ist daher wesentlich leichter. Ganz abgesehen davon, erfordern diese Pläne noch zusätzliche Studien, damit die verschiedenen Randbedingungen erfüllt werden können. Diese Gegenüberstellung zeigt, dass die erhobenen Einwände gesamthaft unbegründet sind und die Einsprache nicht geschützt werden kann.

3.3 Lachenstrasse mit Fussweg:

3.3.1 [REDACTED] richtet sich gegen den Fussweg zwischen den [REDACTED]. Als [REDACTED] stosse [REDACTED]

[REDACTED] an die heutige Lachenstrasse. Diese Strasse sei für [REDACTED] notwendig, weil [REDACTED] sowohl an [REDACTED] wie an weitere [REDACTED] im Bachgrabengebiet erfolgten. Zudem stehe [REDACTED]

[REDACTED] Durch den geplanten Fussweg werde [REDACTED] abgeschnitten. [REDACTED] darauf angewiesen; [REDACTED]

Bekanntlich liege die Hegenheimerstrasse auf französischem Territorium, weshalb diese nicht in Betracht falle. Aus diesen Gründen werden folgende Vorschläge unterbreitet:

- a) Verschiebung des geplanten Fussweges um ca. 140 m nach Westen [REDACTED]
- b) Zuteilung des frei werdenden Landes [REDACTED] im Zusammenhang mit dem Landerwerb für die weiteren Strassen.
- c) Bei einer solchen Lösung wäre die Zoneneinteilung zu

belassen oder eventuell die zusammengelegten Grundstücke Zone G2 unzuteilen. Für einen späteren Werkan- oder Umbau könnte die Erteilung einer Ausnahmebewilligung für eine Gebäudehöhe bis zu ca. 30 m notwendig sein.

Weil die Zonenvorschriften nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind, kann auf den Vorschlag gemäss lit. c nicht eingetreten werden. Im übrigen handelt es sich beim angefochtenen Fussweg nicht um eine Neuplanung, sondern um einen Teil der bereits bestehenden Weg - Parzelle Nr. 2. Eigentümerin ist die Einwohnergemeinde Allschwil. Im Bereich des [REDACTED] sind an der heutigen Weggrenze keine Korrekturen vorgesehen. Sicher dürfte es [REDACTED] klar sein, dass aufgrund dieses Sachverhaltes der Regierungsrat im vorliegenden die Gemeinde Allschwil nicht verhalten kann, diesen Fussweg aufzugeben bzw. zu verschieben. Daher muss die Einsprache abgewiesen werden.

3.3.2 [REDACTED] erhebt gegen die Bau- und Strassenlinien im Bereich [REDACTED] Einsprache. Sie verweist vor allem auf ihre wiederholten Bemühungen, vor dem Bau ihres [REDACTED] von der Gemeinde feste Angaben über die Bau- und Strassenlinien zu erhalten. In diesem Zusammenhang werden folgende Korrespondenzen erwähnt:

- a)
- b)
- c)
- d)

[REDACTED]

Im Rahmen der Planung "linkes Bachgrabengebiet" seien ferner folgende Schritte unternommen worden:

- e)
- f)

[REDACTED]

Trotz diesen intensiven Bemühungen habe man nun die Baulinie um 3 m zurückversetzt. Dadurch werde die geplante

Vergrösserung des Unterwerkes um eine Transformatoreneinheit unmöglich, weil die inneren Hochspannungsräume nicht mehr vergrössert werden könnten.

Die beschlossene Strassenlinie verlaufe zudem durch das Geleisesystem, welches der Verschiebung der Grosstransformatoren von der Kranhalle in die Transformatorstation diene. Diese Geleiseanlage sei wegen der Verbindung mit dem Unterwerk-Gebäude in die Schutzerdung der Hochspannungsanlagen einbezogen. Aus Sicherheitsgründen müsse deshalb ein minimaler Abstand eingehalten werden, weil ein Erdschluss in der Hochspannungsanlage im Bereich des Erdungssystems zu Schrittspannungen führen könne, was eine Gefährdung des Publikums nicht ausschliesse. Es sei ihr nicht möglich, die Haftung für solche Unfälle abzuwälzen, auch wenn die Geleiseanlage zum Strassenareal geschlagen werde. Aus diesem Grunde wird darauf beharrt, dass die Strassenlinie von der äussersten Fahrbahnkante einen Abstand von 2.30 m aufweist. Dadurch wäre es möglich, das Publikum vom Erdungssystem fernzuhalten. Das Schreiben vom 20. Dezember 1967 weise ferner darauf hin, dass der [REDACTED] für Revisionsarbeiten in zeitlichen Abständen wochenlang gesperrt werden müsse. Die daraus resultierende Verkehrssituation sei nicht verantwortbar. Auch die erhöhte Unfallgefahr beim Begehen der glatten Geleisebalken zur Winterszeit müsse beachtet werden. Sofern eine spätere Erweiterung des Unterwerkes verunmöglicht werde, sei eine absolute Gewähr in der Stromversorgung des Bachgrabengebietes und der Gemeinde Allschwil nicht mehr möglich. Schliesslich dürften bei der Festlegung der Bau- und Strassenlinien nicht nur die öffentlichen Belange der Gemeinde gesichert werden, sondern es müssen auch diejenigen der übrigen Dienstleistungsbetriebe Beachtung finden.

Wie zu erfahren war, hat sich auch das [REDACTED] mit dieser Angelegenheit befasst. Aus dem Schreiben dieser [REDACTED] Münchenstein, vom 2. Oktober 1969 geht folgendes hervor:

"Um zu erfahren, wie gross die Berührungs- und Schrittspannungen bei einem Erdschluss in der Anlage sein können, wurden durch die Forschungskommission für Hochspannungsfragen Messungen vorgenommen. Die Ergebnisse, die uns anlässlich der gemeinsamen Besprechung vom 21. August 1969 in Zürich bekannt gegeben wurden, liegen im Enturf vor. Aus den Kurven ist ersichtlich, dass keine gefährliche Berührungs- und Schrittspannungen innerhalb der Einwirkzeit von maximum 1 Sekunde auftreten werden.

Auf Grund dieser Ausführungen kann die von der Gemeinde Allschwil geplante Lachenstrasse ohne Bedenken erstellt werden, wobei die Stahlschienen für die Transformatoren im Trottoir eingebaut bleiben. Wir empfehlen jedoch, im Strassenbett entlang des Trottoirs noch eine Steuer-elektrode zu verlegen, damit der Potentialverlauf flacher wird. Ferner ist sowohl das Trottoir wie auch die Strasse mit einem Asphaltbelag zu versehen.

Bei der Bushaltestelle ist besonders um den Billet-automaten ein Isolierboden zu schaffen (Schotterbett mit Asphaltbelag) oder Steuererdelektrode zu verlegen, damit die Berührungs- und Schrittspannungen auf einem Mindestwert reduziert werden.

Die Umzäunung der Anlage ist nicht mit der Anlage-erdung zu verbinden, damit keine Potentialverschleppung stattfindet."

Der Bericht der Forschungskommission vom 11. Dezember 1969 äussert sich auf Seite 12 u.a. wie folgt:

"Bei einwandfreier Asphaltierung der Strasse ist also nichts zu befürchten. Allerdings darf der Belag im kritischen Bereich nicht durchbrochen sein (z.B. durch Kanalisationsschächte, Randsteine etc.). Zweckmässig wird ausserhalb des Randsteines noch ein Erdband verlegt, damit der Trichterrand erst dort beginnt."

Interessant sind schliesslich noch die Ausführungen der Unfallversicherungs-Gesellschaft Winterthur im Schreiben an die Elektra Birseck, Münchenstein, vom 22. September 1969, Sie lauten:

"Nach dem vorliegenden Projekt wird der Vorplatz Ihres Unterwerkes in die Strassenverbreiterung in dem Sinne einbezogen, dass das südliche Trottoir in den Bereich der vorhandenen Eisschienen fällt. Danach würde eine Eisschiene auf einer Länge von über 30 m parallel zum Trottoir und zwar ca 40 m innerhalb des Trottoir-randes verlaufen. Ausserdem würden 10 Schienen in Querrichtung ca. 60 cm in das Trottoir hineinragen.

Diese Schienen stellen wegen der Gleitgefahr für die Benutzer des Trottoirs eine ausgesprochene Unfallgefahr dar. Sollte das vorliegende Projekt realisiert werden, müsste diese Unfallgefahr unbedingt durch geeignete Massnahmen beseitigt werden."

Wie aus den Folgerungen der erwähnten Fachstellen hervorgeht, kann die Lachenstrasse in Bereich des [REDACTED] unter Beachtung bestimmter Massnahmen in der von der Gemeinde Allschwil geplanten Form ausgebaut werden. Aus diesem Grunde ist der Regierungsrat nicht in der Lage, die Einsprache zu schützen, soweit sich diese gegen die Strassenlinie richtet. Den Behörden von Allschwil wird aber dringend empfohlen, beim Ausbau die nötigen Sicherheitsanordnungen zu berücksichtigen.

Komplizierter liegen die Verhältnisse bei der Baulinie. Aufgrund der beschlossenen Lösung wäre die von der Einsprecherin beschriebene Erweiterung [REDACTED] wegen der Konzeption des bestehenden Teils nicht mehr möglich. Die intensiven Bemühungen der Einsprecherin um die Baulinie, die sich über viele Jahre erstreckten, müssen angemessen gewürdigt werden. In dieser Beziehung sind nicht nur die von ihr erwähnten Korrespondenzen, sondern auch das Baubegehren für das Unterwerk Allschwil vom 28. August 1957, das in diesem Verfahren an die Baudirektion gerichtete Schreiben des Gemeinderates Allschwil vom 14. September 1957 und die Baubewilligung Nr. 1299 vom 7. November 1957 aufschlussreich. Da angenommen werden kann, der Inhalt dieser Belege sei dem Gemeinderat Allschwil bekannt, wird auf die Wiedergabe von Einzelheiten verzichtet. Wie aus dem gesammelten Sachverhalt zu schliessen ist, durfte die Einsprecherin gutgläubig annehmen, es würde sich für sie wenigstens in bezug auf die Baulinie ein tragbares Resultat ergeben. Weil dies nicht der Fall ist, muss in der beschlossenen Baulinie ein Verstoss gegen Treu und Glauben erkannt werden. Dieser Grundsatz ist auch im Verwaltungsrecht zu beachten. Deshalb muss die Einsprache geschützt werden, soweit sie gegen die Baulinie gerichtet ist. Daraus folgt, dass die Baulinie an [REDACTED] vom be-

stehenden Gebäude an bis zum Sichtdreieck bei der Einmündung in den Hegenheimerweg von der Genehmigung ausgenommen wird.

3.4 Parkallee (Abschnitt Grenzstrasse-Bachgraben)

3.4.1 [REDACTED]

[REDACTED] sind mit der Linienführung der Parkallee im Abschnitt Lättenmattweg bis Grenzstrasse nicht einverstanden weil die [REDACTED] durchschnitten wird.

Es ist davon auszugehen, dass der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 441 vom 13. Februar 1968 den Strassennetzplan "Bachgraben" genehmigt hat. Ein Vergleich zwischen diesem Plan und dem Bau- und Strassenlinierplan hinsichtlich der Linienführung und der Abstände ergab Übereinstimmung. Aus diesem Grunde ist der Regierungsrat nicht in der Lage, die beiden Einsprachen zu schützen. Es sei in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen, dass der Regierungsrat im Rahmen des Strassennetzplanes "Bachgraben" weder über eine Einsprache [REDACTED]

[REDACTED] zu entscheiden hatte.

3.5. Parkallee (Abschnitt Bachgraben-Wanderstrasse/ Änderung des Strassennetzplanes)

3.5.1 Die von [REDACTED] namens und im Auftrag von [REDACTED] erhobene Einsprache trägt das Datum des 1. Juli 1969. Gemäss dem Poststempel ist die Einsprache jedoch erst am 3. Juli 1969, 18 Uhr abgeschickt worden. Die zur Einreichung einer Einsprache massgebende Frist war vom 2. Juni bis 1. Juli 1969 angesetzt. Seiner Klientschaft ist diese Frist mit eingeschriebenem Brief vom 29. Mai 1969, 18 Uhr, zur Kenntnis gebracht worden. Die Einsprache wurde somit zu spät eingereicht. Es wird festgehalten, dass [REDACTED] keine Entschuldigung für die Fristversäumnis geltend macht. Daher ist eine allfällige Wiederherstellung gegen die Folgen der Versäumnis einer Frist nicht zu untersuchen. Auf die Einsprache wird daher nicht eingetreten.

3.5.2 [REDACTED]

[REDACTED], die Aufwertung der Parkallee von einer Hauptstrasse II. Klasse in eine solche I. Klasse. Diese Aenderung erlaubte es der Gemeinde, einen grösseren Bau- und Strassenlinienabstand festzulegen als dies vorher der Fall war. Die beschlossenen Masse werden missbilligt. Ferner wird auf einen groben Fehler hingewiesen, der sich bei einer Grenzmutation ereignet haben soll.

Wie aus Abschnitt V Ziffer 1 hervorgeht, halten sowohl die Aenderung des Strassennetzplanes wie der im Bereich der Parzellen [REDACTED] festgesetzte Bau- und Strassenlinienabstand der regierungsrätlichen Kontrollbefugnis stand. Deshalb kann die Einsprache nicht geschützt werden. Hinsichtlich der Grenzmutation kann dem Einsprecher nur empfohlen werden, sich mit dem zuständigen Kreisgeometer in Binningen in Verbindung zu setzen.

3.5.3 [REDACTED] ist mit der Landabtretung, wie sie nach dem Plan beim Ausbau der Strasse nötig sein wird nicht einverstanden. Auch die Beseitigung der [REDACTED] wird abgelehnt. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf ihr Schreiben an den Gemeinderat Allschwil vom 20. Dezember 1947.

Wie aus den Ausführungen in Abschnitt IV der Erwägungen hervorgeht, kann in diesem Verfahren auf die vorgebrachten Einwände und deshalb auch auf die Einsprache nicht eingetreten werden.

3.5.4 Die Grundstücke, auf welche sich die Einsprachen von [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] liegen in dem zwischen [REDACTED]

[REDACTED] Die Einwände richten sich vor allem gegen die Aufwertung der Parkallee von einer Hauptstrasse II. Klasse in eine solche I. Klasse und den erst dadurch möglich gewordenen Bau- und Strassenlinienabständen von 21 m bzw. 13 m. Das zuletzt genannte Mass setzt sich aus

einer Fahrbahnbreite von 9.00 m und beidseitigen Trottoirs von je 2.00 m Breite zusammen. Scharf kritisiert werden die massiven Eingriffe [REDACTED] und die vorgesehenen [REDACTED] aufgrund der genannten Abstände. In diesem Zusammenhang wird auch auf die mit den Eingriffen verbundene [REDACTED]

[REDACTED] erklärt zudem seine bereits am 6. August 1963 in dieser Angelegenheit erhobene Einsprache zum integrierenden Bestandteil der neuen Eingabe. Dass die erste Einsprache unerledigt geblieben ist, enttäuscht ihn. Auch [REDACTED] verweist auf seine noch offene Einsprache aus dem Jahre 1963.

Dass die Aufwertung der Parkallee als gerechtfertigt angesehen werden kann, geht aus den Ausführungen in Abschnitt V Ziffer 1 hervor. Zudem ist vorgesehen, zur Erschliessung des Gebietes am Bachgraben die bestehende Trolleybuslinie 33 zu verlängern und zwar unter Inanspruchnahme der Parkallee. Es gilt nun zu prüfen, ob in Berücksichtigung dieses Sachverhaltes die beschlossenen Bau- und Strassenlinienabstände als unverhältnismässig zu bezeichnen sind. In dieser Beziehung ist vor allem das für Sammelstrassen (Stadtstrassen) massgebende Normblatt SNV 40 241 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner recht aufschlussreich. Danach beträgt die minimale Fahrbahnbreite bei lockerer Ueberbauung 7.00 m. Bei dichter Ueberbauung, Radfahrer- und Roller-verkehr oder Busbetrieb soll sie auf 9.00 m erhöht werden. Gehwege sind grundsätzlich beidseitig der Fahrbahn anzuordnen, wobei deren normale Breite 2,50 m beträgt. Schliesslich sollte der Abstand zwischen der Bau- und der Strassenlinie mindestens 5.00 m betragen. Dass wenigstens bei den wichtigeren Knotenpunkten für die Vorsortierspuren der Linksabbieger und für die Bus-Haltestellen ein zusätzlicher Platzbedarf vorhanden ist, versteht sich von selbst. Aus den genannten Werten würde sich somit ein Baulinienabstand von mindestens 24 m und ein Strassenlinienabstand von mindestens 14 m ergeben. Zwar kommt dem erwähnten Normblatt auch für die Ge-

meinde Allschwil keine Verbindlichkeit zu, doch zeigt es ganz eindeutig, dass die beschlossenen Bau- und Strassenlinienabstände nicht übersetzt sind. Von einer Verletzung des Prinzips der Verhältnismässigkeit kann deshalb nicht die Rede sein. Soweit sich die Einwände auf [REDACTED] und die Wertverminderung der Liegenschaften beziehen, so können sie in diesem Verfahren nicht gehört werden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Abschnitt IV der Erwägungen verwiesen. Schliesslich bleiben noch die Hinweise von [REDACTED] auf ihre Einsprachen aus dem Jahre 1963. Mit Schreiben vom 9. November 1964 hatte der Gemeinderat Allschwil u.a. auch einen Bau- und Strassenlinienplan "Parkallee" (Steinbühlallee-Baslerstrasse) mit den unerledigten Einsprachen zum regierungsrätlichen Entscheid unterbreitet. Im damaligen Prüfungsverfahren wurde festgestellt, dass der Bau- und Strassenlinienplan das Profil einer Hauptstrasse I. Klasse aufwies, während diese Verkehrsfläche im Strassennetzplan noch als Hauptstrasse II. Klasse ausgeschieden war. Diese Unstimmigkeit wurde dem Gemeinderat Allschwil mit Schreiben vom 20. Juli 1965 zur Kenntnis gebracht. Gleichzeitig wurde ihm mitgeteilt, solange diese Differenz vorhanden sei, werde der Regierungsrat aus materiell-rechtlichen Ueberlegungen kaum in der Lage sein, den Bau- und Strassenlinienplan zu genehmigen. Der Gemeinderat Allschwil hat dann die Unterlagen mit Schreiben vom 27. April 1966 zurückverlangt. Die Zustellung erfolgte am 3. Mai 1966. Selbstverständlich wäre es nützlich gewesen, wenn der Gemeinderat Allschwil die Einsprecher über die Sistierung des Verfahrens informiert hätte.

Gestützt auf die geschilderte Situation ist der Regierungsrat nicht in der Lage, die Einsprachen gutzuheissen.

://: 1. Soweit sich die [REDACTED] gegen die Baulinie an der Lachenstrasse richtet, wird sie gutgeheissen. Die übrigen Einwände werden, soweit darauf einge-

treten werden kann, als unbegründet abgewiesen.

2. Auf die Einsprachen [REDACTED]

[REDACTED] wird nicht eingetreten.

3. Die übrigen Einsprachen werden, soweit darauf eingetreten werden kann, als unbegründet abgewiesen.

4. Die Einwohnergemeindeversammlung Allschwil hat am 21. Mai 1969 folgenden Planungsvorlagen zugestimmt:

1. Den endgültigen Bau- und Strassenlinienplänen

1.1 "Hegenheimernattweg" (Grabenring-Belforterstrasse),

1.2 "Lättenmattweg",

1.3 "Grenzstrasse mit Fussweg Grenzstrasse",

1.4 "Hagnattweg",

1.5 "Lachenstrasse",

1.6 "Burgfoldermattweg mit Kehrplatz und Fussweg",

1.7 "Fussweg Kurzelänge mit Kehrplatz Kurzelängeweg",

1.8 "Parkallee" (Baslerstrasse-Grenzstrasse mit Strassenunterführung beim Bachgraben),

1.9 "Parkallee" (Baslerstrasse-Wanderstrasse).

2. Der Aenderung des Strassennetzplanes in bezug auf die Parkallee zwischen Wanderstrasse und Bachgraben. Dieser Abschnitt wurde von einer Hauptstrasse II. Klasse in eine solche I. Klasse aufgewertet.

Gestützt auf § 3 Absatz 2 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Juni 1967 werden diese Beschlüsse mit Ausnahme der blau durchstrichenen Baulinie im Bereich der Parzelle Nr. 1451 an der Lachenstrasse genehmigt und damit allgemeinverbindlich erklärt.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
(alle eingeschrieben)

Gemeinderat Allschwil (2)

Bauverwaltung Allschwil (2)

Ingenieurbüro A. Aegerter und
Dr. V. Boschardt AG, Maltgasse 30/32,
Basel

Kreisgeometerbüro Binningen (2)

Landeskanzlei

Vermessungsamt (2)

Baupolizeiamt

Wasserwirtschaftsamt

Tiefbauamt (3)

Planungsamt (12)

Baudirektion (2)

der 2. Landschreiber:

G. H. 7