

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates
des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 269
hg

vom 23. Januar 1968

A. Die Einwohnergemeindeversammlung von Liestal hat am 18. August 1967 beschlossen, den vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 557 vom 10. März 1959 genehmigten generellen Bau- und Strassenlinienplan "Wiedenhubstrasse" abzuändern.

B. Die öffentliche Auflage des abgeänderten Planes fand vom 4. September bis 3. Oktober 1967 statt. Sie wurde durch Publikationen im Amtsblatt Nr. 9 vom 31. August 1967 und in der Basellandschaftlichen Zeitung Nr. 206 vom 2. September 1967 sowie durch eine eingeschriebene Anzeige an die betroffenen Grundeigentümer vom 30. August 1967 (Postquittung) hinreichend bekanntgegeben. Es haben Einsprache erhoben:

1. [REDACTED]
2. [REDACTED]
3. [REDACTED]
4. [REDACTED]
5. [REDACTED]
6. [REDACTED]
7. [REDACTED]
8. [REDACTED]

Der Gemeinderat von Liestal hat in der Folge das in § 69 Abs. 3 des kantonalen Baugesetzes vorgeschriebene Verständigungsverfahren durchgeführt. Den Verhandlungen war aber kein Erfolg beschieden.

C. Mit Schreiben vom 15. Dezember 1967 unterbreitet der Gemeinderat von Liestal den Plan und die unerledigten Einsprachen zum regierungsrätlichen Entscheid. 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. § 69 Abs. 9 des gleichen Gesetzes erlaubt auch Aenderungen und Ergänzungen an diesen Plänen, wobei grundsätzlich das gleiche Verfahren wie bei der erstmaligen Aufstellung einzuhalten ist. Die Bau- und Strassenlinienpläne, einschliesslich deren Aenderungen und Ergänzungen, erwachsen jedoch 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 (vgl. BGE vom 25.1.1956 i.S. Gemeinderat Binningen gegen den Regierungsrat Basel-Stadt und weitere Entscheide). Bei den 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 nicht privatrechtlicher Natur sind.

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

III. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen hat die Prüfung des Gemeindeversammlungsbeschlusses und der dagegen erhobenen Einsprachen folgendes ergeben:

1. Die formellen Voraussetzungen für eine Genehmigung der beschlossenen Abänderung sind erfüllt.

2. In materieller Hinsicht ist zu bemerken, dass nach dem vom Regierungsrat im Jahre 1959 genehmigten Plan der Strassenlinienabstand im überwiegenden Teil der Wiedenhubstrasse 7.50 m beträgt und sich aus einer Fahrbahn von 6.00 m Breite und einem Trottoir von 1.50 m Breite zusammensetzt. Der Abstand zwischen der Bau- und der Strassenlinie misst in diesem Plan 4.00 m. Im abgeänderten Plan beträgt der Strassenlinienabstand nun 9.00 m, wobei im Bereich der Einmündungspartie in den Goldbrunnenweg wegen der erforderlichen Vorsortierspur für die Linksabbieger eine Erhöhung auf 12.00 m vorgesehen ist. Soweit der Strassenlinienabstand 9.00 m beträgt, setzt er sich aus einer Fahrbahn von 7.00 m und einem Trottoir von 2.00 m zusammen. Gegenüber dem bisherigen Plan betragen somit die entsprechenden Vergrösserungen 1.00 m bzw. 0.50 m. Im Bereich des Knotens bei der Goldbrunnenstrasse sind zwei Fahrspuren zu je 3.50 m, eine Vorsortierspur von 3.00 m sowie ein Trottoir von 2.00 m vorgesehen. Im beidseits überbaubaren Teil der Strasse misst der neue Abstand zwischen den Bau- und den Strassenlinien 3.60 m,

sodass gegenüber dem alten Plan in dieser Hinsicht eine Reduktion von 0.40 m vorhanden ist. In bezug auf die Linienführung sind bei dieser bereits bestehenden Verkehrsfläche nur geringfügige Modifikationen vorgenommen worden.

Man kann sich nun in diesem Zusammenhang grundsätzlich fragen, ob der beschlossene Strassenlinienabstand angemessen, zu knapp oder gar zu gross ist. Für diese Beurteilung stellen sicher die einschlägigen Richtlinien der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner eine wertvolle Hilfe dar. Zwar kommt diesen Normen für unsere Gemeinden keine Verbindlichkeit zu, doch finden sie nicht nur bei uns, sondern in der ganzen Schweiz grosse Beachtung und sie stellen zudem einen wertvollen Vergleichsmaassstab dar. Unter dem Haupttitel "Stadtstrassen", der sich lediglich auf die Systematik der Normsammlung bezieht und womit diejenigen Strassen bezeichnet werden, die durch Baugebiet führen, sind bis heute verschiedene Richtlinien erschienen. Das Normblatt SNV 40 221, welches im Jahre 1962 verabschiedet wurde, enthält folgende Klasseneinteilung:

1. Hochleistungsstrassen (Expresstrassen verschiedener Klassen),
2. Hauptstrassen,
3. Geschäftsstrassen,
4. Sammelstrassen,
5. Industriestrassen,
6. Wohnstrassen.

Auf kommunalem Boden handelt es sich nun bei der Wiedenhubstrasse um einen wichtigen Teilder ersten guten Verbindung zwischen dem Gebiet Munzach/Goldbrunnen/Röseren und dem Oristal. Sofern später auch das heute noch fehlende Stück zwischen der Wiedenhubstrasse und der Industriestrasse, welche grösstenteils eine Fahrbahn von 7 m Breite und ein Trottoir von 2 m Breite aufweist, geplant wird, was angenommen werden darf, so wäre westlich des Bahngleises sogar noch eine direkte Verbindung nach Frenkendorf vorhanden. Daraus ist ersichtlich,

dass dieser Verkehrsfläche eine grössere Bedeutung zukommt und sie niemals nur den Charakter einer Wohnstrasse aufweisen kann. Im vorliegenden Fall kommt daher für die Einstufung am ehesten der Typ einer Hauptstrasse in Frage. Bis heute sind aber die entsprechenden Richtlinien noch nicht erschienen. Somit ist nur ein Vergleich mit der nächsten Stufe, d.h. der Sammelstrasse möglich, denn das hierfür massgebende Normblatt SNV 40 241 ist nämlich im Jahre 1964 herausgegeben worden. Nach dessen technischen Werten beträgt die minimale Fahrbahnbreite 7.00 m, während die normale Breite der Trottoirs mit 2.50 m angegeben ist. Für das letztgenannte Mass wird unter gewissen Voraussetzungen sogar noch eine angemessene Verbreiterung empfohlen. Aus diesen Vergleichszahlen ist nun ersichtlich, dass der geänderte Strassenlinienabstand auf keinen Fall als überdimensioniert, sondern bestenfalls als angemessen bezeichnet werden kann. Gegenüber dem bisherigen Plan wird aber zweifellos eine beachtenswerte Verbesserung erzielt, was natürlich gegenüber dem heutigen, sanierungsbedürftigen Zustand noch in weit grösserem Mass zutrifft.

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 der geänderte generelle Bau- und Strassenlinienplan bildet die Grundlage für eine angemessenere Sanierung der Wiedenhubstrasse als dies nach dem bisherigen Plan der Fall war. 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.

4. Auf Einwände, die sich mit der Landabtretung (incl. Minderwerte und Inkonvenienzen), der Beitragspflicht, der Höhe der Beiträge und allen anderen Auswirkungen des Strassenausbaues 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.

5. Im einzelnen ist zu den unerledigten Einsprachen folgendes zu bemerken:

a. [REDACTED]
führen in ihrer vorsorglichen Einsprache aus, beim Bau des zwischen Pratteln und Liestal vorgesehenen 3. ev. 4. Streckengeleises müssten infolge der geplanten Strassenverbreiterung auf der Seite der Wiedenhubstrasse möglicherweise Stützmauern erstellt werden. Sie kann der gewünschten Inanspruchnahme [REDACTED] nur zustimmen, wenn sich die Gemeinde Liestal schriftlich bereit erklärt, im gegebenen Zeitpunkt die dadurch entstehenden Kosten bzw. Mehrkosten grundsätzlich zu übernehmen.

Wie bereits in Ziffer 4 der Erwägungen ausgeführt worden ist, kann der Regierungsrat im heutigen Verfahren nicht auf diesen Einwand eintreten. Es sei aber erwähnt, dass der Gemeinderat von Liestal in seinem Schreiben vom 15. Dezember

1967 erklärt hat, die Gemeinde sei grundsätzlich bereit, die Mehrkosten zu tragen, wenn durch die Verbreiterung der Wiedenhubstrasse für das 3. ev. 4. Streckengeleise höhere Stützmauern notwendig würden. Ein sinngemässer Hinweis ist auch im Antrag des Gemeinderates an die Einwohnergemeindeversammlung enthalten.

b. [REDACTED] teilt mit, sie hätten schon früher Land für die Verbreiterung der Strasse zur Verfügung gestellt und sie sei nicht bereit, für den gleichen Zweck nochmals Areal abzutreten, weil nach dem Plan das vorgesehene Trottoir direkt an ihr Haus zu liegen käme. Gleichzeitig macht sie darauf aufmerksam, dass sie keinen Anwünderbeitrag an die vorgesehenen Arbeiten leisten werde. Die Wiedenhubstrasse werde nicht nur durch die Anwünder, sondern zum grössten Teil durch Passanten benützt, da sie sich mehr und mehr zu einer Durchgangsstrasse entwickelt habe.

Auf Einwände, die sich mit der Landabtretung und der Beitragspflicht auseinandersetzen, kann aber in diesem Verfahren, wie in Ziffer 4 der Erwägungen dargelegt wurde, nicht eingetreten werden.

c. [REDACTED] stellt fest, dass bei einer allfälligen Korrektur gemäss dem beschlossenen Plan mehr als die Hälfte der bestehenden Grünfläche verloren ginge. Ebenso würde ihre Liegenschaft stark entwertet. Deshalb sind sie der Meinung, die geplante Strassenverbreiterung sollte ganz zu Lasten [REDACTED] erfolgen.

Wie dem Flächenverzeichnis der Gemeinde Liestal entnommen werden kann, hat die Parzelle [REDACTED] eine Fläche von 247 m². Davon sind 85 m² überbaut, sodass ein Umschwung von 162 m² resultiert. Wenn aber im ungünstigsten Fall die neue Strassenlinie (Hinterkante Trottoir) auf die nord-östliche Fassadenflucht zu liegen kommt, so verbleibt immer noch eine

Parzellenfläche von ungefähr 194 m², was nach Abzug des überbauten Teils von 85 m² noch eine unüberbaute Fläche von rund 109 m² ergibt. Der Verlust an Umgelände beträgt somit rund 53 m² oder ca. 33 %. Der von den Einsprechern genannte Anteil "von mehr als der Hälfte" ist somit übertrieben. Zur Meinung, die geplante Strassenverbreiterung sollte ganz zu Lasten [REDACTED] erfolgen, ist zu sagen, dass eine solche Lösung technisch sicher möglich wäre. Wie aber bereits in Ziffer 1 der Erwägungen ausgeführt wurde, ist der Regierungsrat nicht befugt, der Gemeinde Liestal in dieser Richtung zwingende Vorschriften zu machen. Zudem ist zu beachten, dass auch [REDACTED] eine wichtige und im öffentlichen Interesse liegende Aufgabe zu erfüllen hat. Dabei muss auch sie die künftige Entwicklung im Auge behalten und wir haben schon unter Ziffer 5 lit. a gesehen, dass in diesem Zusammenhang bereits von einem 3. und ev. sogar 4. Streckengeleise die Rede ist. Dass eine solche Erweiterung der Betriebsanlagen aber auch mit einem entsprechenden Landbedarf verbunden ist, dürfte nicht zu bezweifeln sein. Deshalb wäre eine solche Lösung sicher nicht opportun und es wäre auch sonst keine im öffentlichen Interesse liegende Verbesserung erkennbar. Auf die Frage der Entwertung aber kann in diesem Verfahren, wie bereits in Ziffer 4 der Erwägungen ausgeführt wurde, nicht eingetreten werden.

d. [REDACTED] begründet seine Einsprache wie folgt:

1. Die neue Baulinie läuft ziemlich genau durch die Mitte meiner Liegenschaft [REDACTED], was zur Folge hat, dass weder ein Bauvorhaben realisiert werden kann, noch dass bei einem Totalschaden die Liegenschaft am gleichen Ort wieder aufgebaut werden könnte.
2. Nach Ausbau der Strasse käme meine Liegenschaft unmittelbar an den Strassenrand zu stehen.
3. In Berücksichtigung der Punkte 1 + 2 wird meine Liegenschaft total entwertet, was neben einer

angemessenen Entschädigung für das für die Strasse benötigte Areal, eine Inkonvenienzentschädigung notwendig macht.

Der vom Einsprecher in den Ziffern 1 und 2 geschilderte Sachverhalt trifft in der Tat weitgehend zu. Sicher ist auch hier die Beanspruchung der 268 m² messenden Parzelle [REDACTED] bedauerlich. Der Einsprecher mag aber bedenken, dass dieser notwendige Eingriff ausschliesslich im öffentlichen Interesse erfolgt. Deshalb ist in casu eine Verweigerung der Genehmigung nicht zu verantworten. Was die baulichen Aspekte betrifft, so werden hiefür die Vorschriften von § 29 des kantonalen Baugesetzes zur Anwendung kommen müssen. Auf die Probleme der Land- und der Inkonvenienzentschädigung kann hingegen gemäss den Ausführungen in Ziffer 4 der Erwägungen in diesem Verfahren nicht eingetreten werden. Der dem Einsprecher zustehende Rechtsanspruch ist im übrigen durch die Bestimmungen von § 73 des Baugesetzes und § 97 des Enteignungsgesetzes gewährleistet.

e. [REDACTED] bittet um Aufhebung des Gemeindeversammlungsbeschlusses vom 18. August 1967. Die heutige Linienführung sei mit Ausnahme einiger Korrekturen beizubehalten und es sei wie bisher für die Fahrbahn eine Breite von 6.00 m und für das Trottoir eine solche von 1.50 m vorzusehen. Ausserdem sei der Einbahnverkehr talwärts einzuführen, denn dieses System habe sich an vielen andern Orten bewährt. Mit dieser Massnahme solle auch verhindert werden, dass die Wiedenhubstrasse zur Entlastung der Rheinstrasse diene (Verkehr talaufwärts), denn sonst werde eher das Gegenteil einer Verkehrssanierung erzielt. Zur Begründung dieser Begehren wird angeführt, die neue Strassenlinie nehme den Hausbesitzern noch das letzte Restchen Land vor den Häusern weg. Für die Liegenschaften habe das grosse Minderwerte und verschiedene unangenehme Erscheinungen anderer Natur zur Folge.

Zur angefochtenen Breite der Fahrbahn und des Trottoirs ist zu sagen, dass der Regierungsrat die Ansicht des Einsprechers nicht teilen kann. Wie wir in den Ausführungen von Ziffer 2 der Erwägungen gesehen haben, können die beschlossenen Abstände in Berücksichtigung der heutigen Gegebenheiten und Prinzipien nicht als überdimensioniert bezeichnet werden. Dass sich Einbahnsysteme hingegen auch bewährt haben, ist sicher nicht zu bezweifeln. Ganz allgemein sind sie aber nicht nur mit Vor- sondern auch mit Nachteilen verbunden. Ob zudem im vorliegenden Fall dieses System die "Lösung des Problems" wäre, ist auf Grund der für die Beurteilung massgebenden Siedlungsgebiete nicht nur zu bezweifeln, sondern viel eher zu verneinen. Ganz abgesehen davon wäre der Regierungsrat gar nicht befugt, der Gemeinde Liestal diesbezüglich positive Vorschriften zu machen, denn die beschlossene Konzeption kann in objektiver Sicht nicht als unzweckmässig bezeichnet werden. Auf die übrigen Punkte der Einsprache (Minderwert und verschiedene unangenehme Erscheinungen) kann aber auf Grund der Ausführungen in Ziffer 4 der Erwägungen nicht eingetreten werden.

f. [REDACTED] teilt mit, er hätte schon in früheren Jahren Land abgetreten und sei deshalb gar nicht gewillt, dies nochmals zu tun. Gemäss dem beschlossenen Plan würden von seiner Parzelle rund 2.00 m Land benötigt, so dass die Strasse direkt an den Hauseingang zu liegen käme. Dadurch würde die letzte Grünfläche vor seinem Haus gänzlich verschwinden, was eine wesentliche Entwertung seiner Liegenschaft zur Folge hätte. Weil die Wiedenhubstrasse zudem nicht nur durch die Anstösser, sondern zum grössten Teil durch Passanten benützt werde, sei er auch nicht bereit, einen Anwänderbeitrag zu leisten. An der Gemeindeversammlung vom 18. August 1967 sei auch die Bemerkung gefallen, eine Fahrbreite von 6.00 m würde genügen und der Bau einer zweiten Autobahn sei demnach sicher nicht notwendig. Er ist im weiteren der Auffassung, eine Strassenverbreiterung auf der Seite des Bahndammes wäre die einfachste und sicher billig-

ste Lösung. Durch die Erstellung einer Stützmauer würde der Bahndamm bestimmt noch solider gestaltet. Zudem könnte eine solche Stützmauer erst noch überdeckt werden, was ebenfalls dem Schutze der Allgemeinheit dienen würde, denn es komme nämlich öfters vor, dass vom zweiten Bahngleise Steine auf die Wiedenhubstrasse spicken. Mit einer solchen Konstruktion liesse sich aber auch dieses Uebel beheben.

Vorerst sei festgehalten, dass auf die Fragen der Landabtretung, der Entwertung und der Beitragspflicht in diesem Verfahren nicht eingetreten werden kann. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in Ziffer 4 der Erwägungen verwiesen. Was die Breite der Fahrbahn anbetrifft, so ist bereits eingehend dargelegt worden, dass im vorliegenden Fall die beschlossene Breite von 7.00 m auf keinen Fall als übersetzt angesehen werden kann. Auch die Ansicht, die gesamte Strassenverbreiterung sollte auf der Seite des Bahndammes vorgenommen werden ist subjektiver Natur, und die Vermutung, wonach eine solche Lösung sicher die billigste wäre, ist nicht belegt. Ganz abgesehen davon, wäre der Regierungsrat, wie ebenfalls schon erwähnt wurde, gar nicht befugt, der Gemeinde in dieser Richtung zwingende Vorschriften zu machen. Da die nun beschlossene Konzeption auch nicht als unzweckmässig bezeichnet werden kann, drängt sich keine Nichtgenehmigung im engeren Bereich auf.

g. [REDACTED]

[REDACTED] würden zwar das geplante Trottoir und die Verbreiterung der Strasse sehr begrüßen, doch können sie sich mit der geplanten Landabtretung nicht einverstanden erklären. Wie bekannt sei, wären bereits in den dreissiger Jahren die Vorgärten der Liegenschaften an der Wiedenhubstrasse drastisch reduziert worden. Nach dem neuen Plan würden die noch vorhandenen Grünflächen oder Plätze fast oder fast ganz verschwinden. Eine wesentliche Entwertung der Liegenschaften sowie Inkonvenienzen wegen der Näherlegung der Strasse wären

die unmittelbaren Folgen. Nachdem sie nun jahrelang mit der schmalen Strasse hätten vorlieb nehmen müssen, sollte man nun nicht ins Gegenteil verfallen und zu grosszügig planen. Eine Fahrbahnbreite von 6 m und ein Trottoir von 1.50 m oder 1.80 m dürften sicher genügen. Die nun korrigierte Goldbrunnen- und auch die Sichterstrasse entsprächen diesen Massen. Sofern die Talstrasse und die Autobahn erstellt seien, was ja nicht mehr allzulange dauern sollte, werde die Wiedenhubstrasse sicher wieder an Bedeutung verlieren. Durch den erst kürzlich bekannt gewordenen vom Staat geplanten grosszügigen Ausbau der Schauenburgerstrasse mit Anschluss an die Querverbindung: Rheinstrasse - Fraumattstrasse, werde die Wiedenhubstrasse auch bei einer Ueberbauung des Rüserentales eher noch mehr entlastet. Ob die vorgesehene Weiterführung der Industriestrasse, besonders nach diesem Ausbauprojekt, je einmal ausgeführt werde, stehe noch nicht fest. Im übrigen sei diese Strasse im untern Teil und auf der Höhe des Taubenhofes auch keine 7 m breit. In diesem Zusammenhang sind sie der Meinung, das benötigte Land könnte unter gleichzeitiger Erstellung einer Stützmauer auf der Seite des Bahndammes gewonnen werden. Dies wäre sicher die einfachste und sauberste Lösung. Auf alle Fälle sollten die noch vorhandenen Gärtchen so weit als möglich geschont werden. Es sei wirklich nicht angebracht, jeden kleinen Grünstreifen dem Moloch Verkehr zu opfern.

Auch bei dieser Einsprache muss darauf hingewiesen werden, dass auf die Frage der Landabtretung, inbegriffen Minderwerte und Inkonvenienzen, in diesem Verfahren nicht eingetreten werden kann. Es wird diesbezüglich auf Ziffer 4 der Erwägungen verwiesen. Was die angefochtenen Breiten der Fahrbahn und des Trottoirs anbetrifft, so wurde in den bisherigen Ausführungen bereits dargetan, dass die beschlossenen Masse von 7.00 m bzw. 2.00 m in Berücksichtigung der heutigen Verhältnisse und Prinzipien nicht als überdimensioniert bezeichnet werden können. An dieser Sachlage vermag auch das

von den Einsprechern vorgebrachte Argument, wonach durch die Erstellung der Talstrasse und der Autobahn und den grosszünftig geplanten Ausbau der Schauenburgerstrasse die Wiedenhubstrasse entlastet werde und dadurch an Bedeutung verliere, nichts zu ändern, denn diese wird trotzdem den Charakter einer wichtigen Verbindung zwischen dem Oris- und dem Rösertal beibehalten. Dass die Industriestrasse im Bereich der Banngränze Liestal/Frenkendorf nicht das gleiche Profil aufweist wie im übrigen ausgebauten Teil, muss als Nachteil gewertet werden, doch dürften auch die Einsprecher sicher zugeben müssen, dass es wenig sinnvoll wäre, einen begangenen Fehler zu wiederholen. Beim Taubenhof ist hingegen im Rahmen des generellen Bau- und Strassenlinienplanes "Schauenburgerstrasse" ebenfalls eine Fahrbahn von 7.00 m und ein Trottoir von 2.00 m vorgesehen. Die gleichen Ueberlegungen gelten sinngemäss auch für die Sichterstrasse. Hier dürfte es im gegebenen Zeitpunkt auch ohne weiteres möglich sein, im Abschnitt zwischen der Wiedenhubstrasse und der Unterführung der SBB in bezug auf die Fahrbahnbreite eine entsprechende Anpassung vorzunehmen. Hinsichtlich der Meinung, die Verbreiterung der Wiedenhubstrasse sollte vollumfänglich zu Lasten des Areals der SBB erfolgen, kann hingegen auf die entsprechenden Ausführungen bei den bisher behandelten Einsprachen verwiesen werden.

h. Die [REDACTED] macht geltend, sie habe die Parzelle [REDACTED] erworben, um [REDACTED] von Liestal und Umgebung und deren Sozialinstitutionen Unterkunft und Betreuungsmöglichkeit zu gewähren. Nach dem entsprechenden Ausbau biete das Haus Platz für [REDACTED]

Der [REDACTED] [REDACTED] benötige alle diese Räumlichkeiten. Für den Kindergarten sei aber auch der Umschwung vor und hinter dem Haus und vor allem der gegen die Sichterstrasse gelegene Sitz- und Aufenthaltsplatz eine unbedingte Notwendigkeit.

Schon die Verbreiterung der Wiedenhubstrasse nehme ein schönes Stück des Gartens weg, so dass der südliche Trottoirrand bis fast an die östliche Hausecke und die östliche Garagecke zu liegen komme. Die Baulinie aber nehme überhaupt jeden nennenswerten Umschwung weg, indem sie bei der Wiedenhubstrasse ein grosses Stück des Wohnhauses abschneide. Ausserdem mache sie die Garage gänzlich unbenützbar und bringe den für [REDACTED] so nützlichen und notwendigen Vorplatz mit den beiden schattenspendenden Ulmen in Wegfall. Durch die Baulinie der Munzachstrasse werde die Situation unnötigerweise weiterhin verschärft, indem diese auch noch den südlichen Haus- und Vorplatz gänzlich wegrasiere. Kurz, die beiden Baulinien würden die 589 m² messende Parzelle augenscheinlich auf ca. die Hälfte reduzieren. Damit werde die Liegenschaft zum vorgesehenen Gebrauch untauglich und es sei klar, dass aus diesen Eigentumsbeschränkungen ein ganz massiver Minderwert resultiere, dessen Geltendmachung vorbehalten werde. Der Schaden könne wesentlich verringert werden, wenn die Baulinie auf beiden Strassenseiten auf den in § 7 des Baugesetzes vorgeschriebenen Mindestabstand von 3.60 m reduziert würde. Es sei tatsächlich nicht einzusehen, warum die Wiedenhubstrasse derart grosszügig ausgebaut werden solle, nachdem feststehe, dass nicht sie, sondern die in die Rheinstrasse einmündende Goldbrunnenstrasse den Hauptverkehr aus Richtung Schauenburg aufzunehmen habe. Wenn zudem einmal die Autobahn über Arisdorf und die T 2 der Ergolz entlang gebaut seien, werde auch der Verkehr über die Wiedenhubstrasse wieder normalisiert, indem sie dann nicht mehr zur Umfahrung der Liestaler Flaschenhülse herhalten müsse. Völlig unerfindlich sei, warum die Munzachstrasse als reine Quartierstrasse mit einer derart einschneidenden Baulinie versehen werden soll.

Vorerst sei festgehalten, dass die Munzachstrasse nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Auf die entsprechenden Einwände kann deshalb nicht eingetreten werden. Auch auf die

Frage der Landabtretung an sich, den erwähnten Minderwert und die übrigen, mit dem Strassenausbau zusammenhängenden Probleme kann, wie in Ziffer 4 der Erwägungen dargelegt wurde, nicht eingetroten werden.

Nicht richtig ist aber die Ansicht, die Baulinie nehme jeden nennenswerten Umschwung weg, denn das zwischen der Bau- und der Strassenlinie liegende Areal bleibt ja der Parzelle [REDACTED] weiterhin erhalten. Zur Abtretung vorgesehen ist hingegen ein zwei Meter breiter Streifen für die Anlage eines Trottoirs. Dieser Eingriff macht sich stärker bemerkbar, weil dieses Grundstück weitgehend die Form eines Dreiecks aufweist, was sich in der Regel für die bauliche Verwertung immer erschwerend auswirkt. Dass aber deswegen die Garage unbenützbar werden soll, ist nicht recht einzusehen, denn diese wird ja von der Strassenlinie gar nicht tangiert und muss somit nicht wegen des Strassenausbau abgebrochen werden. Ob die Liegenschaft für den vorgesehenen Gebrauch tatsächlich unbrauchbar wird, hängt gegenwärtig noch von unbekannten Faktoren ab. Daher kann diesbezüglich nur auf die Vorschriften von § 29 des kantonalen Baugesetzes verwiesen werden. Immerhin scheint dieses Grundstück, das heute eine Fläche von 589 m² aufweist für das erwähnte Raumprogramm als recht knapp, wenn man bedenkt, dass nach den Empfehlungen der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung allein für einen Kindergarten ein Grundstück, einschliesslich Wege usw, von mindestens 800 m² erforderlich wäre (Die Grünflächen in den Gemeinden, Schrift Nr. 3). Der in diesem Zusammenhang angefochtene Abstand von 3.60 m zwischen der Bau- und der Strassenlinie kann aber im vorliegenden Fall besonders in Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten - aber auch ganz allgemein - nicht als zu gross angesehen werden. Nicht richtig ist sodann die Ansicht, die in die Rheinstrasse einmündende Goldbrunnenstrasse habe den Hauptverkehr aus Richtung Schauenburg aufzunehmen, so dass sich ein grosszügiger Ausbau der Wiedenhubstrasse erübrige. Nach dem seitens der Gemeinde Liestal bis heute bekannten Verkehrskonzept soll nämlich der

6. Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen ist der Regierungsrat somit nicht in der Lage, in diesem Verfahren auf die von [REDACTED]

1. Auf die von der Schweizerischen Bundesbahn, Kreis II, Luzern, und von Frau Margrid Sutter-Martin, Liestal, im Namen der Erbgemeinschaft Sutter-Martin erhobenen Einsprachen wird nicht eingetreten.

2. Folgende Einsprachen werden, soweit darauf eingetreten werden kann, als unbegründet abgewiesen:

1. Gestalt: [REDACTED]
 2. Gestalt: [REDACTED]
 3. Gestalt: [REDACTED]
 4. Gestalt: [REDACTED]
 5. Gestalt: [REDACTED]
 6. Gestalt: [REDACTED]
 7. Gestalt: [REDACTED]
 8. Gestalt: [REDACTED]
 9. Gestalt: [REDACTED]
 10. Gestalt: [REDACTED]

3. Gestützt auf § 58 Abs. 2 und § 69 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Mai 1941 wird die von der Einwohnergemeindeversammlung von Liestal am 18. August 1967 beschlossene Änderung des generellen Bau- und Strassenlinienplanes "Wiedenhubstrasse" genehmigt und damit allgemein verbindlich erklärt.
4. Massgebend sind die vom Regierungsrat unter dem heutigen Beschlussdatum unterzeichneten und mit der Inventarnummer 40/gBS/35/1 versehenen Situationspläne.
5. Die Ziffern 3 und 4 dieses Beschlusses sind im Amtsblatt zu veröffentlichen. Die Abänderung des generellen Bau- und Strassenlinienplanes ist bei allen betroffenen Parzellen im Grundbuch anzumerken. Der Gemeinderat von Liestal hat dafür besorgt zu sein, dass die Anmeldung beim zuständigen Grundbuchamt rechtzeitig erfolgt (§ 69 Abs. 7 und 8 BauG; Wegleitung vom 10. Dezember 1943, Amtsblatt Nr. 26 vom 23. Dezember 1943).

Mitteilung an die

an

an

an

an

an

an

an die

(alle eingeschrieben)

an den Gemeinderat von Liestal (2),
an die Bauverwaltung Liestal,
an das Ing.-Büro Ed. Holinger, Spitz-
ackerstrasse 17, Liestal,
an das Grundbuchamt Liestal,
an die Landeskanzlei,
an das Planungsamt (4),
an die Baudirektion (2).

Der Landschreiber:

W. M. M. M. M.