

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates

des Kanton Basel-Landschaft

Nr. 2704

vom 2. November 1993

Gemeinde MuttENZ, Bau- und Strassenlinienplan "Kirschgartenstrasse", Strassennetzplanmutation

A. Die Einwohnergemeindeversammlung MuttENZ hat am 6. April 1993 den Bau- und Strassenlinienplan "Kirschgartenstrasse" mit gleichzeitiger Strassennetzplanänderung beschlossen.

B. Das Öffentliche Auflageverfahren wurde vom 19. April bis 18. Mai 1993 durchgeführt und im kantonalen Amtsblatt Nr. 15 vom 16. April 1993 sowie im MuttENZer Anzeiger vom 16. April 1993 bekanntgegeben. Die betroffenen Grundeigentümer mit schweizerischem Zustelldomizil wurden mit eingeschriebenem Brief (Postquittung vom 15. April 1993) benachrichtigt.

Innerhalb der Auflagefrist haben

- [REDACTED]
- [REDACTED]

Einsprache erhoben. Die gestützt auf § 6 BauG durchgeführte Verständigungsverhandlung ergab keine Einigung mit den Einsprechern.

C. Mit Schreiben vom 20. August 1993 ersucht der Gemeinderat MuttENZ um die regierungsrätliche Genehmigung des Bau- und Strassenlinienplanes und der Strassennetzplan-Mutation sowie um den Entscheid über die Einsprachen. Für weitere 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 §§ 85 und 86 des kantonalen Baugesetzes vom 15. Juni 1967 befugt, Bau- und Strassenlinien festzulegen. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes erwachsen solche Pläne nicht in materielle Rechtskraft, sondern sie sind unter Beachtung bestimmter Prinzipien grundsätzlich abänderbar (BGE 90 I 333). Besondere Verfahrensvorschriften, die dabei zu beachten wären, sind im Baugesetz nicht enthalten. Deshalb gelten hiefür nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen die gleichen Regeln wie bei der erstmaligen Aufstellung.

II.

Gemäss § 3 des Baugesetzes bedürfen die Bauvorschriften der Gemeinden - und darunter fallen auch die erwähnten Pläne samt deren Aenderungen und Ergänzungen - der Genehmigung des Regierungsrates. Die dem Genehmigungsentscheid vorausgehende Prüfung ist dabei auf eine Rechtmässigkeitskontrolle und auf eine Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung beschränkt.

III.

Die kantonale Verwaltungsgesetzgebung kennt keine Verfahrensvorschriften darüber, in welcher Form die Einspracheentscheide und der Entscheid über die Genehmigung solcher Einwohnergemeindeversammlungsbeschlüsse zu erlassen sind. Es steht daher nichts entgegen und es erscheint in Anbetracht des sachlichen Zusammenhanges sowie aus Zweckmässigkeitsgründen gerechtfertigt, die unerledigten

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

IV.

Im Baugesetz ist die regierungsrätliche Ueberprüfungsbe-
fugnis unerledigter Einsprachen nicht speziell geregelt.
Artikel 33 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22.
Juni 1979 verlangt hingegen bei Einsprachen, die sich ge-
gen Nutzungspläne richten, die volle Ueberprüfung. Somit
ist der Regierungsrat verpflichtet, bei unerledigten Ein-
sprachen sowohl die Recht- als auch die Zweckmässigkeits-
kontrolle auszuüben.

V.

In Berücksichtigung der vorstehenden Kriterien hat die
Prüfung der Pläne und der unerledigten Einsprachen folgen-
des ergeben:

1. Rechtmässigkeitskontrolle

Sowohl formell-rechtlich als auch materiell-rechtlich sind
die Voraussetzungen für eine Genehmigung erfüllt. Die am
4. Januar 1993 erfolgte Vorprüfung durch das Amt für Orts-
und Regionalplanung ergab keine Einwände grundsätzlicher
Art.

2. Ermessenskontrolle aus Gründen der Regionalplanung

Keine Bemerkungen

3. Unerledigte Einsprachen

3.1 [REDACTED]

Die Einsprecher wenden sich gegen die geplante Verbreite-
rung der Kirschgartenstrasse. Sie sind als Eigentümer der

Parzelle Nr. ■■■ direkt betroffen und damit zur Einsprache legitimiert. Auf die Einsprache ist somit einzutreten. Zur Begründung wird geltend gemacht, dass der beanspruchte Hausvorplatz wegen fehlender anderer Möglichkeit als Autoparkplatz dienen müsse. In einem Ergänzungsschreiben halten die Einsprecher fest, dass als Hauptverbindungen südlich der St. Jakobsstrasse insgesamt lediglich 3 Strassen existierten, praktisch alle übrigen seien mit eingeschränktem Fahrverbot belegt. Es sei nicht einzusehen, weshalb die Verkehrsführung verändert werden müsse, weder nördlich noch südlich der St. Jakobsstrasse seien mehr Durchgangsstrassen nötig. Die Belassung der heutigen Breite und Umwandlung in eine Einbahnstrasse sei im Sinne der Verkehrsberuhigung sinnvoll.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der rechtsgültige generelle Bau- und Strassenlinienplan von 1967 im "Gebiet Hauptstrasse/Bahnhofstrasse und Umgebung", welcher auch die "Kirschgartenstrasse" beinhaltet, sieht eine Fahrbahn von 6 m und ein beidseitiges Trottoir von je 2 m Breite vor. Die Baulinienabstände wurden beidseits auf 6 m festgelegt. Mit dem Strassennetzplan 1979 wurde ein neues Konzept, u.a. auch für die Kirschgartenstrasse, festgelegt, welches eine Fahrbahnbreite von 4 m als Einbahnstrasse und ein südseitiges Trottoir von 2 m aufweist. Die Baulinienabstände betragen beidseits der Strasse je 5 m.

Der Gemeinderat hat sich entschlossen das Verkehrskonzept zu überprüfen und entschieden, dass nebst den von den Einsprechern erwähnten Hauptverbindungen (Hofacker- Hardstrasse bzw. St. Jakobs- Prattelerstrasse) mindestens eine, in beiden Richtungen befahrbare Verbindung, zwischen alter und neuer Bahnhofstrasse zu gewährleisten sei. Damit

wird bezweckt, zu viele Verkehrsumlagerungen und Umwege zu verhindern.

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass die vom Gemeinderat beschlossene Änderung des Verkehrskonzeptes begründet ist. Das kurze Teilstück der Eptingerstrasse zwischen der alten und neuen Bahnhofstrasse ist nur einseitig befahrbar. Allerdings ist der Regierungsrat der Auffassung, dass eine Strassenbreite von 4.5-5.0 m bei einseitigem Trottoir im vorliegenden Fall durchaus genügt hätte. In diesem Sinne kann auch der Protokollauszug der Gemeindeversammlung (Traktandum 5) verstanden werden.

Im übrigen kann die Auffassung des Gemeinderates geteilt werden, wonach es auch bei einem Ausbau der Strasse noch möglich ist, vor der Liegenschaft parallel zur Strasse einen Autoabstellplatz zu erstellen. Die vorgesehene Landabtretung bei der Parzelle Nr. ■■■ beträgt im übrigen nicht mehr als ca. 50 cm.

Die Einsprache muss daher, soweit darauf eingetreten werden kann, als unbegründet abgewiesen werden. Im übrigen wird jedoch der Gemeinderat gebeten, im Rahmen des Strassenprojektes eine Reduktion der Fahrbahnbreite im Sinne der Erwägungen nochmals zu prüfen.

3.2 ■■■ ■■■

Die Einsprecher fordern die Beibehaltung des Strassenkonzeptes gemäss rechtsgültigem Strassennetzplan. Zumindest ■■■ als Eigentümer der Parzelle Nr. ■■■ ist direkt betroffen und damit zur Einsprache legitimiert.

Zur Begründung wird folgendes geltend gemacht.

- Die jetzige Strassenlinie sei absolut genügend, die Fahrbahnbreite sei ca. 4.50 m mit provisorischem Trottoir von 2 m und damit ausreichend, um den Strassennetzplan einzuhalten.

- Der Verkehrsversuch mit dem Trottoir habe eine beruhigende Situation gebracht und schütze den Fussgänger. Es zeige, dass Fahrzeuge langsam verkehren würden, womit der Unfallgefahr vorgebeugt sei.
- Wenn die Strasse im Gegenverkehr befahrbar sein müsse, könne dies auf Kosten des Trottoirs gehen. Ein Trottoir von 1.50 m würde infolge des Lastwagenverkehrs ohnehin genügen. Bei einer Sanierung wäre auch die Kosteneinsparung grösser.
- Das Bedürfnis für eine beidseitige Befahrung der Strasse sei nicht einzusehen, solange andere Strassen
 - zur Entlastung des Quartiers der Einsprecher
 - nicht gebaut oder saniert würden.

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

In grundsätzlicher Hinsicht wird auf die Ausführungen zur Einsprache gemäss Ziffer 3.1 verwiesen.

Im einzelnen ist noch zu ergänzen, dass das Befahren der Strasse in beiden Richtungen einen Verzicht auf das Trottoir nicht rechtfertigt. Eine sichere Fusswegführung ist nicht zuletzt hinsichtlich des unmittelbar benachbarten Tagesheims mit Kindergarten notwendig. Die Landabtretung beträgt im übrigen - mit Ausnahme des Einmündungsbereichs in die Bahnhofstrasse - nicht mehr als ca. 60 cm, soweit die Grundeigentümer des Schreibens der Einsprecher an den Regierungsrat vom 1. Juli 1993 betroffen sind.

Die Einsprache muss daher, soweit darauf eingetreten werden kann, als unbegründet abgewiesen werden. Im übrigen wird jedoch der Gemeinderat gebeten, im Rahmen des Strassenprojektes eine Reduktion der Fahrbahnbreite im Sinne der Erwägungen nochmals zu prüfen.

- ://: 1. Die Einsprachen von [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] sowie [REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED] werden, 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 Muttenez am 6. April 1993 beschlossene Bau- und Strassenlinienplan "Kirschgartenstrasse" inkl. Strassennetzplan-Mutation genehmigt und damit allgemeinverbindlich erklärt.
3. Massgebend sind die mit den Inventarnummern 44/BSP/53/0 und 44/gBS/3/3 sowie 44/SP/1/4 versehenen Planexemplare.
4. Der Gemeinderat Muttenez wird ersucht, im Rahmen des Strassenprojektes eine Reduktion der Fahrbahnbreite im Sinne der Erwägungen nochmals zu prüfen.
5. Die Ziffer 2 dieses Beschlusses ist gestützt auf § 23 des Geschäftsreglementes für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Amtsblatt zu veröffentlichen.

Verteiler: - [REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED]
(beide eingeschrieben)
- Gemeinderat Muttenez, 4132 Muttenez
- Bauverwaltung Muttenez, 4132 Muttenez

- Kreisgeometerbüro Arlesheim,
Domplatz 9, 4144 Arlesheim
- Landeskanzlei (Publikation)
- Vermessungsamt
- Bauinspektorat
- Amt für Orts- und Regionalplanung (10)
- Bau- und Umweltschutzdirektion (2)

Der Landschreiber:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. H. H. H.', written in a cursive style.