



Gemeinde Rünenberg  
Kanton Basel-Landschaft

Revision Strassenreglement für gesamtes Gemeindegebiet

# Planungsbericht

Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV

---

**Stand: 4. Mai 2021 – Beschlussfassung**



## **Impressum**

Verfasst Namens des Gemeinderates

Verfasser



[www.stierli-ruggli.ch](http://www.stierli-ruggli.ch)

[info@stierli-ruggli.ch](mailto:info@stierli-ruggli.ch)

Bearbeitung

Edith Binggeli-Strub, Denise Binggeli

Datei-Name

59062\_Ber01\_Planungsbericht\_SR\_20210504\_EGV.docx

## Inhalt

1	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNGEN.....	1
2	ORGANISATION, ABLAUF DER PLANUNG .....	2
2.1	Gemeindebehörde.....	2
2.2	Ablauf der Planung.....	2
2.3	Bestandteile der Planung .....	3
3	GRUNDLAGEN.....	3
3.1	Gesetzliche Grundlagen von Bund und Kanton Basel-Landschaft .....	3
3.2	Kantonale Planungsgrundlagen .....	3
3.3	Kommunale Planungsgrundlagen .....	3
3.4	Bericht zur Analyse Strassenzustand .....	4
4	ERLÄUTERUNG DER WICHTIGSTEN REVISIONSINHALTE .....	4
4.1	Aufbau Strassenreglement.....	4
4.2	Wichtige kommunalspezifische Schwerpunkte .....	5
4.3	Übersichtsplan "Neuanlagen, Korrektion und betrieblicher und baulicher Unterhalt der Strassen und Wege" (siehe Strassenreglement Anhang 3).....	12
4.4	Übersichtsplan "Zeitrahmen von Unterhalt, Sanierung und Neuerstellung ab 2020 (siehe Strassenreglement Anhang 5).....	12
5	KANTONALE VORPRÜFUNG .....	13
6	INFORMATION UND MITWIRKUNG.....	13
7	BESCHLUSSFASSUNGSVERFAHREN .....	13
8	GENEHMIGUNGSANTRAG.....	13
9	WEITERES VORGEHEN.....	14

### Beilage:

- Bericht Analyse Strassenzustand / Sondervorteil Korrektion (auf der Gemeindeverwaltung einsehbar)

## 1 Ausgangslage und Zielsetzungen

Die Gemeinden sind, gestützt auf Art. 21 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG), angehalten, ihre Planungsinstrumente periodisch zu überprüfen und gegebenenfalls veränderten Verhältnissen anzupassen. Zu den kommunalen Planungsinstrumentarien der Raumordnung und der Bodennutzung gehören nebst der Nutzungsplanung auch die Instrumentarien der Erschliessungsplanung. Diese bestehen in der Regel aus einem Strassennetzplan sowie einem Strassenreglement im Sinne von § 34 bzw. § 36 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG).

Die vorhandene Erschliessungsplanung der Gemeinde Rünenberg besteht aus dem Strassenreglement (RRB Nr. 2539 vom 18. Oktober 1994), einem Strassennetzplan der Siedlung und Landschaft (SNP; Stand RRB Nr. 585 vom 29. April 2014) sowie einem Übersichtsplan von allen rechtskräftigen Bau- und Strassenlinienplänen (BSP; Nachführungsplan Stand RRB Nr. 1766 vom 13. Dezember 2011).

Ausserdem wurde im Rahmen der Überarbeitung und Neuerstellung des Strassenreglements vorgängig im Jahr 2019 eine Analyse von allen kommunalen öffentlichen Strassen in Rünenberg durchgeführt. Dabei wurden die vorhandenen Schäden der einzelnen Strassenabschnitte aufgenommen und gemäss Indexbewertung wurde der Zustand kategorisiert. Nun stellte sich insbesondere im Zusammenhang mit den erforderlichen Sanierungsarbeiten einzelner Strassenabschnitte die Frage der Sondervorteile für die anstossenden Grundstücke.

I.d.R. wurden in der Vergangenheit in der Gemeinde Rünenberg bei der Sanierung von älteren Strassen keine Anwänderbeiträge erhoben. Mit der vorgenannten Analyse ist eine Beurteilung vorgenommen worden, ob durch eine Sanierung allenfalls Vorteilsbeiträge für "Korrekturen" bei den anstossenden Grundstücken erhoben werden können. Mittels welcher Massnahmen jedoch ein Sondervorteil erfolgen kann, ist nicht abschliessend geklärt.

Des Weiteren löst das neue Strassenreglement die nicht mehr zeitgemässe Regelung aus dem Jahre 1994 ab, definiert künftig Funktion sowie Ausbaustandard der im Strassennetzplan festgelegten kommunalen öffentlichen Strassen und regelt Planung, Finanzierung, Projektierung, Vorteilsausgleichung und Unterhalt der öffentlichen Strassen der Gemeinde.

Das neue Strassenreglement soll den aktuellen gesetzlichen Grundlagen bzw. der geltenden Rechtspraxis entsprechen und mit dem kommunalen Strassennetzplan koordiniert sein. Als Basis für das neue Strassenreglement wurden das Muster-Strassenreglement 2001 des Amtes für Raumplanung und weitere neuere Strassenreglemente sowie kantonale Vorprüfungsergebnisse anderer Gemeinden herangezogen. Bestimmungen aus dem Strassenreglement 1994, die in der Praxis angewendet wurden und nicht gegen übergeordnete Gesetzgebungen verstossen, wurden übernommen oder sinngemäss angewendet.

## 2 Organisation, Ablauf der Planung

### 2.1 Gemeindebehörde

Das Strassenreglement wurde durch den Gemeinderat als vollziehende Planungsbehörde für die verschiedenen Verfahrensschritte verabschiedet.

Mitglieder des Gemeinderates zum Zeitpunkt der Planungsarbeiten:

• Zumbrunn Thomas	Gemeindepräsident
• Gröflin Rebecca	Vizepräsidentin
• Bürgin Stephanie	Gemeinderätin
• Brechbühler Martin	Gemeinderat
• Lang Stefan	Gemeinderat
• Tina Weiss	Gemeindeschreiberin

#### Planungsbüro

Stierli + Ruggli Ingenieure und Raumplaner AG, 4415 Lausen. Vom Planungsbüro zeichnet Edith Binggeli-Strub, Raumplanerin, dipl. Natur- und Umweltfachfrau FA für die Bearbeitung und fachliche Beratung der Gemeinde verantwortlich.

### 2.2 Ablauf der Planung

Nachfolgend werden die wichtigsten Entscheidungspunkte und Verfahrensschritte aufgeführt. Der Planungsablauf wurde laufend phasengerecht nachgeführt.

<b>Grundlagenerarbeitung / Entwurf / Beratung in der Gemeinde</b>	seit 2019
<b>Erhebung der Strassenanalyse (Strassenzustand / Sondervorteil Korrektion)</b>	Dez. 2019
<b>Kantonale Vorprüfung / rechtliche Abklärung</b>	Eingabe: 13. Juli 2020 Erhalt Vorprüfungsbericht: 5. Oktober 2020
<b>Öffentliches Mitwirkungsverfahren sowie Aufschaltung auf der Homepage der Gemeinde Rünenberg:</b>	1. Februar 2021 bis 12. März 2021
<b>Beschluss Gemeinderat Strassenreglement (Verabschiedung z.H. EGV)</b>	<i>ausstehend</i>
<b>Beschlussfassende Einwohnergemeindeversammlung:</b>	<i>ausstehend</i>
<b>Eingabe zur Genehmigung durch den Regierungsrat</b>	<i>ausstehend</i>

## 2.3 Bestandteile der Planung

Im Rahmen der Planungsarbeiten zum Strassenreglement sind folgende Planungsinstrumente erarbeitet worden.

### **Verbindliches Richtplanungsinstrument** (Beschluss durch Einwohnergemeindeversammlung)

- Strassenreglement für gesamtes Gemeindegebiet

### **Orientierende Planungsinstrumente**

- Planungsbericht (orientierende Berichterstattung gem. Art. 47 RPV)
- Mitwirkungsbericht (sofern erforderlich)
- Bericht Analyse Strassenzustand / Sondervorteil Korrektion, Erhebung 2019 (gemeindeinternes Strategiepapier)

## 3 Grundlagen

### 3.1 Gesetzliche Grundlagen von Bund und Kanton Basel-Landschaft

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979
- kantonales Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 08. Januar 1998
- kantonales Strassengesetz (StraG) vom 24. März 1986

### 3.2 Kantonale Planungsgrundlagen

- Arbeitshilfe Muster-Strassenreglement 2001, Amt für Raumplanung BL
- Kantonaler Richtplan (insbesondere Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, Fuss- und Wanderwege)
- digitale Datengrundlagen (Zonenplan Siedlung, Strassennetzplan Siedlung)
- div. Gerichtsentscheide des Kantonsgerichtes zum Thema Anwänderbeiträge aus den Jahren 2010 bis 2016

### 3.3 Kommunale Planungsgrundlagen

- bestehendes Strassenreglement, Gemeinde Rünenberg, RRB Nr. 2539 vom 18 Oktober 1994
- Strassennetzplan Siedlung und Landschaft, Gemeinde Rünenberg, RRB Nr. 585 vom 29. April 2014
- Übersicht rechtskräftige Bau- und Strassenlinienpläne, Nachführungsplan Stand RRB Nr. 1766 vom 13. Dezember 2011

### **3.4 Bericht zur Analyse Strassenzustand**

Für die Überarbeitung und Neuerstellung des Strassenreglements stellt der Bericht vom 2. Dezember 2019 ein weiteres wichtiges Grundlagendokument dar (siehe Beilage). Die vorgenommene Erhebung und Analyse des Strassenzustands bildet u.a. die Grundlage für das Erschliessungsprogramm der Gemeinde Rünenberg. Gemäss diesen Erkenntnissen wurde die Etappierung für den Unterhalt, die Sanierung und die Neuerstellung der Gemeindestrassen vorgenommen und im Strassenreglement Anhang 5 visualisiert. Die Umsetzung wird im Einklang mit der Budgetplanung vorgenommen. Mit der vorausschauenden Planung der Unterhalts- und Sanierungsarbeiten kommt die Gemeinde den kantonalen Anforderungen betreffend Erschliessungsplanung gem. § 20 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) nach. Der in Anhang 5 aufgeführte Zeitplan, welcher infolge der Strassenanalyse erstellt wurde, hat orientierenden Charakter und ist demzufolge kein verbindliches Planungsinstrument.

Das Resultat der Analyse hat gezeigt, dass es schwierig sein würde, einen Sondervorteil in Bezug auf eine Korrektion zu begründen. Mit aktuellen Gerichtsurteilen zum Thema Sondervorteil durch Strassenkorrektion sind bereits heute Auslegungen und Definitionen vorhanden, die dies bestätigen. Es ist hier jedoch anzumerken, dass auch künftig im Falle von Einsprachen das Gericht den Einzelfall prüft und somit heute nicht mit Sicherheit eine Aussage gemacht werden kann, ob ein Sondervorteil tatsächlich vorliegt oder nicht. Es wird auf die Erläuterungen zu den Reglementsbestimmungen und insbesondere auf § 32 SR verwiesen

## **4 Erläuterung der wichtigsten Revisionsinhalte**

### **4.1 Aufbau Strassenreglement**

Das Strassenreglement ist umfassend aufgebaut worden und löst die Regelung 1994 betreffend Kostenverteiler, Fälligkeit und Beiträge vollständig ab. Der Aufbau des Reglements richtet sich nach dem kantonalen Musterreglement des Amtes für Raumplanung. Für die Bestimmungen wurden in der Regel die Formulierungen aus dem Musterreglement übernommen, welche teilweise mit kommunalspezifischen Bestimmungsinhalten ergänzt wurden.

Das Reglement ist inhaltlich wie folgt gegliedert:

- A. Allgemeine Bestimmungen
  - B. Planung und Finanzierung
  - C. Projektrealisierung (Voraussetzungen)
  - D. Bau, Ausbau und Korrektion
  - E. Unterhalt und Winterdienst
  - F. Vorteilsausgleich
  - G. Verwaltung und Benutzung der Strassen
  - H. Beziehung der angrenzenden Grundstücke zu den Verkehrsflächen
  - I. Rechtspflege, Strafen, Übergangs- und Schlussbestimmungen
- Beschlüsse und Genehmigung
- Anhänge 1 - 5

Das Reglement enthält eine rechtsbündige Kommentarspalte für Hinweise auf die übergeordnete Gesetzgebung und Erläuterungen zu Bestimmungsinhalten u.a.m.

## 4.2 Wichtige kommunalspezifische Schwerpunkte

Nachfolgend werden die wichtigsten kommunalspezifischen Schwerpunkte kurz erläutert.

– **Das Strassenreglement regelt:**

- Geltungsbereich, Definition der Erschliessungsanlagen (Neuanlage, Korrektion, betrieblicher und baulicher Unterhalt, Strassentyp/Klassierung)
- Planung (Strassennetzplan / Bau- und Strassenlinienplan), Projektierung
- Verfahren / Vorgehen
- Finanzierung, Kostenverteilung
- Unterhalt, Verwaltung, Benutzung, Parkierung
- Beziehung zu angrenzenden Grundstücken

– **§ 3 Organisation:**

In der Kommentarspalte wird auf den Anhang 5 verwiesen, wo mit dem Sanierungs- und Erschliessungsprogramm der Gemeinderat den Umsetzungszeitrahmen für die Sanierung von Strassenabschnitten und Neuerstellung von Strassen und Wege in groben Zügen festlegt. Das Sanierungs- und Erschliessungsprogramm wird mit der Budgetplanung der Gemeinde abgestimmt.



- **§ 4 Abs. 2 Definition 'Neuanlage'** (siehe auch orientierender Anhang 3 des Strassenreglements, rote Linie, braune Linie mit Pfeil):

Innerhalb des Siedlungsgebietes der Gemeinde Rünenberg sind gesamthaft sechs, meist eher kürzere Strassenabschnitte als "Neuanlage" klassiert. Wobei beim Turnplatzweg nur ein kleiner Abschnitt, welcher an den Siedlungsrand angrenzt und für die Erschliessung der Neubauten notwendig ist, als Neuanlage definiert ist (beim erwähnten Strassenabschnitt wurde die Klassierung der Verkehrsanlage projektbezogen und als Einzelfall geprüft, gem. § 30 Beitragsperimeterplan des Strassenreglements).

Der Strassennetzplan bildet dabei die Grundlage für die Konkretisierung im grundeigentumsverbindlichen Bau- und Strassenlinienplan. Dieser ist wiederum massgebend für das Bauprojekt sowie die Kostentragung. Die Kostenverteilung wird in den §§ 31 und 32 Abs. 1 des Strassenreglements geregelt.

In einer weiteren Kategorie von künftigen Neuanlagen (braune Linie mit Pfeil) sind alle Strassenabschnitte wiederzufinden, welche Erschliessungen von Nutzungszonen gemäss §19 Abs. 1 lit. f des RBG (= "Zonen, deren Nutzung noch nicht bestimmt ist oder in denen eine Nutzung erst später zugelassen wird") vorsehen. Die genaue Lage sowie der Zeithorizont der Planung ist dabei noch ungewiss und steht in Abhängigkeit der Bauzonenauslastung. Dasselbe gilt für die beiden Abschnitte am Weidweg sowie beim Baumgartenweg.

- **§ 4 Abs. 3 Definition 'Korrekturen'** (siehe auch orientierender Anhang 3 des Strassenreglements, blaue Linie):

Als Korrektur werden im Siedlungsgebiet mehrere Strassenabschnitte als sanierungsbedürftig eingestuft, die in Beachtung der heutigen Situation und Bebauung zu korrigieren und anzupassen sind. Die orientierende Kommentarspalte wird ergänzt mit Erläuterung zum Wesen einer Korrektur. Diese dient auch einer allfälligen künftigen Anwendung. Die Kostenverteilung wird in den §§ 31 und 32 Abs. 2 des Strassenreglements geregelt. Aufgrund der angewendeten Praxis in den vergangenen Jahren / Jahrzehnten liegen bei Korrekturen die Kosten zu 100 % bei der Gemeinde.

Sofern sich die Urteilspraxis zur Korrektur und Vorteilsausgleich dereinst ändert oder die Gemeinde die Thematik Korrektur wieder aufnehmen möchte, hat die Gemeinde das Thema Korrektur gleichwohl in ihr Strassenreglement aufgenommen. Sie könnte bei Bedarf den Kostenverteiler durch die Einwohnergemeindeversammlung entsprechend anpassen.

Die Definition der Massnahmen und Grundlagen, welche für beitragspflichtige Korrekturen gelten, sind gemäss den Erkenntnissen aus den neusten Gerichtsurteilen von Kantons- und Bundesgericht ergänzt worden. Verschiedene Gerichtsurteile sind in Zusammenhang mit den Analysearbeiten im Gemeinderat besprochen worden. Diese sind dem Bericht "Analyse des Strassenzustands / Sondervorteil Korrektur" vom 2. Dez. 2019 (siehe auch Kap. 3.4) als orientierende Beilagen beigefügt worden. Ob letztendlich eine Korrektur vorliegt, müsste demzufolge jeweils projektbezogen und im Einzelfall zu prüfen.

- **§ 4 Abs. 4 Definition 'bestehende Gemeindestrassen und Wege, betrieblicher / baulicher Unterhalt'** (siehe auch orientierender Anhang 3 des Strassenreglements, gelbe Linie):

Weiter sind die übrigen Strassen und Wege in der Regel ausgebaut und bedürfen dementsprechend nur noch des betrieblichen und baulichen Strassenunterhalts (→ Aufgabe der Gemeinde, Kosten zu 100% bei der Gemeinde).

- **§ 5 'Strassennetzplan':**

Über die bestimmungsmässige Funktion der Verkehrsanlage (Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen etc.) gibt der Strassennetzplan Auskunft. Im Anhang 1 des Strassenreglements kann zudem nachvollzogen werden, welcher Ausbaustandard und welche Funktion für die gemäss Strassennetzplan definierten Strassentypen vorgesehen ist.

Die Zuordnung der Strassen und Wege zu den unter § 4 aufgeführten und vorgängig genannten Klassierungen (Neuanlage, Korrektion etc.) ist im Anhang 3 Strassenreglements des nachzuvollziehen.

- **§ 6 Bau- und Strassenlinienplan:**

Die Festlegungen unter § 6 Abs. 1 beinhalten neben den Bestandteilen für die zu erstellende Verkehrsanlage unter anderem auch konzeptionelle Aussagen für den Abstand von Baulinien. Mit dem Bestimmungsteil in Abs. 1d) wird der Rahmen gesetzt, um eine einheitliche Regelung in der Gemeinde zu begründen und umzusetzen.

- **§ 10 Abs. 4 Bauprojekt:**

Zusätzlich zu den zu einem Strassenbauprojekt gehörenden Bestandteilen (Pläne, Kostenverteil- sowie Landerwerbstabellen etc.) legt das neue Strassenreglement der Gemeinde Rünenberg fest, dass z.B. bei Korrektionen und Sanierungsmassnahmen vorgängig eine Zustandserhebung der zu korrigierenden Strasse vorzunehmen ist. Diese Inventarisierung des Strassenzustandes wird im weiteren Verfahren als Nachweis bzw. zur Begründung der umgesetzten Korrektionsmassnahmen verwendet. Die Aufzählung kann der Gemeinde im Hinblick auf ihre Aufgabe bezüglich betrieblichen und baulichen Unterhalts ebenfalls als Gedankenstütze dienen. In der Gemeinde Rünenberg wurde der Strassenzustand im Jahr 2019 analysiert und beurteilt und das dazugehörige Dokument wurde am 2. Dezember 2019 erstellt (siehe Erläuterungen in Kap. 3.4).

- **§ 11 Landerwerksarten**

Werden für Strassenprojekte oder bei Verbreiterungen von Strassen und Wegen Landflächen erforderlich, strebt der Gemeinderat den freiwilligen Landerwerb an. Weitere Möglichkeiten bilden die Baulandumlegung, Quartierplanverfahren oder letztendlich das Enteignungsverfahren.

---

– **§ 12 Orientierungsversammlung**

Der Gemeinderat lädt die betroffenen Grundeigentümerschaften in einer frühen Planungsphase zu einer Orientierungsversammlung ein, an welcher das Bauprojekt erläutert und über die voraussichtlichen Baukosten, Beitragshöhen und Beitragsflächen informiert wird. Dieses Vorverfahren sieht weder das RBG noch das Enteignungsgesetz vor. Die Praxis hat jedoch gezeigt, dass eine frühzeitige Information begrüsst wird und sinnvoll ist.

– **§§ 13 ff. Planauflageverfahren / Plangenehmigung**

Das Planauflageverfahren dient dazu, den betroffenen Grundeigentümerschaften das Recht einzuräumen, gegen die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums das Rechtsmittel zu ergreifen. Der Gemeinderat ist jedoch nicht verpflichtet, im Stadium der Ausführung des Strassenbauprojektes noch auf Gegenvarianten, welche eine andere Strassenführung etc. vorsehen, einzugehen. Voraussetzung ist, dass sich das Strassenbauprojekt auf den rechtskräftigen Bau- und Strassenlinienplan stützt.

Die weiteren Verfahren zu Landerwerb, Enteignung, Entschädigung etc. sind grundsätzlich im Enteignungsgesetz geregelt. Das Strassenreglement verweist in der Kommentarspalte auf die entsprechenden Paragraphen im Enteignungsgesetz.

– **§ 21 Werkleitung / Grabenaufbrüche**

Es stellt sich die Frage, in welcher Qualität bei Grabenaufbrüche die Instandstellung zu erfolgen hat. Neu werden mit der Aufbruchsbewilligung Auflagen zur Qualitätssicherung (z.B. Ausführungsart Tragschicht, Deckschicht, Ausführung in Breite/Länge, Garantiefisten, Meldepflicht, Meldefrist, etc.) verknüpft.

– **§ 22 Anpassungsarbeiten**

Werden im Rahmen eines Bauvorhabens (Erstellung / Sanierung von Hochbauten) bzw. Sanierung, Neugestaltung von Vorplätzen Randsteine zur Begrenzung der kommunalen Verkehrsanlage mitgeplant, werden die Kosten zwischen der Gemeinde und dem Anstösser jeweils zur Hälfte getragen..

– **§§ 23, 24 Unterhalt und Winterdienst (Zuständigkeit)**

Die Gemeinde sorgt für den baulichen und betrieblichen Unterhalt ihrer Verkehrsanlagen. Der Begriff des baulichen Unterhalts beinhaltet alle Arbeiten, die der Erhaltung der Strassenanlagen, der technischen Einrichtungen und Nebenanlagen dienen. Darunter fallen insbesondere alle baulichen Arbeiten am Strassenkörper und an den Kunstbauten.

Der betriebliche Unterhalt umfasst zudem alle Arbeiten, die für die dauernde Betriebsbereitschaft der Strassenanlagen notwendig sind, insbesondere die Reinigung der Fahrbahnen und Nebenanlagen sowie die Öffnung und Wiederherstellung nach ausserordentlichen Naturereignissen.

Die Gemeinde ist zuständig für den Winterdienst auf den Gemeindestrassen sowie Trottoirs entlang der Kantons- und Gemeindestrassen. Bei Schneefall und Glatteis werden die öffentlichen Strassen nach Massgabe der vorhandenen technischen und personellen Möglichkeiten, und soweit es wirtschaftlich und ökologisch zu verantworten ist, von Schnee geräumt, gegen Schneeverwehungen geschützt und durch Glatteisbekämpfung benutzbar erhalten (gem. § 30 Abs. 1 der kantonalen Strassengesetzgebung, StraG BL).

Auf Privatstrassen und Zufahrten ist die Grundeigentümerschaft für den Winterdienst zuständig, sofern keine Vereinbarungen mit der Gemeinde getroffen werden. Dasselbe gilt auch für den baulichen Unterhalt, die Reinigung und für die Beleuchtung.

– **§§ 26, 27 Vorteilsausgleich (Kostentragung, Sondervorteil)**

Die Kosten einer öffentlichen Verkehrsanlage beinhalten alle Aufwendungen für Neuanlagen und Korrekturen (gem. § 4 SR) und sind getrennt nach Landerwerbs- und Baukosten auszuweisen. Die Berechnung der Beiträge erfolgt auf der Grundlage des Beitragsperimeterplanes. Die Kosten sind von der Gemeinde und der betroffenen Grundeigentümerschaft, deren Grundstücke durch den Bau der Verkehrsanlage Vorteile erlangen, zu tragen (gem. Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz wird bei der Kostentragung durch die Grundeigentümerschaft zwischen der Groberschliessung und der Feinerschliessung unterschieden: mind. 30 % resp. 70 % der Kostenübernahme durch die Grundeigentümerschaft. Hingegen werden die Unterhaltskosten allein von der Gemeinde getragen.

Es liegt ein Sondervorteil vor, wenn ein Grundstück durch Neuanlagen, Ausbauten oder Korrekturen einen wirtschaftlichen Mehrwert erlangt. Gemäss durchgeführter Strassenanalyse (siehe Kap. 3.4) müssen bestimmte Komponenten zutreffen bzw. bestimmte Indizien vorliegen, damit ein Sondervorteil vorliegt. Per Definition liegt gem. § 27 Abs. 3 lit. a des Strassenreglements ein beitragspflichtiger Ausbau oder eine beitragspflichtige Korrektur vor, wenn ein Grundstück durch einen Ausbau oder eine Korrektur einer Strasse **rascher, sicherer oder bequemer erreicht** werden kann und die Erschliessung insgesamt eine wesentliche Verbesserung erfährt.

Zum heutigen Zeitpunkt bzw. gestützt auf die Kostenverteilung unter § 32 (Korrekturen 100% bei der Gemeinde) liegt ein beitragspflichtiger Sondervorteil nur im Rahmen von Neuanlagen vor. Wie bereits eingangs erwähnt, hat die Gemeinde in der Vergangenheit bei älteren Strassen, die die Voraussetzungen für eine Korrektur erfüllt hätten, keinen Vorteilsausgleich der anstossenden Grundstücke erhoben. Diese Praxis soll nun weitergeführt werden bis allenfalls Gerichtsurteile neue Anwendungen und Beurteilungen vorsehen oder die Gemeindeversammlung eine Anpassung beschliesst.

Der Gemeinderat wird somit anlässlich der beschlussfassenden Einwohnergemeindeversammlung die Kostentragung bei Korrektur zu 100% zu Lasten der Gemeinde vorschlagen. Dies mit der Argumentation, dass einerseits die gängige Praxis in der Vergangenheit durch den Souverän nicht in Frage gestellt wurde und andererseits zu erwartende Gerichtsverfahren hohe Kosten verursachen würden.

---

– **§ 29 Baukosten (insbesondere Bau- und Strassenlinienpläne)**

Zu den Baukosten zählen die Aufwendungen und Arbeiten, Bauteile etc., die in Zusammenhang mit der Projektrealisierung stehen. Zur Planung als wichtigste Grundlage gehört daher auch der Bau- und Strassenlinienplan.

Ist das Bauprojekt auf einen Teil des Bau- und Strassenlinienplanes beschränkt, wird die Verrechnung des Bau- und Strassenlinienplanes im Bereich des Perimeterplanes in Prozenten der Gesamtkosten eruiert. Somit kann vermieden werden, dass Doppelbelastungen und Mehrfachverrechnungen erfolgen. Eine Ist-Zustandsaufnahme bei Korrekturen im Rahmen eines Strassenbauprojekts kann, falls erforderlich, nur einmal in Rechnung gestellt werden.

– **§ 30 Beitragsperimeterplan**

Der Beitragsperimeterplan ist Bestandteil des Bauprojektes und bildet u.a. die Grundlage für die Berechnung der Kostenbeteiligung von Gemeinde und Anstösser.

Mit dem Beitragsperimeterplan sind die Flächen, die in die Beitragsberechnung einfließen, visuell nachvollziehbar. Insbesondere kann für spätere Bauprojekte im Kreuzungsbereich, bei Parzellen zwischen zwei Strassen genau eruiert werden, welche Flächen bereits mit einer Beitragszahlung belastet wurden. Eine Doppelbelastung (zweimalige Rechnungsstellung) wird somit ausgeschlossen.

– **§§ 31 und 32 Verteilung der Landerwerbskosten / Baukosten**

Das Bundes- und das kantonale Recht sehen vor, dass die Grundeigentümerschaften Beiträge an die Erschliessung zu tragen haben. Aufgrund der verschiedenen gewichteten Interessen ist ein unterschiedlicher Verteilschlüssel zwischen Gemeinde und Anstösser vorgesehen. Bei einer Sammelstrasse ist die Kostentragung durch die Allgemeinheit (Gemeinde) grösser, da die Benutzung der Strassenanlage den Verkehr eines grösseren Einzugsgebietes sammelt als dies bei Erschliessungswegen für einzelne Bauparzellen der Fall ist. Die Sammelstrasse ist in der Regel auch grösser dimensioniert. Diese Abstufung der Kostenbeteiligung (in Beachtung der Strassenklassierung), entspricht der Anwendungspraxis der meisten Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft.

Die Landerwerbskosten gehen wie bis anhin zu Lasten der Grundeigentümerschaften. Dies wird dadurch begründet, dass insbesondere bei Neuanlagen nur durch die Erstellung einer Verkehrsanlage eine Bebauung überhaupt möglich ist bzw. ein Grundstück hinreichend erschlossen wird.

Bei der Verteilung der Baukosten wird zwischen Neuanlage und Korrektur / betrieblichem und baulichem Unterhalt unterschieden. Beim betrieblichen und baulichen Strassenunterhalt und nach vorliegendem Strassenreglement auch bei Korrekturen werden die Kosten für alle Strassenklassierungen (Sammelstrasse, Erschliessungsstrasse, Erschliessungswege, Fuss- und Wanderwege) zu 100 % von der Gemeinde getragen (gem. § 32 Abs. 2 und 3, Strassenreglement). Dies gilt auch für Fuss- und Wanderwege.

– **§ 34 Kostenverteilung (Erteilung Rechtsmittel für prov. Kostenverteiler im Rahmen der Planaufgabe des Strassenbauprojektes):**

Mit der Eröffnung der provisorischen Anwänderbeiträge mit Rechtsmittelbelehrung im Rahmen des Planungsverfahrens soll zu einem frühen Zeitpunkt (vor Erstellung der Verkehrsanlage) eruiert werden, in wieweit mögliche Widerstände zum Kostenverteiler auftreten können/werden.

In der Kommentarspalte zu § 34 Abs. 1 wird zur provisorischen Kostenverteilung bei Bauprojekten auf das zweistufige Verfahren hingewiesen:

Sinn dieses zweistufigen Verfahrens (provisorischer Kostenverteiler) ist im Rahmen der 1. Stufe die definitive Klärung der Grundsatzfragen, die mit der Beitragspflicht zusammenhängen (Umfang des Beitragsperimeters, beitragspflichtige Flächen, Abklärung des Sondervorteils etc.). Mit der definitiven Beitragsverfügung (§ 35 SR, 2. Stufe) können diese Grundsatzfragestellungen nicht mehr aufgegriffen werden.

– **§ 35 Beitragsverfügung**

Liegt die definitive Bauabrechnung und die definitive Kostenverteilung in Form der Kostenverteilungstabelle vor, erlässt der Gemeinderat die definitive Beitragsverfügung. Mit der definitiven Beitragsverfügung (§ 35 SR, 2. Stufe) können Grundsatzfragestellungen, wie sie mit der provisorischen Beitragsverfügung (Umfang des Beitragsperimeters, Gewichtung des Vorteils etc.) eröffnet wurden, nicht mehr aufgegriffen werden.

Im Rahmen einer Beschwerde gegen die definitive Beitragsverfügung kann dann lediglich die Berechnung der Beiträge im Detail auf ihre Richtigkeit überprüft werden. Zur Berechnung der Beiträge gehören auch die Verrechnung von Guthaben aus Landabtretungen, Minderwerts- und Inkonvenienzentschädigungen.

In Härtefällen kann der Gemeinderat eine ratenweise Zahlung gewähren. Bei Verkauf des Grundstücks ist der gesamte ausstehende Betrag zuzüglich des Zinses sofort zur Zahlung fällig.

– **§§ 37 ff. Verwaltung und Benutzung der Strasse (Privatstrassen, Gemeingebrauch, Parkierung)**

Eine Übernahme von privaten Verkehrsflächen wird von der Gemeinde nur dann vorgenommen, wenn sie den technischen Vorschriften (im Sinne der VSS-Normen, etc.) dieses Reglements, dem Strassennetzplan sowie den Bau- und Strassenlinienplänen entsprechen und sich in gutem Zustand befinden. Die Übernahme von Privatstrassen erfolgt i.d.R. kostenlos für die Gemeinde.

Für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsanlagen können Gebühren erhoben werden (z.B. Bauinstallationen, temporäre Nutzungen etc.)

Die Frage, ab welcher Zeitdauer eine Parkplatzbenützung auf einer öffentlichen Strasse nicht mehr als gemeinverträglich eingestuft werden kann, sondern als gesteigerter Gemeingebrauch erscheint, ist nach den konkreten örtlichen Verhältnissen zu bestimmen.

Es steht den Gemeinden frei, ob sie für die Laternengaragen oder das temporäre Parkieren überhaupt Gebühren erheben wollen. Falls jedoch davon Gebrauch gemacht wird, ist der Gebührenrahmen durch die Gebührenverordnung festzulegen. Die Gemeinden können diesen im Rahmen des Strassenreglements (siehe § 40 Abs. 2 SR) oder - falls eine umfassendere Regelung angestrebt wird – in einem entsprechenden Reglement regeln. Für das nächtliche Dauerparkieren gilt in der Gemeinde Rünenberg das speziell hierfür geschaffene "Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Areal" vom 08.06.2017.

– **§ 44 Einhalten Sichtweiten / Lichtraumprofil** (siehe Strassenreglement Anhang 4)

Das Lichtraumprofil der Verkehrsanlage, die Strassenbeleuchtung und die notwendigen Sichtfelder bzw. die einzuhaltenden Sichtweiten (im Sinne der VSS-Norm) insb. bei Strasseneinmündungen, dürfen durch folgende Elemente nicht beeinträchtigt werden:

- Bepflanzungen wie Hecken und Bäume
- Einfriedungen / Stützmauern
- Gartenanlagen
- Bebauungen
- Türen/ / Tore, Storen etc.

Der Gemeinderat beurteilt die Situation fallweise. Die Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen und insbesondere der FussgängerInnen und des Langsamverkehrs hat hohe Priorität.

#### **4.3 Übersichtsplan "Neuanlagen, Korrektion und betrieblicher und baulicher Unterhalt der Strassen und Wege"** (siehe Strassenreglement Anhang 3)

Zur Präzisierung der Ausgangslage sowie zur Schaffung der Rechtssicherheit für Gemeinde und Grundeigentümerschaft wurde das Strassenreglement im Anhang mit einem Plan ergänzt, welcher definiert, welche kommunalen Strassen zukünftig als Neuanlagen noch zu erstellen sind, wo eine Korrektion (Sanierung) ansteht und für welche Strassen aufgrund des vorhandenen Ausbaustandards ausschliesslich baulicher und betrieblicher Unterhalt vorgesehen ist.

Mit diesem Vorgehen schafft die Gemeinde Transparenz und die betroffene Grundeigentümerschaft wird dadurch zum frühestmöglichen Zeitpunkt über die allfällige zukünftige Fälligkeit von Anwänderbeiträgen (Neuanlagen) informiert.

#### **4.4 Übersichtsplan "Zeitrahmen von Unterhalt, Sanierung und Neuerstellung ab 2020"** (siehe Strassenreglement Anhang 5)

In welchem Zeitrahmen die verschiedenen Strassenabschnitte unterhalten, saniert oder neu erstellt werden sollen, ist gemäss den Erkenntnissen aus der Strassenanalyse definiert worden, die im Jahr 2019 durchgeführt wurde. Dieser Vorschlag für den Umsetzungszeitrahmen ist im Sinne eines Sanierungs- und Erschliessungsprogrammes zu verstehen (siehe auch Kap. 3.4) und bildet einen orientierenden Bestandteil des Strassenreglements.

## 5 Kantonale Vorprüfung

Der Entwurf des Strassenreglements wurde dem Kanton am 13. Juli 2020 zur Vorprüfung eingereicht. Die kantonalen Fachstellen haben zum Entwurf des Strassenreglements Stellung genommen. Mit Schreiben vom 5. Oktober 2020 hat der Gemeinderat das Resultat erhalten.

Das Strassenreglement wurde für die anschliessenden Verfahrensschritte bereinigt und vom Gemeinderat verabschiedet.

## 6 Information und Mitwirkung

Die Information bzw. das öffentliche Mitwirkungsverfahren zum Strassenreglement wurde wie folgt durchgeführt:

<b>Publikation und Information über Mitwirkungsverfahren:</b>	Kantonales Amtsblatt Nr. 4 vom 28. Januar 2021 Gmeini-Nochrichte vom Januar 2021 Homepage der Gemeinde
<b>Dauer des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens:</b>	1. Februar 2021 bis 12. März 2021
<b>Sprechstunden</b>	9. Februar 2021 und 25. Februar 2021
<b>Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens:</b>	2 Eingaben; Details dazu sind dem Mitwirkungsbericht zu entnehmen

## 7 Beschlussfassungsverfahren

*ausstehend*

## 8 Genehmigungsantrag

*ausstehend*



## **9 Weiteres Vorgehen**

Nach Abschluss des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens hat der Souverän über das neue Regelwerk zu befinden. Ein Auflage- und Einspracheverfahren ist aufgrund des Richtplancharakters des Strassenreglements nicht vorgesehen. Der Regierungsrat hat letztendlich das Strassenreglement zu genehmigen und in Kraft zu setzen.

Mit dem überarbeiteten neuen Strassenreglement erhält die Gemeinde ein Planungsinstrument, das sich an den gängigen Normen und den heute geltenden gesetzlichen Grundlagen orientiert. Das Strassenreglement bildet zusammen mit dem Strassennetzplan eine Einheit, die für die kommenden Jahre die Instrumente der Erschliessungsplanung abdecken.

---

Fachliche Unterstützung und Erstellung des Planungsberichtes im Auftrag des Gemeinderates:

Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG

Lausen, 4. Mai 2021