



Gemeinde Therwil
Kanton Basel-Landschaft

Revision Strassenreglement für gesamtes Gemeindegebiet

Planungsbericht

Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV

Stand: **15. August 2022**



Impressum

Verfasst Namens des Gemeinderates

Verfasser



Stierli + Ruggli
Ingenieure + Raumplaner AG

www.stierli-ruggli.ch
info@stierli-ruggli.ch

Bearbeitung

Edith Binggeli-Strub

Datum

15. August 2022

Datei-Name

Planungsbericht_SR_15082022.docx

Inhalt

1	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNGEN.....	1
2	ORGANISATION, ABLAUF DER PLANUNG	2
	2.1 Gemeindebehörde und Verwaltung.....	2
	2.2 Ablauf der Planung.....	3
3	PLANUNGSDOKUMENTE.....	3
4	GRUNDLAGEN.....	4
	4.1 Gesetzliche Grundlagen von Bund und Kanton Basel-Landschaft.....	4
	4.2 Kantonale Planungsgrundlagen	4
	4.3 Kommunale Planungsgrundlagen	4
	4.4 Bericht zur Analyse Strassenzustand 2019	4
5	ERLÄUTERUNG DER WICHTIGSTEN REVISIONSINHALTE	5
	5.1 Aufbau Strassenreglement.....	5
	5.2 Erläuterungen zu den kommunalspezifischen Schwerpunkten	6
	5.3 Fazit.....	17
6	KANTONALE VORPRÜFUNG	17
7	INFORMATION UND MITWIRKUNG.....	17
8	BESCHLUSSFASSUNGSVERFAHREN	17
9	GENEHMIGUNGSANTRAG.....	17
10	WEITERES VORGEHEN.....	18

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 Therwil besteht aus dem Strassenreglement (RRB Nr. 421 vom 9. Februar 1988), einem Strassennetzplan der Landschaft (SPL; Stand RRB Nr. 228 vom 10. Februar 2015) und einem Strassennetzplan der Siedlung (SPS; Stand RRB Nr. 547 vom 19. Februar 1991). Daneben liegt eine Inventarisierung aller rechtskräftigen Bau- und Strassenlinienplänen vor (mit Stand RRB Nr. 1574 vom 14. November 2017).

Als weiteres strassenrelevantes Instrument für Unterhalt und Sanierung der Verkehrsanlagen wurde im Jahr 2009 eine erste Erhebung zum Zustand der Strassen in der Gemeinde Therwil durchgeführt ("Strassenunterhaltsmanagement 2009").

Im Rahmen der Überarbeitung und Neuerstellung des Strassenreglements wurde im März / April 2019 eine weitere Analyse von kommunalen öffentlichen Strassen der Gemeinde Therwil durchgeführt (verwaltungsinternes Arbeitsinstrument für Strassenunterhalt / Sanierungen). Für die Erhebung des Zustands der einzelnen Strassenabschnitte wurde eine vergleichbare Methodik wie im Jahr 2009 angewendet. So korrespondieren beispielsweise auch die Dokumentationsunterlagen (Objektblätter) miteinander, damit ein direkter Vergleich zwischen der Erhebung 2009 und 2019 erfolgen kann. Es wurden die vorhandenen Schäden der einzelnen Strassenabschnitte aufgenommen und gemäss Indexbewertung wurde ihr Zustand kategorisiert.

Das neue Strassenreglement löst nicht mehr zeitgemässe Regelungen aus dem Jahre 1988 ab und definiert künftig Planung, Finanzierung, Unterhalt, Erschliessungsbeiträge, Verwaltung etc. der im Strassennetzplan festgelegten kommunalen öffentlichen Strassen der Gemeinde.

Das neue Strassenreglement soll den aktuellen gesetzlichen Grundlagen bzw. der geltenden Rechtspraxis entsprechen und künftig mit dem kommunalen Strassennetzplan koordiniert sein. Als Basis für das neue Strassenreglement wurde das Muster-Strassenreglement 2001 des Amtes für Raumplanung und weitere neuere Strassenreglemente sowie kantonale Vorprüfungsergebnisse anderer Gemeinden herangezogen. Bestimmungen aus dem nachgeführten Strassenreglement von 1994 (RRB Nr. 3165 vom 20. Dezember 1994), die in der Praxis angewendet wurden und nicht gegen übergeordnete Gesetzgebungen verstossen, wurden sinngemäss wiedergegeben.

2 Organisation, Ablauf der Planung

2.1 Gemeindebehörde und Verwaltung

Das Strassenreglement wurde durch eine Arbeitsgruppe erarbeitet und vom Gemeinderat als vollziehende Planungsbehörde für die verschiedenen Verfahrensschritte verabschiedet.

Mitglieder der Arbeitsgruppe (Erstellung Strassenreglement):

• Gschwind Stefan	Gemeindepräsident
• Zahno Beat	Gemeinderat
• Mathys Bernard	Leiter Bau-Raumplanung-Infrastruktur
• Meyer Thomas	Leiter Tiefbau
• Hauri Michael	Leiter Rechtsdienst
• Binggeli-Strub Edith	Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, Lausen

Mitglieder des Gemeinderates zum Zeitpunkt der Planungsarbeiten (vollziehende Behörde):

• Gschwind Stefan	Präsident
• Weissberg Dora	Vize-Gemeindepräsidentin
• Degen Hettenbach Claudia	Gemeinderätin
• Kunzelmann Bea	Gemeinderätin
• Saner René	Gemeinderat
• Villinger Virginie	Gemeinderätin
• Zahno Beat	Gemeinderat

Planungsbüro

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

2.2 Ablauf der Planung

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

Erhebung der Strassenanalyse (Strassenzustand / Sondervorteil Korrektion)	März / April 2019
Erarbeitung Strassenreglement	Ab August 2019
Lesungen im Gemeinderat	21. / 27. September 2021
Überarbeitung Strassenreglement aufgrund Neubeurteilungen	August 2022
Kantonale Vorprüfung	<i>ausstehend</i>
Öffentliches Mitwirkungsverfahren sowie Aufschaltung auf der Homepage der Gemeinde Therwil:	<i>ausstehend</i>
Beschluss Gemeinderat Strassenreglement (Verabschiedung z.H. EGV)	<i>ausstehend</i>
Beschlussfassende Einwohnergemeindeversammlung:	<i>ausstehend</i>
Eingabe zur Genehmigung durch den Regierungsrat	<i>ausstehend</i>

3 Planungsdokumente

Folgende Dokumente wurden im Rahmen der Erarbeitung des Strassenreglements erstellt und sind für die Beurteilung der Planungsmassnahmen massgebend bzw. dienen als Planungsgrundlagen.

Verbindliches Planungsinstrument:

- Strassenreglement für gesamtes Gemeindegebiet
(Stand kantonale Vorprüfung / Öffentlichkeitsarbeit: Synopse mit Gegenüberstellung alte – neue Bestimmungen im Strassenreglement (Nachvollzug der Planungsmassnahmen))

Orientierende Planungsinstrumente:

- Planungsbericht gem. Art. 47 RPV
- Mitwirkungsbericht (*sofern Eingaben im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung erfolgen*)
- Analyse Strassenzustand 2019 (Planungsdokument der Verwaltung)

4 Grundlagen

4.1 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

4.2 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

4.3 Kommunale Planungsgrundlagen

- bestehendes Strassenreglement, Gemeinde Therwil, RRB Nr. 421 vom 9. Februar 1988
- Strassennetzplan Siedlung, Gemeinde Therwil, RRB Nr. 547 vom 19. Februar 1991
- Strassennetzplan Landschaft, Gemeinde Therwil, RRB Nr. 228 vom 10. Februar 2015
- Inventarisierung rechtskräftige Bau- und Strassenlinienpläne, Nachführungsplan Stand RRB Nr. 1574 vom 14. November 2017

4.4 Bericht zur Analyse Strassenzustand 2019

Die Gemeinde Therwil betreibt seit Jahren ein Strassenunterhaltsmanagement. Eine erste Erhebung hat im Jahre 2009 stattgefunden. Im Jahre 2019 erfolgte eine weitere Strassenzustandserhebung.

Für die Erarbeitung des Strassenreglements und nicht zuletzt für die Planung von Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten stellt der Bericht «Analyse Strassenzustand 2019» vom 22. Mai 2019 ein verwaltungsinternes Dokument dar (Arbeitspapier für die Verwaltung und die Strassenunterhaltsplanung). Die Erhebung und Analyse des Strassenzustands 2019 inkl. Objektblätter bildet u.a. die Grundlage für das Erschliessungsprogramm der Gemeinde Therwil, namentlich für Sanierung und Unterhalt der öffentlichen Strassen und Wege. 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 gemäss § 20 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) nach.

5 Erläuterung der wichtigsten Revisionsinhalte

5.1 Aufbau Strassenreglement

Das neue Strassenreglement orientiert sich bezüglich Aufbaus und Inhalts in grossen Teilen am Musterreglement des kantonalen Amtes für Raumplanung. Das neue Strassenreglement berücksichtigt weiter kommunalspezifische Bestimmungen, die sich teilweise aus dem alten Strassenreglement (1988 ergänzt im 1990 und 1994) ableiten lassen.

Für die Phasen Entwurf, kantonale Prüfung und Öffentlichkeitsarbeit wurde das Strassenreglement in einer Synopse erstellt, das eine Gegenüberstellung der alten und neuen Bestimmungen beinhaltet. Die Synopse dient dem Nachvollzug der neuen Strassenreglementsbestimmungen in Bezug zum alten Strassenreglement.

Das Reglement ist inhaltlich wie folgt gegliedert:

- A. Allgemeine Bestimmungen
 - B. Planung und Finanzierung
 - C. Projektrealisierung (Voraussetzungen)
 - D. Bau, Ausbau, Korrektion
 - E. Unterhalt und Winterdienst
 - F. Erschliessungsbeiträge
 - G. Verwaltung und Benutzung der Strassen
 - H. Beziehung der angrenzenden Grundstücke zu den Verkehrsflächen
 - I. Rechtspflege, Strafen, Übergangs- und Schlussbestimmungen
 - K. Beschlüsse
- Anhang 1 Prinzipskizze für Beitragsperimeterplan
Anhang 2 Prinzipskizze Lichtraumprofil / Sichtweiten

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

5.2 Erläuterungen zu den kommunalspezifischen Schwerpunkten

Nachfolgend werden die wichtigsten kommunalspezifischen Schwerpunkte kurz erläutert. Die Erläuterung nimmt Bezug zum jeweiligen Paragraphen im Strassenreglement. Weiter wird zusätzlich ein Bezug zu den Inhalten des alten Reglements vorgenommen (Anpassungen, Änderungen etc.).

– §§ 1, 2 Inhalt, Geltungsbereich

Das Reglement enthält Bestimmungen über die Planung und Projektierung, den Bau, den Unterhalt, die Finanzierung, die Verwaltung und Benützung der Verkehrsanlagen, über den Landerwerb sowie über die Beziehung zu den angrenzenden Grundstücken.

Das Reglement gilt zudem für die Neuanlage, für den betrieblichen und baulichen Unterhalt, für Korrekturen sämtlicher Verkehrsanlagen, die heute oder künftig im Eigentum der Einwohnergemeinde stehen oder über Dienstbarkeitsregelungen von der Öffentlichkeit benützt werden.

Nicht Gegenstand des Strassenreglements sind sämtliche kulturtechnischen Bauten und Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes, die im Eigentum der Einwohnergemeinde sind. Diese werden in einem separaten kommunalen Reglement "Reglement für den Betrieb und Unterhalt kulturtechnischer Bauten und Anlagen" geregelt.

Bezug zum "alten Reglement": Inhalte sinngemäss übernommen und weiter bezüglich Abgrenzung präzisiert.

– § 3 Organisation

Das Strassenwesen untersteht dem Gemeinderat. Er kann den Vollzug des Strassenreglements an die Gemeindeverwaltung delegieren. Die Verwaltung ist bereits heute mit vielen Vollzugsaufgaben betraut.

Bezug zum "alten Reglement": Inhalte sinngemäss übernommen und bezüglich Vollzugsdelegation an Verwaltung präzisiert.

– § 4 Definitionen

Welche Anlagen als "Verkehrsanlagen" gelten, wird neu, in Anlehnung an das Musterreglement des Kantons, im Strassenreglement beschrieben (Abs. 1).

Weiter wird in dieser Bestimmung definiert, aufgrund welcher Voraussetzungen eine Neuanlage, eine Korrektur als Solche qualifiziert wird. Zudem wird in Abs. 4 definiert, was als betrieblicher und baulicher Strassenunterhalt gilt.

Neuanlagen: Als Neuanlage gilt die erstmalige Erstellung von Verkehrsanlagen gemäss rechtskräftigem Bau- und Strassenlinienplan inkl. Strassenkoffer (...), Belag, Randabschlüssen, Strassenentwässerung, Beleuchtung (Abs. 2 Bst. a) sowie der Ausbau von vorbestehenden Fahr- und Fusswegen (z.B. Mergelwegen) zu Verkehrsanlagen gemäss rechtskräftigem Bau- und Strassenlinienplan (Abs. 2 Bst. b). Neuanlagen auf der «grünen Wiese» sind derzeit keine geplant. Ebenfalls als (beitragspflichtige) Neuanlage gilt der Ausbau von überbauten

Feldwegen (Bestätigte Praxis des Steuer- und Enteignungsgerichts Basel-Landschaft, vgl. Entscheid vom 11. April 2019 [650 18 21]).

Korrektion: Als Korrektion gelten bauliche Änderungen und Korrekturen an bestehenden, nach Bau- und Strassenlinienplan erstellten Verkehrsanlagen (Abs. 3 Bst. a) sowie nachträgliche Ergänzungen, Verbreiterungen und Gestaltungsmaßnahmen an Verkehrsanlagen, die als Neuanlage erstellt wurden (Abs. 3 Bst. b). Derzeit existieren keine Strassen, an welchen Korrekturen durchzuführen wären.

Betrieblicher und baulicher Strassenunterhalt: Als betrieblicher und baulicher Strassenunterhalt gelten die Instandstellung einer bestehenden Verkehrsanlage in den Zustand des letzten Ausbaugrades (Abs. 4 Bst. a), die Umgestaltung bestehender Verkehrsanlagen (Abs. 4 Bst. b), bauliche Aufwendungen zur Erhaltung der Strassenanlagen inkl. Belag, Kunstbauten und technische Einrichtungen (Abs. 4 Bst. c), Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft und Sicherheit der Verkehrsanlagen inkl. Reinigung (Abs. 4 Bst. b). Mit Stand 2022 werden sämtliche Verkehrsanlagen durch die Gemeinde betrieblich und baulich unterhalten.

Bezug zum "alten Reglement": Auf einen Hinweis betreffend Unterteilung von verkehrorientierten und nutzungsorientierten Strassen, wie dies im alten Reglement als Grundsatz aufgenommen wurde, wird bewusst verzichtet. Hierfür ist die Klassierung im Strassennetzplan zuständig. Die altrechtlichen Definitionen zu Neuanlagen, Korrektion und Unterhalt werden abgelöst durch Bestimmungen, die sich auf das Muster-Strassenreglement des Kantons abstützen.

– § 5 Strassennetzplan:

Über die bestimmungsmässige Funktion und Klassierung der Verkehrsanlage gibt der Strassennetzplan Auskunft. Der Strassennetzplan ist ein Richtplaninstrument, welches das Strassennetz der Gemeinde in groben Zügen definiert.

Der Strassennetzplan hat somit die Strassen und Wege bezüglich Netzfunktion zu klassieren und entsprechende Ausbaustandards zu definieren. Auf eine vorgängige Typisierung mit Funktionsvorgaben / Ausbaustandards wird im Strassenreglement bewusst verzichtet. Der Strassennetzplan hat das Strassennetz der Gemeinde als gesamtes System zu berücksichtigen.

Die Absicht von separaten Fuss- und Velowege abseits verkehrorientierter Strassen soll nach wie vor gefördert werden. Die Bestimmung wurde aus dem alten Strassenreglement übernommen.

Der Strassennetzplan Siedlung / Landschaft wird im Rahmen der laufenden Revision Siedlungsplanung überarbeitet. Der Strassennetzplan hat somit die Inhalte des Strassenreglements zu berücksichtigen bzw. dieser ist mit dem Strassenreglement in Einklang zu bringen.

Bezug zum "alten Reglement": Inhalte wurden sinngemäss übernommen. Auf eine Strassentypologie wird verzichtet, da hierfür der Strassennetzplan zuständig ist.

– **§ 6 Bau- und Strassenlinienplan**

Auf Stufe Bau- und Strassenlinienplanung können Bauprojekte der vorliegenden Situation Rechnung tragen, die örtlichen Verhältnisse berücksichtigen und situativ mit Massnahmen auf das Verkehrsregime reagieren. 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. 1c) wird der Rahmen gesetzt, um eine einheitliche Regelung in der Gemeinde zu begründen und umzusetzen.

Es wird bewusst auf Normprofile bezüglich Regelbreiten, Trottoirs etc. verzichtet, wie dies im alten Strassenreglement vorhanden war. Dies würde zu Zwängen führen, die bei Bauprojekten allenfalls hinderlich wären.

Bezug zum "alten Reglement": Es sind bei den Festlegungen nach wie vor die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen, wobei neu nicht mehr auf ein absolut notwendiges Minimum abgestellt wird. Es sollen im Einzelfall die verschiedenen Aspekte (Nutzung, Sicherheit, Ortsbild, haushälterischer Umgang etc.) geprüft werden. Verfahren und Zuständigkeiten werden nicht mehr aufgeführt, da diese übergeordnet geregelt sind.

– **§ 7 Bewilligungspflichtige Strassen**

Einer Baubewilligung bedürfen Strassen und Wege, die sich nicht auf einen Bau- und Strassenlinienplan abstützen vermögen und nicht im Zusammenhang mit einem Baugesuch stehen. Als potentiell baubewilligungspflichtige Strassen kommen letztlich nur noch Privatstrassen in Frage.

Bezug zum "alten Reglement": Im alten Reglement ist keine entsprechende Bestimmung enthalten.

– **§ 8, 9 Vorfinanzierung und Selbsterschliessung, Baulandumlegung**

Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer können ihr Land nach Projekten, welche vom Gemeinderat zu genehmigen sind, selber erschliessen (Selbsterschliessung) oder die durch die Gemeinde zu erstellende Erschliessung bevorschussen (Vorfinanzierung). Im Regelfall liegen Projektierung, Realisierung und Finanzierung von Strassenprojekten beim Gemeinwesen. Hierfür sind auch übergeordnete gesetzliche Bestimmungen zu beachten.

Bei Parzellierungsgesuchen hat der Gemeinderat darauf zu achten, dass die zukünftige Erschliessung sämtlicher Parzellen gewährleistet ist. Der Gemeinderat kann weiter bei Bedarf eine Baulandumlegung einleiten (Hinweis in der Kommentarspalte).

Bezug zum "alten Reglement": Im alten Strassenreglement sind keine entsprechenden Bestimmungen enthalten.

– **§ 10 Bauprojekt**

Zusätzlich zu den zu einem Strassenbauprojekt gehörenden Bestandteilen (Pläne, Beitragsperimeterplan, Kostenverteil- sowie Landerwerbstabellen etc.) legt das neue Strassenreglement der Gemeinde Therwil fest, dass es allenfalls sinnvoll sein kann, im Falle einer Neuanlage oder bei grösseren Unterhaltsarbeiten und Umgestaltungen vorgängig eine Zustandserhebung durchzuführen. In der Gemeinde Therwil wurde der Strassenzustand im Jahr 2019 grob analysiert und beurteilt.

Bezug zum "alten Reglement": Neu erfolgt eine Auflistung der Bestandteile des Bauprojektes. Das Bauprojekt als Solches wurde im alten Strassenreglement nicht näher beschrieben.

– **§§ 11 und 12 Landerwerksarten / Orientierungsversammlung**

Werden für Strassenprojekte oder bei Verbreiterungen von Strassen und Wegen Landflächen erforderlich, strebt der Gemeinderat den freiwilligen Landerwerb an. Weitere Möglichkeiten bilden der Erwerb im Landumlegungs-, Quartierplan- oder im Enteignungsverfahren.

Liegt das Bauprojekt vor, kann der Gemeinderat zu einer Orientierungsversammlung einladen, an welcher das Bauprojekt erläutert wird. Sofern Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer von Landerwerb oder Strassenbeiträgen betroffen sind, muss der Gemeinderat die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer vorgängig orientieren. Er kann hierfür entweder individuell orientieren oder wie besagt zu einer Orientierungsversammlung einladen, an welcher das Bauprojekt erläutert wird und über die geplanten Landerwerksflächen, die voraussichtlichen Baukosten und die Beitragshöhen orientiert wird.

Bezug zum "alten Reglement": Sinngemäss übernommen.

– **§§ 13 - 18 Planauflageverfahren / Plangenehmigung**

Das Planauflageverfahren dient dazu, den betroffenen GrundeigentümerInnen 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.

Bezug zum "alten Reglement": Die Bestimmungen wurden, gestützt auf das Musterstrassenreglements des Kantons präzisiert und ergänzt. Sinngemäss entsprechen die Inhalte auch dem alten Strassenreglement.

– **§§ 19, 20 Zuständigkeiten für Bau, Ausbau / Baubeginn**

Die Gemeinde ist für Bau, Ausbau, Sanierung etc. ihrer Verkehrsanlagen zuständig. Die Kosten von Strassenanpassungen für Zufahrten, Zugänge und Einmündungen gehen zu Lasten der öffentlichen und privaten Verursacher.

Das Strassenreglement verweist bezüglich des Baubeginns auf vorgängige Verfahren (Behandlung Einsprachen, vorzeitige Inanspruchnahme etc.). Es wird neu eine Bestimmung aufgenommen, wonach bei einem Werkvertrag die Modalitäten (Fristen, Bauablauf, Baubetrieb, Baustellenorganisation) zwischen der Gemeinde und dem Bauunternehmen zu regeln sind.

Bezug zum "alten Reglement": Neu wird zusätzlich der Werkvertrag zwischen Gemeinde und Bauunternehmer im Reglement verankert. Bestimmungen zum Baubeginn werden sinngemäss übernommen.

– **§ 21 Werkleitungen**

Bei Grabenaufbrüchen wird eine fachgerechte Reparatur inkl. Wiederherstellung der Fahrbahnfläche durch den Verursacher, nach Weisung der Gemeinde verlangt (§ 21 Abs. 3 SR). Mit der Aufbruchbewilligung sind Auflagen zur Qualitätssicherung sowie Kostentragung, zeitliche Inanspruchnahme etc. verknüpft. Die Gemeinde stellt sicher, dass die Einmessungen von Werkleitungen für den kommunalen Leitungskataster rechtzeitig und vorschriftsgemäss erfolgen.

In der Kommentarspalte zu Abs. 3 wird der Hinweis bezüglich Aufteilung zwischen Amortisation und Restwert eingefügt. Dieser ist bei Grabenaufbrüchen jeweils situationsbezogen zu berücksichtigen. Er dient weiter zur Ermittlung des Instandstellungs-Perimeters.

Die Gemeinde verfolgt das Ziel einer koordinierten Verlegung / Erneuerung von Werkleitungen. Vor Erstellung oder Abänderung von Strassenbelägen ist der voraussichtliche spätere Bedarf der Werkeigentümerinnen und Werkeigentümer bezüglich ihrer Anlagen und Bauten zu klären. Nach dem Einbau von Belägen sollen Fahrbahnen i.d.R. während mindestens fünf Jahren nicht aufgebrochen werden. Abs. 5 beschreibt, in welchen Fällen dennoch Grabenaufbrüche möglich sind.

Bei vorzeitigen und notwendigen Grabenaufbrüchen ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen. Die Gemeinde verfolgt das Ziel, neue Verkehrsanlagen möglichst lange in einem guten Zustand zu erhalten. Wert- und Zustandsminderungen innerhalb von 5 Jahren sollen möglichst vermieden werden.

Bezug zum "alten Reglement": Betreffend Verlegung und Erstellung wird neu auf die Bestimmungen der kantonalen Strassengesetzgebung verwiesen.

– **§ 22 Anpassungsarbeiten / Instandstellung**

Mit der Bestimmung werden Instandstellungskosten geregelt, die beim Bau von öffentlichen Anlagen auf angrenzenden Grundstücken entstehen. Die Instandstellung erfolgt in möglichst gleicher Güte. Verlangt die Grundeigentümerschaft Verbesserungen, trägt sie die Mehrkosten.

Bezug zum "alten Reglement": Auf eine Bestimmung betreffend Ausgleichung bei Niveauunterschiede wird neu verzichtet. Diese sind im Bauprojekt zu definieren und bedürfen daher keiner weiteren Regelung.

– **§§ 23-25 Zuständigkeiten, Unterhalt, Winterdienst und Beleuchtung**

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 (z.B. Beleuchtung im überbauten Gebiet) und Nebenanlagen dienen. Der betriebliche Unterhalt umfasst zudem alle Arbeiten, die für die dauernde Betriebsbereitschaft der Strassenanlagen notwendig sind, insbesondere die Reinigung der Fahrbahnen.

Die Gemeinde ist somit auch zuständig für den Winterdienst und die Beleuchtung auf den Gemeindestrassen. Innerhalb des Siedlungsgebietes kann die Gemeinde, in Beachtung der Örtlichkeit, einen «beschränkten Winterdienst» durchführen. Der Winterdienst (Schneeräumung und Glatteisbekämpfung) auf Trottoirs und Fusswegen ist Sache der Anstösser (§ 24 Abs. 3 SR). Diese Regelung ist bereits im alten Strassenreglement enthalten. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass in der Kommentarspalte ein Verweis auf die Polizeiverordnung der Gemeinde Therwil aufgeführt wird, wonach die Grundeigentümerschaft auch zumutbare Vorkehrungen zu treffen hat, wenn Schnee und Eis von den Dächern auf öffentliche Strassen oder Wege herunterzufallen drohen.

Auf Privatstrassen und Zufahrten ist die Grundeigentümerin resp. der Grundeigentümer für den baulichen Unterhalt, Winterdienst, Reinigung, Beleuchtung etc. zuständig, sofern keine Vereinbarungen mit der Gemeinde getroffen werden.

Bezug zum "alten Reglement": Die Bestimmungen wurden sinngemäss übernommen. Das neue Strassenreglement wurde bezüglich Zuständigkeiten auf privaten Zufahrten, Privatstrassen etc. ergänzt (zuständig ist die Grundeigentümerschaft). Nach wie vor gültig bleibt der Winterdienst von Trottoirs und Fusswegen durch die Anstösser.

– **§ 26 Erschliessungsbeiträge (Kostentragung)**

Die Kosten einer öffentlichen Verkehrsanlage beinhalten alle Aufwendungen für Neuanlagen, Ausbauten und Korrekturen und sind getrennt nach Landerwerbs- und Baukosten auszuweisen. Solche Ausbaurkosten sind von der Gemeinde und der Grundeigentümerschaft, deren Grundstücke durch den Bau der Verkehrsanlage Vorteile erlangen, zu tragen. Dabei erfolgt die Berechnung der Beiträge auf der Grundlage des Beitragsperimeterplanes (§ 30 SR).

Im Siedlungsgebiet Therwil sind Strassenabschnitte vorhanden, welche als **überteerte Feldwege** Erschliessungsfunktionen erfüllen. Bei den vorwiegend vor den 1960er-Jahren entstandenen überteerten Feldwegen handelt es sich um ursprünglich unbefestigte Feldwege, welche im Rahmen der Wohnhauserrichtung überteert wurden. Die meisten überteerten Feldwege sind in die Jahre gekommen und deshalb sanierungsbedürftig. Es stellt sich die Frage nach der Art der Sanierung und als was eine solche zu qualifizieren ist:

1. Würde ein überteerter Feldweg dergestalt nach Bau- und Strassenlinienplan ausgebaut werden, dass er unter anderem über Strassenkoffer, Belag, Randabschlüsse, Strassenbewässerung und Beleuchtung verfügt, so wäre ein solcher Ausbau als **(beitragspflichtige) Neuanlage** zu qualifizieren.
2. Wird ein überteerter Feldweg hingegen nicht ausgebaut, sondern lediglich saniert und unterhalten, so fallen diese Arbeiten unter den **betrieblichen und baulichen Strassenunterhalt** (§ 4 Abs. 4), wobei solche Strassenunterhaltskosten alleine von der Gemeinde getragen werden (§ 26 Abs. 3).
3. Schliesslich für Therwil nicht praxisrelevant ist der Anwendungsfall der Korrektur, der voraussetzen würde, «dass ein überteerter Feldweg bereits einmal nach einem Bau- und Strassenlinienplan ausgebaut worden wäre (vgl. zum Ganzen das Urteil vom 11. April 2019 [650 18 21] des Steuer- und Enteignungsgerichts Basel-Landschaft, Abteilung Enteignungsgericht, E. 2.3.2)». In Therwil erfüllt hingegen kein überteerter Feldweg diese Anforderungen.

Wären die Voraussetzungen für eine Neuanlage gegeben und bestünde für die Grundeigentümerschaft dieser neu angelegten Erschliessungsanlage ein wirtschaftlicher Mehrwert, so könnte die Neuanlage über Strassenbeiträge, welche durch die anstossende Grundeigentümerschaft zu entrichten wären, finanziert werden (siehe auch §§ 26, 27 und § 30 Perimeterplan für Flächeneinbezug).

Ein wirtschaftlicher Mehrwert ist dann anzunehmen, wenn «durch den Ausbau die Erschliessungssituation gewisser Grundstücke *wesentlich verbessert* wird oder diese *schneller, bequemer oder sicherer* erreicht werden können (THOMAS KÜRSTEINER, Erschliessungsabgaberecht, Eine Analyse am Beispiel des Kantons Basel-Landschaft, Recht & Politik im Kanton Basel-Landschaft Band/Nr. 35, 2020, Rz. 467). «In der basellandschaftlichen Gerichtspraxis geben hauptsächlich Fälle Anlass zu Rechtsstreitigkeiten, in denen bauliche Massnahmen an einer bestehenden Zufahrt durch Strassenbeiträge finanziert werden sollen. Den beitragsbetroffenen Eigentümern leuchtet es in solchen Fällen vielfach nicht ein, weshalb sie für den Ausbau der bisherigen Erschliessung Beiträge bezahlen sollen, da ihre Grundstücke ja schon vor dem Ausbau als erschlossen gegolten haben (THOMAS KÜRSTEINER, Erschliessungsabgaberecht, Rz. 468)».

Wird ein "überteerter Feldweg" dennoch über die Massen des Unterhalts bzw. gemäss Bau- und Strassenlinienplan als Neuanlage ausgebaut, hat die Gemeinde die Möglichkeit in ausserordentlichen und begründeten Fällen den Kostenteiler zwischen Grundeigentümerschaft und Gemeinde auch abweichend festzulegen (§ 31 Abs. 3, § 32 Abs. 6 SR). Erweist sich zum Beispiel eine Kostenverteilung für "Neuanlagen" als unverhältnismässig, kann dies mit einer abweichenden Festlegung der Kostenverteilung ausgeglichen werden. Ein abweichender Kostenteiler kann somit einem ermittelten Sondervorteil entsprechend Rechnung tragen.

Bezug zum "alten Reglement": Die Grundsätze der Kostentragung werden sinngemäss übernommen.

– **§ 27 Sondervorteil bei Strassenbauten**

Die Gerichtspraxis hat sich in den vergangenen Jahren mehrmals mit der Frage auseinandergesetzt, in welchen Fällen insbesondere die Korrektur (bei überteerter Feldwegen auch die Neuanlage) von bestehenden kommunalen Strassenanlagen für die anstossenden Grundstücke einen wesentlichen Vorteil bewirkt, der die Erhebung eines Vorteilsbeitrages rechtfertigt.

Es hat sich dabei gezeigt, dass die Gerichtspraxis nicht einheitlich ist. Zudem haben die Gerichte bei der Beurteilung der Frage, ob ein Ausbauprojekt im Einzelfall einen wesentlichen Vorteil für die Anstösser in Form eines Vermögenszuwachses mit sich bringt, der eine Abgabe rechtfertigt, gewisse Ermessensspielräume. Somit kommt der Analyse des einzelnen Strassenbauprojektes ein gewichtiger Stellenwert zu. Voraussetzung für ein beitragspflichtiges Strassenbauprojekt ist das Vorhandensein eines rechtskräftigen Bau- und Strassenlinienplanes.

Die neue Bestimmung ermöglicht sowohl der Gemeinde als auch den betroffenen Grundeigentümer/-innen eine Grobbeurteilung der Anforderungen an ein Strassenbauprojekt. Das heisst, es kann abgeschätzt werden, unter welchen Bedingungen ein Ausbau oder eine Korrektur der bestehenden Erschliessungsanlage für die Anstösser beitragspflichtig werden kann. Die Bestimmung soll zudem ermöglichen, die Frage der Mitfinanzierung von Bauprojekten mittels Vorteilsbeiträgen der anstossenden Grundeigentümer/-innen zu beantworten, wobei explizit darauf hinzuweisen ist, dass in jedem Fall eine spezifische Einzelbeurteilung eines Strassenbauprojektes vorzunehmen ist (vgl. Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Informationen Raumplanung 1/2016).

– **§§ 28, 29 Landerwerbskosten / Baukosten**

Es werden die zu den Landerwerbskosten zählenden Bestandteile aufgeführt und in Bezug zum alten Reglement ergänzt.

Zu den Baukosten zählen die Aufwendungen und Arbeiten, Bauteile etc., die in Zusammenhang mit der Projektrealisierung stehen. Zur Planung und als wichtigste Grundlage gehört daher auch der Bau- und Strassenlinienplan. Mit den Baukosten sind auch Rückstellungen für später gemäss Bauprojekt auszuführenden Arbeiten verbunden (z.B. Deckbelag etc.).

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.

Mit dem alten Strassenreglement wurden die Baukosten für alle Strassen aufgrund einer Formel errechnet und für die laufenden Jahre indexiert. Dies entspricht heute nicht mehr der gängigen Praxis, wonach mit den effektiv anfallenden Baukosten gerechnet werden soll. Die Baukostenberechnung berücksichtigt neu Umfang, Bedeutung und situationsbezogene Ausführung des Bauprojektes.

Bezug zum "alten Reglement": Neu werden die effektiven Baukosten berücksichtigt. Eine Formel mit Indexierung der Kosten seit 1977 wird nicht mehr weitergeführt.

– **§ 30 Beitragsperimeterplan**

Der Beitragsperimeterplan ist Bestandteil des Bauprojektes und bildet u.a. die Grundlagen für die Berechnung der Kostenbeteiligung von Gemeinde und Anstösser. Das Instrument des Perimeterplanes ist bereits im alten Strassenreglement enthalten. Das neue Strassenreglement konkretisiert die Inhalte bezüglich Bautiefe, Vorfinanzierung der Gemeinde bei einseitig möglicher Bebauung, spezielle Regelungen etc. Im Anhang 1 wird eine schematische Darstellung aufgenommen.

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.

Bezug zum "alten Reglement": Die Bestimmung wurde sinngemäss übernommen und ergänzt.

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

Das übergeordnete Recht sieht vor, dass die GrundeigentümerInnen Beiträge an die Erschliessung zu tragen haben, wenn ein Sondervorteil vorliegt. Aufgrund der verschiedenen gewichteten Interessen ist ein unterschiedlicher Verteilschlüssel zwischen Gemeinde und Anstösser vorgesehen.

Der Verteilschlüssel im Strassenreglement orientiert sich im Grundsatz am eidgenössischen Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz (Art. 6), wonach die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer angemessene Beiträge an die Kosten der Groberschliessung zu tragen haben. Die Kosten der Feinerschliessung sind ganz oder zum überwiegenden Teil den GrundeigentümerInnen zu überbinden.

Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der bestehenden Verkehrsanlagen übernimmt die Gemeinde alleine die Kosten. Aktuell sind, wie bereits erwähnt, keine Verkehrsanlagen der Kategorie «Korrektion» zugewiesen. Es wird jedoch für eine mögliche künftige Anwendung trotzdem ein Verteilschlüssel festgelegt.

Um weiter der Situation von intensiver belasteten Strassen Rechnung zu tragen (Benutzung durch mehr Verkehrsteilnehmer, wodurch ein höheres öffentliches Interesse abgeleitet werden kann), hat die Gemeinde einen entsprechenden Schlüssel in das Strassenreglement aufgenommen. Ist eine Neuanlage oder eine Korrektur breiter als 10m, so wird die Überbreite zu 100% durch die Gemeinde finanziert. Dies gilt sowohl für die Landerwerbs- als auch für die Baukosten.

Bezug zum "alten Reglement": Die altrechtlichen Regelungen werden zugunsten einer einheitlich anwendbaren Kostenteilung abgelöst.

– **§§ 33 - 36 Kostenverteilung (Kostenverteiler, Beitragsverfügung, Rechtsmittel)**

Mit dem Strassenreglement wird geregelt, zu welchem Zeitpunkt die prov. / def. Kostenverteilungstabelle vorliegt und die Beitragsverfügung erlassen wird. Weiter werden die Modalitäten für die Beitragszahlungen, Härtefälle und Rückerstattung durch die Gemeinde vorfinanzierten Beiträge behandelt. Die Ergreifung allfälliger Rechtsmittel richtet sich nach dem Enteignungsgesetz. Auf dieses wird in der Kommentarspalte hingewiesen.

Mit der Eröffnung der provisorischen Anwänderbeiträge mit Rechtsmittelbelehrung im Rahmen des Planungsverfahrens soll zu einem frühen Zeitpunkt (vor Erstellung der Verkehrsanlage) eruiert werden, inwieweit mögliche Widerstände zum Kostenverteiler auftreten können/werden. Sinn dieses zweistufigen Verfahrens dient im Rahmen der 1. Stufe (provisorischer Kostenverteiler) der definitiven Klärung der Grundsatzfragen, die mit der Beitragspflicht zusammenhängen (Umfang des Beitragsperimeters, Abklärung des Sondervorteils etc.). Mit der definitiven Beitragsverfügung (§ 35 SR, 2. Stufe) können diese Grundsatzfragestellungen nicht mehr aufgegriffen werden (siehe Erläuterung in der Kommentarspalte).

Bezug zum "alten Reglement": Das alte Strassenreglement hat ein zweistufiges Verfahren mit Vorankündigung provisorischer Kostenverteilungstabelle nicht vorgesehen. Weitere Modalität z.B. betreffend Zahlungen wurden sinngemäss übernommen und ergänzt (Festlegung des Gemeinderats betreffend Verzugszins, ratenweise Zahlung, Rückerstattung bei Vorfinanzierung etc.).

– **§§ 37 - 41 Verwaltung und Benutzung der Strasse (Privatstrassen, Gemeingebrauch, Parkierung, Verschmutzung)**

Die Verwaltung der kommunalen Verkehrsanlagen obliegt dem Gemeinderat.

Bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsanlagen wird unterschieden zwischen "schlichtem Gemeingebrauch" (Benutzung für jedermann ohne besondere Erlaubnis im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen) und einem gesteigerten Gemeingebrauch.

Der gesteigerte Gemeingebrauch (unter anderem nächtliche Dauerparkieren, temporäres Parkieren, Anbringen von Reklamen auf öffentlichem Grund, Benutzung der Allmend für Baustelleninstallationen, temporäre Verkaufsstellen u.dgl.) ist grundsätzlich bewilligungs- und gebührenpflichtig.

Für Verschmutzung, Beschädigung etc. gelten die Bestimmungen der Kantonalen Strassen-gesetzgebung. Werden öffentliche Strassen oder ihre Nebenanlagen über das übliche Mass verschmutzt, so hat sie der Verursacher sofort zu reinigen. Kommt der Verursacher dieser Verpflichtung nicht nach, kann der Strasseneigentümer die Reinigung zulasten des Verursachers anordnen (§ 42 StraG).

Bezug zum "alten Reglement": Haftungsfragen werden nicht mehr thematisiert, da diese in anderen gesetzlichen Bestimmungen geregelt werden (Art. 41 ff, Art. 58, 59, 60 OR sowie in § 41 StraG) geregelt. Die Bestimmungen zum Gemeingebrauch, Verschmutzung werden sinn-gemäss übernommen.

– **§§ 42 - 45 Beziehung der angrenzenden Grundstücke zu den Verkehrsflächen**

Bezüglich Stützmauern, Einfriedungen und Hecken gelten die Bestimmungen der Raumpla-nungs- und Baugesetzgebung sowie des EG ZGB.

Das Lichtraumprofil der Verkehrsanlage, die Strassenbeleuchtung und die notwendigen Sicht-felder bzw. die einzuhaltenden Sichtweiten insbesondere bei Strasseneinmündungen, dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Gemeinde übernimmt hier eine Praxis in das Strassenregle-ment, die seit Jahren angewendet wird. Eine Skizze im Anhang 2 visualisiert die Bestimmung.

Wird ein zu diesen Vorschriften im Widerspruch stehender Zustand auf Anweisung des Ge-meinderates nicht innerhalb der angesetzten Frist beseitigt, kann dieser die Beseitigung zu Lasten des fehlbaren Grundeigentümers selbst anordnen.

Die weiteren Bestimmungen zur Duldung von öffentlichen Einrichtungen, Benennung von Strassen werden aus der alten Planung übernommen. Ergänzt wird die Bestimmung bezüglich Anordnung und Bezug von Hausnummernschildern.

Bezug zum "alten Reglement": Das alte Strassenreglement verweist bezüglich Beziehung der angrenzenden Grundstücke lediglich auf die übergeordnete Gesetzesgrundlage. Mit dem neuen Reglement werden heute weitere wichtige Themen ergänzt.

– **§§ 46 – 49 Rechtspflege, Strafen, Übergangs- und Schlussbestimmungen**

In diesen Bestimmungen werden Beschwerdeverfahren und Strafen geregelt. Die Kommen-tarspalte führt die entsprechenden übergeordneten Gesetzesgrundlagen auf. Weiter sind Bestimmungen zur Aufhebung des alten Reglements und die Inkraftsetzung aufgeführt.

Bezug zum "alten Reglement": Die Verpflichtung für die Überarbeitung des bestehenden Strassennetzplanes wird nicht mehr aufgenommen. Die Gemeinde hat, gestützt auf die über-geordnete Gesetzgebung, ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen.

5.3 Fazit

Die Gemeinde Therwil löst mit vorliegendem Reglement das Strassenreglement aus dem Jahr 1988 ab. Mit dem neuen Strassenreglement werden zeitgemässe Bestimmungen eingeführt, die sich nach den heute geltenden übergeordneten Gesetzesgrundlagen richten und weiter die verkehrs- und strassentechnische Situation der Gemeinde Therwil berücksichtigen.

Für den Unterhalt und die Benutzung der Strassen sind anwendbare Bestimmungen eingeführt worden, die der heute geltenden Praxis entsprechen.

Zahlreiche Bestimmungen aus dem Strassenreglement 1988 sind sinngemäss in das neue Reglement eingeflossen. Erforderliche Ergänzungen, die aus heutiger Sicht in das Strassenreglement aufgenommen werden müssen, sind eingebracht worden.

Die Gemeinde Therwil erhält ein zeitgemässes Strassenreglement, dass die kommunalen Bedürfnisse abdeckt und übergeordnete Vorgaben berücksichtigt.

6 Kantonale Vorprüfung

ausstehend

7 Information und Mitwirkung

ausstehend

8 Beschlussfassungsverfahren

ausstehend

9 Genehmigungsantrag

ausstehend

10 Weiteres Vorgehen

Das vorliegende Strassenreglement soll nach der Beratung im Gemeinderat zur kantonalen Vorprüfung beim Amt für Raumplanung eingereicht werden.

Im Anschluss an die Bereinigung, d.h. implementieren von Vorgaben etc. des Kantons, wird das neue Strassenreglement der Bevölkerung und Planungsinteressierten im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens vorgestellt.

Nach Behandlung allfälliger Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung 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.

Erstellung des Planungsberichtes:

Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe
Therwil, Lausen, im August 2022