

BGer 1C_149/2017 vom 2. Februar 2018

Bundesgericht, 2018-02-02, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_149_2017

FR: TF 1C_149/2017 du 2 février 2018

IT: TF 1C_149/2017 del 2 febbraio 2018

Erwägungen

E. 1

Gegen die kantonal letztinstanzlichen Endentscheide des Kantonsgerichts steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht offen (Art. 82 lit. a, 86 Abs. 1 lit. d und 90 BGG).

E. 1.1

Die Gemeinde Pratteln wird durch die Nichtgenehmigung der Quartierplanvorschriften ihres Einwohnerrats vom 23. April 2012 in ihrer Stellung als Hoheitsträgerin berührt. Sie ist daher gemäss Art. 89 Abs. 2 lit. c BGG befugt, mit Beschwerde die Verletzung ihrer Autonomie geltend zu machen.

Die privaten Beschwerdeführerinnen sind Eigentümerinnen von Parzellen in den Quartierplangebieten "Geisseler" und "Grüssen 4a", wo sie je ein Einkaufszentrum errichten wollen. Sie haben als Beigeladene am kantonalen Beschwerdeverfahren teilgenommen und sind gemäss Art. 89 Abs. 1 BGG zur Beschwerde legitimiert.

Auf die rechtzeitig erhobenen Beschwerden ist daher grundsätzlich einzutreten.

E. 1.2

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht - einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens - gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Das Bundesgericht wendet das Bundesrecht grundsätzlich von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Die Verletzung von Grundrechten wie auch von kantonalem Recht prüft es dagegen nur insoweit, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und genügend begründet worden ist (Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 133 II 249 E. 1.4.2 S. 254 mit Hinweisen). Gleiches gilt, wenn eine Verletzung der Gemeindeautonomie geltend gemacht wird (Urteil 1C_373/2016 vom 7. November 2016 E. 6 mit Hinweisen).

E. 1.3

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat, sofern dieser nicht offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 und Art. 97 Abs. 1 BGG). Neue Tatsachen und Beweismittel können nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG).

Alle Beschwerdeführerinnen kritisieren die Erwägungen des Kantonsgerichts zur Veloerschliessung und machen dabei neue Aspekte geltend; die Gemeinde Pratteln beruft sich zudem neu auf den Strassennetzplan Pratteln Nord (beschlossen am 8. November 2015, genehmigt am 6. September 2016, d.h. nach dem angefochtenen Entscheid). Ob es sich um

unzulässige Noven handelt (wie der VCS geltend macht) kann offenbleiben, wie im Folgenden darzulegen sein wird. Auch auf den vom VCS eventualiter beantragten Augenschein kann verzichtet werden.

E. 1.4

Die Gemeinde beantragt, alle vier Beschwerdeverfahren seien zu vereinigen, da die Begründungen der beiden angefochtenen Urteile identisch seien und sich in allen Verfahren die gleichen Sachverhalts- und Rechtsfragen stellten. Tatsächlich befinden sich beide geplanten Einkaufszentren am Rührbergweg im Gebiet Grüssen; streitig ist einzig ihre Erschliessung für den Langsamverkehr, insbesondere für den Veloverkehr; diese Frage stellt sich für beide Quartierplangebiete in gleicher Weise. Unter diesen Umständen erscheint es zweckmässig, die Beschwerdeverfahren zu vereinen.

E. 2

Vorab sind die formellen Rügen der Beschwerdeführerinnen zu prüfen.

E. 2.1

Die privaten Beschwerdeführerinnen rügen eine Verletzung der Begründungspflicht und des rechtlichen Gehörs, weil das Kantonsgericht nicht alle Rügen des VCS gegen die Quartierplanungen geprüft, sondern sich nur mit der Langsamverkehrserschliessung befasst habe. Dies schaffe Rechtsunsicherheit, insbesondere wenn die Quartierplanungen "Grüssen 4a" und "Geisseler" überarbeitet oder neu aufgelegt werden müssten, weil unklar sei, inwieweit den übrigen Einwänden des VCS Rechnung getragen werden müsse. Die private Beschwerdeführerin 2 weist darauf hin, dass 2007 schon ihr erster Quartierplan "Gewerbeareal Grüssen 4" auf Beschwerde des VCS hin vom Kantonsgericht aufgehoben worden sei (Urteil vom 19. Dezember 2007). Ohne eine vollständige Begründung zu allen Rügen des VCS könne sie nicht beurteilen, ob sie einen neuen (dritten) Quartierplan wagen solle oder nicht.

Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung hat eine Partei Anspruch darauf, dass ihre Vorbringen (und nicht diejenigen der Gegenseite) gehört und - soweit entscheidwesentlich - sorgfältig geprüft und im Entscheid berücksichtigt werden. Dabei darf sich die Entscheidungsbegründung auf diejenigen Überlegungen beschränken, von denen sich die Behörde leiten liess und auf welche sich ihr Entscheid stützt (BGE 134 I 83 E. 4.1 S. 88 mit Hinweisen). Führt bereits die Beurteilung einer Rüge zur vollständigen Gutheissung des Beschwerdeantrags, darf sich die Behörde in ihrer Begründung grundsätzlich auf diesen Aspekt beschränken. Es steht dem Gericht frei, sich aus prozessökonomischen Gründen zu weiteren Rügen zu äussern; eine Verpflichtung dazu besteht indessen nur in Ausnahmefällen, z.B. um eine Verletzung des Beschleunigungsgebots in Haftsachen zu vermeiden (vgl. z.B. Urteil 1B_728/2011 vom 13. Januar 2012 E. 2.7 zur Prüfung alternativer Haftgründe). In der Regel wird zu verlangen sein, dass die Beschwerdegegner ihr besonderes Interesse an einer vollständigen Prüfung aller Rügen transparent machen, d.h. einen entsprechenden prozessualen Antrag stellen. Dazu bringen die privaten Beschwerdeführerinnen nichts vor. Der blosser Hinweis auf einen früheren Aufhebungsentscheid des Kantonsgerichts (zur Quartierplanung "Gewerbeareal Grüssen 4") genügt für sich allein nicht.

E. 2.2

Die Gemeinde Pratteln rügt eine Verletzung der Begründungspflicht im Zusammenhang mit der Beurteilung ihres Langsamverkehrskonzepts: Sie wirft dem Kantonsgericht vor, seine Schlussfolgerungen nicht hergeleitet und nicht aufgezeigt zu haben, welche Teile fehlten, damit die Erschliessung für den Langsamverkehr als "gut" beurteilt werden könne. Diese Rüge ist unbegründet: Das Kantonsgericht hat vor allem bemängelt, dass eine sichere Hauptzufahrtsachse für Velofahrer zwischen dem Dorfzentrum/Bahnhof von Pratteln und dem Gebiet Grüssen fehle und hat dies anhand verschiedener Fachberichte belegt (vgl. dazu im Einzelnen unten E. 4). Der Verzicht auf konkrete Vorgaben zur Verbesserung der Veloerschliessung entspricht der gebotenen Rücksicht auf die Gemeindeautonomie (vgl. dazu unten E. 5, insbes. E. 5.3).

E. 2.3

Die private Beschwerdeführerin 1 rügt, das Kantonsgericht habe unzulässigerweise die Erschliessungsplanung der Gemeinde Pratteln vorfrageweise überprüft. Sie ist der Auffassung, der VCS hätte seine Einwände gegen die Veloerschliessung im Mitwirkungsverfahren zum Strassennetzplan Pratteln Mitte geltend machen müssen; dieses Versäumnis habe er nicht in den streitigen Quartierplanverfahren nachholen können. Sie weist darauf hin, dass die Gemeinde zwischenzeitlich bereits die Ausführungsplanung für den Grüssenhölzliweg (Ausbau mit Trottoir und Velofahrspur) erlassen habe. Diese lege die Erschliessungsplanung grundeigentümerverbindlich fest und könne nur bei wesentlich veränderten Verhältnissen angepasst werden.

Dagegen wendet der VCS zu Recht ein, dass dem Strassennetzplan nach kantonalem Recht der Stellenwert eines kommunalen Richtplans zukommt (§ 34 Abs. 3 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998 [RBG/BL; GS 400]), d.h. er nicht selbstständig angefochten, sondern nur vorfrageweise, im Rahmen eines behördenverbindlichen Planungsverfahrens, überprüft werden kann. Vorliegend zog das Kantonsgericht den Strassennetzplan herbei, um zu überprüfen, ob dieser (wie von Gemeinde und Regierungsrat behauptet) die erforderliche gute Langsamverkehrserschliessung des Gebiets Grüssen planerisch sicherstelle.

Die Ausführungsplanung für die Erschliessung des Grüssenhölzliwegs wurde vom Kantonsgericht nicht thematisiert (vgl. dazu die Sachverhaltsrügen unten E. 4). Die Beschwerdeführerinnen rügen diesbezüglich auch keine Verletzung der Koordinationspflicht. Insofern wird es Sache der Gemeinde sein zu prüfen, ob die Ausführungsplanung bei einer Neuauflage oder Änderung der streitigen Quartierplanungen angepasst werden muss.

E. 2.4

Die formelle Rüge der Gemeinde Pratteln, das Kantonsgericht habe seine Kognition überschritten, weist einen engen Konnex zur Rüge der Verletzung der Gemeindeautonomie auf und ist in diesem Zusammenhang zu behandeln (unten E. 5).

E. 2.5

Die Beschwerdeführerinnen rügen schliesslich, das Kantonsgericht habe zu Unrecht eine Verletzung des Replikrechts des VCS im Verfahren vor Regierungsrat bejaht. An der Prüfung dieser Frage besteht jedoch nur ein Interesse, wenn die streitigen Quartierplanvorschriften nicht schon wegen mangelhafter Langsamverkehrserschliessung aufgehoben werden müssen. Dies ist vorab zu klären.

E. 3

Das Kantonsgericht stützte seinen Entscheid auf die Vorgaben des kantonalen Richtplans vom 26. März 2009 (vom Bundesrat genehmigt am 8. September 2010) und des kantonalen Umweltschutzgesetzes vom 27. Februar 1991 (USG/BL, GS 780) zur Langsamverkehrserschliessung, insbesondere für verkehrsintensive Einrichtungen.

E. 3.1

Es erwog, das Objektblatt S4.2 des kantonalen Richtplans "Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen" verlange in den Planungsgrundsätzen (lit. c) eine gute Erschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen für den Velo- und Fussgängerverkehr.

Als verkehrsintensive Einrichtungen mit grosser Erzeugung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) gälten (gemäss lit. a) Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die mehr als 4'000 Fahrten (= 2'000 Hinfahrten + 2'000 Rückfahrten) pro Tag erzeugten. Dieser Wert gelte gemäss den Materialien zum kantonalen Richtplan nicht pro grösseres Einzelobjekt, sondern für den definierten Raum. Die streitigen Quartierplangebiete befänden sich im Grüssenareal, welches im kantonalen Richtplan als Standort für verkehrsintensive Einrichtungen festgesetzt worden sei. Im fraglichen Areal befänden sich bereits diverse Fachmärkte und Einkaufszentren (IKEA, Conforama, Media Markt etc.), welche zusammen die Grenze von 4'000 Fahrten pro Tag bei weitem überschritten. Die Quartierplanungen "Einkaufszentrum Grüssen 4a" und "Einkaufszentrum Geisseler" ermöglichten zusätzlich die Erstellung von (aneinandergebauten) Gebäuden, welche zusammen über 4'000 Fahrten pro Tag generierten.

E. 3.2

Zu berücksichtigen sei weiter § 14 USG /BL, wonach der Kanton und die Gemeinden Massnahmen treffen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen (Abs. 1) und den privaten Motorfahrzeugverkehr zu vermindern und zu beruhigen (Abs. 2). Durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen sei dafür zu sorgen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt würden (Abs. 3).

E. 3.3

Streitig sind somit Vorgaben des kantonalen Richtplans zu Rad- und Fusswegen (gemäss Art. 3 Abs. 3 lit. c RPG). Diese gehen mit der Anforderung einer "guten" Langsamverkehrserschliessung für verkehrsintensive Einrichtungen über die allgemeinen Anforderungen an eine genügende Erschliessung (Art. 19 RPG) als Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung (gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG) hinaus. Damit sollen die Strassen vom motorisierten Individualverkehr entlastet und die damit verbundenen Schadstoffemissionen reduziert werden, weshalb ein Konnex zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung nach Art. 11 Abs. 2 USG besteht. Eine Verletzung von Bundesumweltrecht wird allerdings von keiner Seite geltend gemacht. Die von den Beschwerdeführerinnen erhobenen Rügen betreffen ausschliesslich die raumplanerischen Vorgaben des Kantons und die dabei bestehende Gemeindeautonomie. Es handelt sich somit um die Auslegung und Anwendung von kantonalem Recht. Dieses ist nur unter

verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen, unter Beachtung des Rügeprinzips (Art. 106 Abs. 2 BGG ; oben E. 1.2).

E. 3.4

Die Gemeinde Pratteln anerkennt in ihren Eingaben, dass sie gemäss kantonalem Richtplan verpflichtet sei, für eine gute Erschliessung des Gebiets "Grüssen" bzw. der Quartierplangebiete für den Velo- und Fussverkehr zu sorgen; dies wird auch von den privaten Beschwerdeführerinnen nicht bestritten. Soweit daher der Regierungsrat diese Verpflichtung (soweit ersichtlich erstmals) in seiner Vernehmlassung vor Bundesgericht bestreitet, ist darauf nicht einzugehen: Der Regierungsrat ist lediglich als Vorinstanz am bundesgerichtlichen Verfahren beteiligt und kann daher keine selbstständige Rügen im Sinne von Art. 106 Abs. 2 BGG erheben.

Die Beschwerdeführerinnen werfen dem Kantonsgericht vielmehr vor, den Sachverhalt unvollständig bzw. offensichtlich unrichtig abgeklärt zu haben (vgl. dazu unten E. 4) und die Erschliessungsqualität willkürlich bzw. unter Verletzung der Gemeindeautonomie beurteilt zu haben (unten E. 5).

E. 4

Im Folgenden sind zunächst alle Sachverhaltsrügen zu prüfen, namentlich zum Bestehen einer sicheren Zufahrtsachse für Velofahrer vom Dorfzentrum/Bahnhof zum Gebiet Grüssen.

E. 4.1

Das Kantonsgericht stellte fest, die beiden Quartierplanreglemente (QR) enthielten Vorgaben für die Projektierung der Fussgängerführung längs des Rührberg- und des Grüssenwegs sowie Aussagen zu den Veloparkplätzen. Unter dem Titel "Erschliessung und Parkierung" regle jeweils § 7 Abs. 2 QR ("Standortanforderungen") unter anderem, dass die Fussweg- und Veloverbindungen optimiert würden. In den Planungs- und Begleitberichten gemäss Art. 47 RPV werde auf den Strassennetzplan "Pratteln Mitte" sowie den entsprechenden Genehmigungsbeschluss des Regierungsrats vom 3. Juli 2012 und (in der Stellungnahme zur Einsprache des VCS) auf das seit 2011 bestehende Langsamverkehrskonzept verwiesen, welches die Machbarkeit aufzeige und zukünftig umgesetzt werden solle.

Das Kantonsgericht analysierte daher die von der Gemeinde eingereichten Berichte zur Langsamverkehrserschliessung des Gebiets Grüssen. In erster Linie berücksichtigte es den Bericht der Firma Glaser Saxer Keller AG vom 22. Juni 2011 "Erschliessung Gebiet Grüssen für Fussgänger und Radfahrer, Bericht zum Fuss- und Radwegkonzept" (nachfolgend: Bericht GSK 2011). Ergänzend zog es zwei Berichte der Metron Verkehrsplanung AG heran: Den Bericht "Entwicklungsschwerpunkt Grüssen, Gesamtstrategie Siedlung und Verkehr" vom 10. Oktober 2012, der unter Begleitung von Vertretern des Tiefbauamts des Kantons und der Gemeinde Pratteln erstellt worden war (nachfolgend: Bericht Metron 2012), und den Bericht "Langsamverkehrskonzept Pratteln" vom 29. April 2013 (nachfolgend: Metron 2013).

Das Kantonsgericht erwog, im Bericht GSK 2011 seien vier mögliche Varianten zur Verbesserung der Erschliessung des Gebiets "Grüssen" für Fussgänger und Radfahrer aufgezeigt worden (Varianten "Radstreifen" sowie Netzvarianten A-C). Die Variante "Radstreifen" sei beschränkt auf die Markierung von Radstreifen innerhalb des Gebiets

"Grüssen", entlang der Strassenschlaufe Grüssenhölzli-, Rochacher-, Grüssen- und Rührbergweg. Die Netzvariante A sehe darüber hinaus einen Verbindungsweg für Fussgänger und Radfahrer zwischen dem Grüssenhölzli- und dem Grüssenweg (Ost-West-Verbindung) vor. Beide Varianten sähen keine Hauptanschlussachse vor und der Zugang bzw. die Zufahrt in das Gebiet "Grüssen" erfolge über die bestehenden Strassen und Wege ohne spezielle Massnahmen (S. 17). Demgegenüber sähen die Netzvarianten B und C jeweils eine Verbindung für den Langsamverkehr zwischen dem Gebiet "Grüssen" und dem Bahnhof bzw. Ortszentrum vor (S. 18 ff.). Die Qualität der verschiedenen Varianten werde im Langsamverkehrskonzept in Bezug auf 10 Kriterien ("Qualitätsanforderungen") auf einer Skala mit 0 (ungenügend), 1 (genügend) oder 2 (gut) Punkten bewertet. Was die Verkehrssicherheit der Zufahrtswege vom Bahnhof bzw. Ortszentrum in das Gebiet "Grüssen" (Kriterium 1) anbelange, würden die beiden Varianten "Radstreifen" und Netzvariante A jeweils als ungenügend, die Netzvarianten B und C als gut qualifiziert. Die Verkehrssicherheit innerhalb des Gebiets "Grüssen" (Kriterium 2) werde bezüglich der Varianten "Radstreifen" und Netzvariante A als genügend und in Bezug auf die Netzvarianten B und C als gut bezeichnet. Was das Angebot einer Hauptzufahrtsachse mit entsprechenden Sicherheitsmassnahmen zwischen dem Ortszentrum und dem Gebiet "Grüssen" (Kriterium 3) anbelange, würden die Varianten "Radstreifen" und Netzvariante A als ungenügend und die Netzvarianten B und C als genügend bzw. gut qualifiziert. Auch bezüglich der weiteren Kriterien ergebe sich lediglich in Bezug auf die beiden Netzvarianten B und C eine (mehrheitlich) gute Bewertung (S. 21).

Das Kantonsgericht hielt fest, die Gemeinde habe im gerichtlichen Verfahren klargestellt, dass sie aus ökonomischen Überlegungen und unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen einzig die Netzvariante A für realisierbar erachte. Diese entspreche jedoch nach dem Bericht GSK 2011 unter keinem Gesichtspunkt den Anforderungen an eine gute Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr und werde - in Bezug auf das zentrale Erfordernis einer sicheren Hauptzufahrtsachse für den Radverkehr zwischen dem Gebiet "Grüssen" und dem Bahnhof bzw. Dorfzentrum (Kriterien 1 und 3) - gar als ungenügend qualifiziert.

Entgegen den Erwägungen des Regierungsrats im Genehmigungsentscheid enthalte auch der Strassennetzplan "Pratteln Mitte" nicht die nötigen Festlegungen zur Umsetzung und Sicherung des Langsamverkehrskonzepts: Dieser Strassennetzplan sei schon am 22. November 2010 und damit vor der Ausarbeitung des Langsamverkehrskonzepts der Gemeinde im Bericht GSK 2011 beschlossen worden. Er sehe denn auch in Bezug auf das Gebiet "Grüssen" - abgesehen von der Ost-West-Verbindung, welche im Plan als "Fussweg (teilweise mit Radverkehr)" aufgeführt sei, sowie von Fusswegverbindungen innerhalb des Gebiets "Grüssen" und zum Bahnhof - keine besonderen Massnahmen für den Langsamverkehr vor. Es fehle darin namentlich eine Anbindung des Gebiets "Grüssen" an das restliche Gemeindegebiet bzw. eine sichere Hauptzufahrtsachse zwischen dem Gebiet "Grüssen" und dem Bahnhof bzw. Dorfzentrum für den Radverkehr.

E. 4.2

Die Beschwerdeführerinnen werfen dem Kantonsgericht eine unvollständige Sachverhaltsermittlung vor, weil es einzig auf den Bericht GSK 2011 abgestellt habe, ohne die weiteren Berichte, insbesondere Metron 2012 und 2013, gewürdigt zu haben. Es habe auch die Strassennetz- und -ausführungsplanung der Gemeinde (Strassennetzpläne Pratteln Mitte und Nord und Strassenbauprojekt Grüssenhölzliweg) nicht oder ungenügend

berücksichtigt: Die in den Strassennetzplänen festgelegten Sammelstrassen böten ausreichend Platz für Kernfahrbahnen (d.h. Fahrbahnen ohne Mittelstreifen mit beidseitigen Radstreifen); dieses Konzept werde bereits im Strassenbauprojekt "Ausbau Grüssenhölzliweg" umgesetzt. Für die Verbindung zum Bahnhof verweist die Gemeinde auf den im Strassennetzplan "Pratteln Mitte" verzeichneten Fussweg (teilweise mit Radverkehr) in Richtung Grüssenweg.

Die Vorinstanz habe sich auch mit den - im Bericht GSK 2011 favorisierten - Netzvarianten B und C nicht auseinandergesetzt. Diese sähen eine lange Brückenkonstruktion als Ost-West-Verbindung vor, mit schwierigen Anschlüssen und erheblichen Auswirkungen auf das Quartierbild und die Gebäudenutzung. Die Brücke sei mit erheblichen Eingriffen in das Eigentum Privater und unverhältnismässig hohen Kosten verbunden. Vor allem aber sei sie für die Erschliessung der am südlichen Rand des Gebiets Grüssen liegenden Quartierplangebiete "Geisseler" und "Grüssen 4a" ungeeignet, weil von Süden kommende Radfahrer nicht den Umweg über die Brücke in Kauf nehmen würden.

Massgeblich für die Genehmigung der Quartierplanvorschriften könne nicht die Erschliessung des gesamten Gebiets "Grüssen" oder gar des angrenzenden Gewerbegebiets "Zurlinden" sein (wie sie insbesondere Netzvariante C vorschläge), sondern einzig die Anbindung der Quartierplangebiete "Geisseler" und "Grüssen 4a" an das Dorfzentrum. Diese sei jedoch nach der von der Gemeinde gewählten Variante A identisch mit derjenigen gemäss Netzvariante B: Auch bei letzterer müssten die Radfahrer vom Dorf kommend über den Gallenweg, den Kreisel Gallenweg, die Hohenrainstrasse und den Kreisel Grüssenhölzliweg in den Grüssenhölzliweg fahren. Zur Achse Gallenweg/Hohenrainstrasse enthalte der Bericht GSK 2011 keine negative Bewertung (anders als für die stark befahrene Achse Salinen- und Hohenrainstrasse). Die bessere Bewertung der Netzvariante B für Kriterium 1 sei vielmehr in Hinblick auf den Fussgängerverkehr erfolgt; dies habe das Kantonsgericht verkannt.

Der Regierungsrat teilt die Auffassung der Beschwerdeführerinnen, wonach die Quartierplangebiete problemlos über kommunale Strassen zu erreichen seien, wobei der Gallenweg die Hauptzufahrtsachse bilde. Die einzige kritische Stelle sei die Querung der Hohenrainstrasse. Dort habe der Kanton zwischenzeitlich einen Kreisel gebaut, der den Zugang für den Veloverkehr erheblich verbessert habe. Diese seit 2011 veränderte Situation habe das Kantonsgericht nicht gewürdigt.

Der VCS hält diese Vorbringen für unzulässige Noven; im Übrigen seien sie unbegründet und z.T. sogar aktenwidrig. Er verweist insbesondere auf die Ausführungen im Bericht GSK 2011 zur Zufahrtsachse Gallenweg und zu den für Netzvariante B verlangten zusätzlichen Massnahmen zur Sicherheit des Langsamverkehrs am Gallenweg.

E. 4.3

Wie aufgezeigt, ist vor allem die Anbindung des Gebiets "Grüssen" an das restliche Gemeindegebiet streitig, wobei zwei Hauptzufahrtsachsen für Velofahrer aus Richtung Dorfzentrum/Bahnhof diskutiert werden: Die Zufahrtsachse Salinenstrasse führt von der Fussgängerunterführung am Bahnhof über Salinenstrasse, Hohenrainstrasse und Grüssenweg; die Zufahrtsachse Gallenweg verläuft von der Unterführung Gallenweg am Bahnhof auf Gallenweg, Hohenrainstrasse, Grüssenhölzliweg und Rührbergweg.

Die Gemeinde verweist in ihrer Beschwerde auf den bestehenden Fuss- und Radweg vom Bahnhof in Richtung Grüssenweg als zusätzliche Nord-Süd-Verbindung. Diese wurde indes

vom Kantonsgericht als blosse Fusswegverbindung qualifiziert, die aufgrund ihrer geringen Breite für Radfahrer nur bedingt tauglich sei (mit Verweis auf Bericht GSK 2011 S. 5). Die Gemeinde legt nicht dar, inwiefern dies offensichtlich unrichtig sei.

E. 4.4

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen enthält der Bericht GSK 2011 auch für die Zufahrtsachse Gallenweg eine negative Beurteilung:

Der Bericht führt aus, dass für Radfahrer die Zufahrt vom Ortskern nur über die Salinenstrasse oder den Gallenweg und anschliessend entlang der Hohenrainstrasse möglich sei. Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der Salinen- und Hohenrainstrasse und dem Fehlen entsprechender Sicherheitsmassnahmen zum Schutz der Radfahrer sei die Benutzung dieser Routen nicht ganz ungefährlich. Neben der Planung eines sicheren und attraktiven Langsamverkehrsnetzes im Grüssen seien deshalb auch die Anschlüsse an das umliegende Strassennetz unbedingt einer näheren Betrachtung zu unterziehen (S. 5). Aufgrund der hohen Verkehrszahlen auf den Haupt- und Sammelstrassen seien Massnahmen für Radfahrende absolut notwendig (S. 7). Auf der stark belasteten Hohenrainstrasse fehlten Querungshilfen speziell für Radfahrer; diese seien auch im Projekt der beiden neuen Kreisel nicht vorgesehen (S. 8). Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf beiden Kantonsstrassen (Salinen- und Hohenrainstrasse) seien einseitige, kombinierte Rad-/Fusswege (anstelle der bisherigen Trottoirs) unbedingt erforderlich (S. 19; vgl. dazu insbesondere den Anhang Netzvariante C). Diese könnten gleichzeitig mit dem Umbau der beiden Kreisel realisiert werden (S. 24).

Diese Kritik an der Sicherheit der Kantonsstrassen (Salinen- und Hohenrainstrasse) für Radfahrer betrifft auch die Zufahrtsachse Gallenweg, da diese ebenfalls einen Abschnitt auf der Hohenrainstrasse umfasst (zwischen den Kreiseln Gallenweg und Grüssenhölzliweg).

Der Bericht GSK 2011 (S. 19 oben) hält zudem auch Massnahmen zur Sicherheit des Langsamverkehrs am Gallenweg für erforderlich, weil dieser als Sammelstrasse und als zukünftige ÖV-Achse für Bus und Tram geplant sei und noch der Schwerverkehr des COOP-Logistikzentrums hinzukomme.

E. 4.5

Das Kantonsgericht hat in seinen Erwägungen auch die von der Gemeinde eingereichten Berichte der Metron 2012 und 2013 berücksichtigt (vgl. E. 5.3.4 des angefochtenen Entscheids). Es zitierte den Bericht Metron 2012, wonach in Pratteln nördlich der Bahnlinie nur lückenhafte Angebote für den Rad- und Fussgängerverkehr bestünden; die Querungsmöglichkeiten der Bahn seien spärlich und grösstenteils unattraktiv. Auf der Kantonsstrasse würden Fussgängerstreifen nur sehr sparsam eingesetzt und Massnahmen für Velos würden vollständig fehlen (S. 20). Zusammenfassend werde festgehalten, dass das Gebiet "Grüssen" für den Fuss- und Radverkehr praktisch nicht erschlossen sei (S. 22). Der Bericht Metron 2013 zeige insbesondere in Bezug auf die einzelnen Nord-Süd-Verbindungen - unter anderem die Verbindung des Gebiets "Grüssen" mit dem Bahnhof bzw. Dorfzentrum - den Handlungsbedarf und die für den Fuss- und Radverkehr zu treffenden Massnahmen auf.

Die Beschwerdeführerinnen heben hervor, dass die Berichte der Metron keine Fuss- und Radbrücke vorsehen und sich gegen eine bauliche Trennung der Verkehrsteilnehmer aussprechen (Metron 2012 S. 21). Dies trifft zu. Dagegen bestätigen sie, dass die

Kantonsstrasse (Hohenrainstrasse) eine starke Trennlinie darstellt (Metron 2012 S. 22), die vor allem für den motorisierten Individualverkehr sowie für versierte und schnelle Radfahrer eine Bedeutung habe (Metron 2013, S. 10 unten). Die Analyse der Schwachstellen ergab denn auch Sicherheitsdefizite für den Fussgänger- und Radverkehr längs der gesamten Hohenrainstrasse, sowie punktuell an der Unterführung Gallenweg (beim Bahnhof), am Grüssenweg und an der Kreuzung Gallenweg/Hohenrain-/Kraftwerkstrasse (Metron 2012, S. 22 Abb. 17). Die Zufahrt über die Salinenstrasse wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der fehlenden Infrastruktur als ungeeignet für den Veloverkehr erachtet; insbesondere stelle der zweispurige Kreislauf ein Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar (Metron 2013, S. 13 oben).

Der Achse Schlosstrasse - Gallenweg wird hohe Priorität für den Langsamverkehr in Nord-Süd-Richtung zugesprochen; der Gallenweg werde nicht besonders stark durch den motorisierten Individualverkehr genutzt (Metron 2013 S. 14). Der Bericht schlägt vor, ihn als hochwertige Achse für Fussgänger und Velofahrende auszubauen, in Koordination und zeitgleich mit der Realisierung der neuen Tramhaltestelle, wobei das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mittels gestalterischer Massnahmen zu vermeiden sei (S. 14 und Tabelle S. 22). Detailliert werden jedoch nur die Massnahmen zur Unterquerung des Bahnhofs (Ausbau der Unterführung Gallenweg; vgl. S. 14 und Tabelle S. 21) untersucht; zur Kreuzung Gallenweg/Hohenrain-/Kraftwerkstrasse und zum Radverkehr auf der Hohenrainstrasse finden sich keine Ausführungen. Der Konzeptplan (S. 21) sieht vielmehr die Fortsetzung der Achse Gallenweg in Richtung Norden auf der Kraftwerkstrasse vor, mit einer "hochwertigen" Querung der Hohenrainstrasse (ohne weitere Präzisierung).

Damit gehen alle von der Gemeinde in Auftrag gegebenen Fachberichte davon aus, dass die bestehenden Zufahrtsachsen für Radfahrer einen Sicherheitsmangel aufweisen. Dies gilt nicht nur für die Zufahrtsachse Salinenstrasse, sondern auch für die Achse Gallenweg, jedenfalls soweit dafür die Hohenrainstrasse befahren werden muss.

E. 4.6

Dies wird durch die Vernehmlassung des ASTRA bestätigt. Dieses legt dar, dass die sanierte Hohenrainstrasse im Abschnitt Gallenweg-Salinenstrasse keinerlei Velomassnahmen aufweise; insbesondere sei der im Bericht GSK 2011 empfohlene gemeinsame Rad-/Fussweg nicht erstellt worden. Der Kreislauf Salinenstrasse sei ein zweistreifiger Kreisverkehr mit zweistreifigen Zufahrten; der Kreislauf Grüssenhölzliweg ein zweistreifiger Tubokreislauf mit zweistreifigen Zufahrten und der Kreislauf Gallenweg ein einstreifiger Kreisverkehr. Die Verkehrsbelastung sei mit 17'500 Mfz/Tag hoch und dürfte mit der Gebietsentwicklung noch zunehmen. Beim im Gebiet Grüssen zu erwartenden Einkaufs-Veloverkehr sei (anders als beim Velo-Pendlerverkehr) auch mit weniger routinierten Velofahrenden zu rechnen. Für diese stelle das Befahren von Kreisläufen generell eine Herausforderung dar, insbesondere bei hohen Verkehrsbelastungen. Die Analyse der Verkehrsunfälle 2005 bis 2014 des ASTRA (Bern 2015) habe ergeben, dass Kreisverkehrsplätze ein vergleichsweise hohes Unfallrisiko für Velofahrende hätten. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung stelle in ihrer Sicherheitsanalyse zu E-Bikes eine Unfallhäufung in Kreisläufen fest (bfu-Report Nr. 72, E-Bikes im Strassenverkehr, Sicherheitsanalyse, Bern 2015, S. 19). Es bestehe in Fachkreisen Einigkeit, dass Kreislauf mit zwei- oder mehrstreifigen Zufahrten für Velofahrer ein Sicherheitsrisiko darstellten. Der aktuelle Entwurf der VSS-Norm SN 640 252 halte dementsprechend fest, dass der Veloverkehr bei derartigen Kreisläufen nicht auf der Fahrbahn, sondern getrennt geführt

werden sollte (VSS, SN 640 252 Knoten - Führung des Veloverkehrs, Entwurf vom 4. September 2017, S. 30). Das ASTRA kommt deshalb zum Ergebnis, dass die heutige Veloverkehrerschliessung des Gebiets Grüssen über die stark befahrene Hohenrainstrasse und zweistreifige Kreisel insbesondere für weniger routinierte Velofahrende kaum zu bewältigen sei und generell für Velofahrende als unsicher und ungeeignet bezeichnet werden müsse.

Die kantonale Bau- und Umweltschutzdirektion wendet dagegen ein, das rechte Abbiegen von der Hohenrainstrasse in den Grüssenhölzliweg sei durch die rechte Abbiegespur auch für ungeübte Radfahrer ohne weiteres bewältigbar, und auf dem Rückweg könne das Befahren des Kreisels durch die Nutzung des Fussgängerstreifens umgangen werden. Dem ist entgegenzuhalten, dass auch beim Rechtsabbiegen in den Kreisel eingefahren werden muss, was bei hohem Verkehrsaufkommen, zumal mit Schwerverkehr, mit Risiken verbunden ist. Zur Vermeidung des Kreisels auf dem Rückweg müsste (nach zweimaliger Überquerung des Fussgängerstreifens) vom Trottoir aus wieder auf die Hohenrainstrasse eingefädelt werden. Auch dieses Manöver birgt eine erhöhte Gefahr der Kollision mit aus dem Kreisel kommenden Fahrzeugen. Analoges gilt für die Alternativroute über Salinen-, Hohenrain- und Grüssenweg; hier müssten Radfahrer zur Nutzung des Fussgängerübergangs am Grüssenweg von der Kantonsstrasse auf das Trottoir auffahren, was bei hohem Verkehrsaufkommen nicht einfach erscheint und zu Konflikten mit Fussgängern führen könnte.

Nach dem Gesagten kann die Feststellung des Kantonsgerichts, wonach eine sichere Hauptzufahrtsverbindung für Velofahrer vom Dorfzentrum/Bahnhof in das Gebiet Grüssen fehle, weder als offensichtlich unrichtig noch unvollständig erachtet werden.

E. 4.7

Gleiches gilt für die vorinstanzliche Feststellung, wonach eine solche Zufahrt auch für die Zukunft nicht planerisch gesichert sei. Der Strassennetzplan Pratteln Mitte sieht keine Massnahmen für die Verbesserung des Veloverkehrs, insbesondere im Bereich der Hohenrainstrasse bzw. für deren Über- oder Unterquerung vor (vgl. auch unten E. 5.4 zur fehlenden Zuständigkeit der Gemeinde für Kantonsstrassen). Die von der Gemeinde auf den kommunalen Sammelstrassen vorgesehenen Kernfahrbahnen (mit beidseitigen Fahrradstreifen) verbessern zwar die Veloerschliessung innerhalb des Grüssengebiets, nicht aber die Zufahrt dahin. Gleiches gilt für den im Strassennetzplan Pratteln Mitte vorgesehenen neuen Radweg in Ost-West-Richtung. Es kann daher offenbleiben, ob der am 22. November 2010 beschlossene Strassennetzplan "Pratteln Mitte" schon aus zeitlichen Gründen nicht geeignet war, den Bericht GSK 2011 umzusetzen (so das Kantonsgericht) oder inhaltlich auf diesen abgestimmt war (wie die Gemeinde geltend macht).

Der Strassennetzplan Pratteln Nord betrifft nur die Zufahrten aus dem nördlich gelegenen Gebiet (insbesondere Salina Raurica) und nicht aus Richtung Ortszentrum/Bahnhof.

E. 4.8

Den Beschwerdeführerinnen ist einzuräumen, dass die aufgezeigten Sicherheitsmängel auch die Netzvariante B gemäss Bericht GSK 2011 betreffen, die ebenfalls den Gallenweg als Haupterschliessungssachse vorsieht (S. 18), wenn auch mit (nicht weiter präzisierten) "zusätzlichen Massnahmen zur Sicherheit des Langsamverkehrs" (S. 19 oben). Ob die gute Bewertung dieser Variante für Kriterium 1 ("Verkehrssicherheit auf stark belasteter Salinen- bzw. Hohenrainstrasse inkl. Gefahrenstellen, z.B. Querungen") auf einem Fehler

beruht oder sich nur auf den Fussgängerverkehr bezieht, wie die private Beschwerdeführerin 1 vermutet, kann offenbleiben, da die Netzvariante B ohnehin nicht im Vordergrund zu stehen scheint: Der Bericht GSK 2011 favorisiert klar die Netzvariante C, mit kombinierten Rad-/Fusswegen entlang den Kantonsstrassen, und auch die Gemeinde lehnt die Netzvariante B ab. Da das Kantonsgericht die Gemeinde weder zur Realisierung von Netzvariante B noch C verpflichtet (vgl. dazu unten E. 5.3), war es auch nicht verpflichtet, sich mit den Nachteilen dieser Varianten näher auseinanderzusetzen.

E. 4.9

Offenbleiben kann auch, ob das kantonale Amt für Raumplanung im Vorprüfungsbericht vom 6. April 2011 für die Quartierplanvorschriften "Grüssen 4a" (in Ziff. 3 Genehmigungsvoraussetzungen) auf das Genehmigungserfordernis der guten Erschliessung für den Velo- und den Fussgängerverkehr hingewiesen hat (so das Kantonsgericht in E. 5.2.1), oder dieses Erfordernis als erfüllt erachtete (wie die private Beschwerdeführerin 2 vorbringt). Entscheidend ist vielmehr, ob es Bundesrecht verletzte, wenn das Kantonsgericht die Genehmigung der Quartierplanvorschriften wegen Fehlens einer guten, planerisch gesicherten Veloerschliessung verweigerte. Dies ist im Folgenden anhand der Rügen der Beschwerdeführerinnen zu prüfen.

E. 5

Die Gemeinde Pratteln und die privaten Beschwerdeführerinnen rügen in verschiedener Hinsicht eine Verletzung der Gemeindeautonomie und des Willkürverbots.

E. 5.1

Sie machen geltend, die Gemeinde Pratteln sei für die Ortsplanung zuständig (§§ 14 ff. RBG/BL) und habe auch für die Erschliessung der Baugebiete zu sorgen (§ 33 Abs. 1 RBG/BL). Der kantonale Richtplan verlange zwar eine gute Erschliessung für den Velo- und Fussverkehr, definiere aber nicht, was darunter zu verstehen sei. Hier bestehe ein erheblicher Planungsspielraum der Gemeinde. Es habe dieser freigestanden, sich unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, der Lage des Gebiets Grüssen, der bestehenden Erschliessung und der künftigen Bedürfnisse für die Netzvariante A zu entscheiden, abweichend vom Bericht GSK 2011. Das Gebiet Grüssen sei schon von seiner Lage und seinem Verkaufsangebot her für den Einkauf mit dem Velo nicht attraktiv; unter diesen Umständen sei keine "Luxus-" oder "Maximalvariante" für die Veloerschliessung geboten.

Es verletze die Gemeindeautonomie und sei geradezu willkürlich, die Gemeinde zur Realisierung der teuren und mit erheblichen Nachteilen verbundenen Brückenkonstruktion gemäss Netzvarianten B oder C zu verpflichten. Es seien weitere Varianten denkbar und erlaubt, insbesondere auch Mischvarianten; darauf werde im Bericht GSK 2011 (S. 16) für die Anschlüsse nach Süden ausdrücklich hingewiesen. Die Beschwerdeführerinnen werfen dem Kantonsgericht in diesem Zusammenhang vor, eine unzulässige Angemessenheitsprüfung vorgenommen und damit seine auf die Sach- und Rechtskontrolle beschränkte Kognition klar überschritten zu haben. Damit liege zugleich Willkür vor.

Die private Beschwerdeführerin 2 wirft dem Kantonsgericht überdies vor, die Anforderungen des Richtplans verschärft zu haben, wenn es eine "sichere" Hauptzufahrtsachse als zentrales Erfordernis verlange.

E. 5.2

Vorweg ist festzuhalten, dass die Sicherheit der Hauptzufahrtsachse für Radfahrer eine notwendige, wenn auch nicht hinreichende Bedingung für eine "gute" Veloerschliessung ist. Es handelt sich somit um ein Minimalerfordernis und nicht um eine Verschärfung der Erschliessungsanforderungen.

Nach den für das Bundesgericht verbindlichen Feststellungen des Kantonsgerichts ist davon auszugehen, dass es an einer sicheren Hauptzufahrtsachse vom Dorfzentrum/Bahnhof ins Gebiet Grüssen für Radfahrer fehlt (oben E. 4). Nach Einschätzung des zuständigen Bundesamts ist die stark befahrene Hohenrainstrasse mit zweistreifigen Kreiseln für weniger routinierte Velofahrende kaum zu bewältigen und generell für Velofahrende unsicher und ungeeignet. Damit kann es sich von vornherein nicht um eine "gute" Veloerschliessung handeln. Ein Beurteilungsspielraum der Gemeinde besteht erst, wenn es um die Auswahl zwischen verschiedenen, für Velofahrer sichere und geeignete Erschliessungsvarianten geht.

E. 5.3

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen ist die Gemeinde auch nicht verpflichtet, die in den Netzvarianten B und C vorgesehene Fuss- und Radbrücke zu realisieren. Das Kantonsgericht zog den Bericht GSK 2011 herbei, weil Gemeinde und Regierungsrat im Einsprache- und Beschwerdeverfahren auf das darin enthaltene Langsamverkehrskonzept verwiesen hatten. Das Kantonsgericht hielt deshalb fest, dass nach diesem Bericht die (von der Gemeinde gewählte) Netzvariante A ungenügend sei und für eine gute Raderschliessung die Realisierung des Netzkonzepts C (oder allenfalls B) vorausgesetzt werde (E. 5.3.6 des angefochtenen Entscheids). Dagegen erklärte es die von der GSK favorisierten Varianten (C, allenfalls B) nicht als für die Gemeinde verbindlich: In beiden Urteilen beschränkt sich das Entscheiddispositiv auf die Aufhebung des Genehmigungsbeschlusses und die Verweigerung der Genehmigung für die streitigen Quartierplanvorschriften, ohne Rückweisung und ohne Verweis auf die Erwägungen. Auch in der abschliessenden Erwägung (E. 5.4.3) wird auf die Vorgabe einer guten Erschliessung der Quartierplanaareale für den Langsamverkehr, inklusive einer sicheren Hauptzufahrtsachse vom Bahnhof bzw. Dorfzentrum, verwiesen, ohne der Gemeinde vorzuschreiben, wie dies zu erreichen sei.

E. 5.4

Die Gemeinde macht zu Recht geltend, dass sie nicht über die Zuständigkeit verfüge, um die Verkehrsbeziehungen auf den Kantonsstrassen, namentlich im Bereich der Hohenrainstrasse, zu verbessern. Hierfür ist sie auf die Mitwirkung des Kantons angewiesen. Dieser hat jedoch ein eigenes Interesse daran, im Gebiet Grüssen, das im kantonalen Richtplan als Standort für verkehrsentensive Gebiete ausgewiesen ist, die ebenfalls nach kantonalem Richtplan nötige gute Veloerschliessung zu realisieren. Kanton und Gemeinde müssen daher zusammenwirken, um die erforderliche sichere Hauptzufahrtsachse vom Dorfzentrum/Bahnhof zum Gebiet Grüssen, insbesondere den neuen Quartierplangebieten am Ruhrberg- und Grüssenweg, planerisch zu sichern. Das Kantonsgericht hat die Gemeinde nicht zu einer Erschliessungsregelung verpflichtet, die ihre Zuständigkeit übersteigt, sondern lediglich festgehalten, dass die (in die Zuständigkeit der Gemeinde fallenden) Quartierpläne nicht genehmigt werden könnten, solange eine sichere Hauptzufahrtsachse für Velofahrer fehle.

E. 5.5

Die private Beschwerdeführerin 1 wendet ein, auch bei unzureichender Veloerschliessung könnten die Quartierplanvorschriften genehmigt werden, weil es nach kantonalem Recht genüge, wenn die Erschliessungsanlagen gleichzeitig mit dem Neubau erstellt würden (§ 83 Abs. 2 lit. b RBG/BL). Dies entspreche auch der Rechtsprechung des Bundesgerichts zur ÖV-Erschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen (Urteil 1A.125/2005 vom 21. September 2005 E. 9.3. und 9.4, publ. in URP 2006 S. 151; RDAF 2007 I S. 481). Vorliegend geht es jedoch nicht um die genügende Erschliessung einer Bauparzelle im Sinne von Art. 19 und 22 RPG (vgl. oben E. 3.2), sondern um besondere Anforderungen an die Langsamverkehrserschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen, die der Quartierplanpflicht unterliegen. Es ist nicht willkürlich, sondern entspricht der planerischen Stufenfolge, diese speziellen raumplanerischen und umweltrechtlichen Voraussetzungen im Planungsverfahren zu prüfen und zu koordinieren und nicht auf Stufe Baubewilligung (vgl. BGE 131 II 103 E. 3.3 S. 117 f. mit Hinweis zur Parkplatzbewirtschaftung). Der vorliegende Fall ist auch nicht mit demjenigen im Urteil vom 21. September 2005 vergleichbar: Dort war die erforderliche ÖV-Erschliessung bereits im Nutzungsplan geregelt, so dass Klarheit darüber bestand, welche Massnahmen bis zum Bau der Einkaufszentren realisiert werden mussten.

E. 6

Nach dem Gesagten erweisen sich die Beschwerden als unbegründet und sind abzuweisen. Der VCS obsiegt und hat Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 BGG). Die Gemeinde Pratteln trägt - im Gegensatz zu den privaten Beschwerdeführerinnen - keine Gerichtskosten (Art. 66 Abs. 4 BGG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.