

## **Vorlage an den Landrat**

**Formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes»:** Ablehnung

2025/41

vom 28. Januar 2025

## 1. Zusammenfassung

Am 17. April 2023 reichte ein Komitee die Unterschriftenlisten zur formulierten Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» ein, welche am 8. August 2023 für zustande gekommen erklärt wurde. Die Initiative sieht eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes Basel-Landschaft (SVG BL, [SGS 481](#)) vor, wonach eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptstrassen nur verfügt werden darf, sofern ein behördlicher Ermessensspielraum in der Frage besteht, alle anderen möglichen Massnahmen bereits umgesetzt sind und die Zustimmung der Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinde vorliegt. Ebenfalls ist eine Übergangsbestimmung vorgesehen, wonach bereits ergangene entsprechende Verkehrsanordnungen innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung den Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinden vorzulegen sind und - im Falle einer Ablehnung - aufzuheben sind.

Der Regierungsrat hat zur Prüfung der Rechtsgültigkeit ein externes Gutachten in Auftrag gegeben und, entsprechend den Schlüssen aus dem Gutachten, dem Landrat beantragt, die Initiative für rechtsungültig zu erklären. Die vorberatende Justiz- und Sicherheitskommission (JSK) hat hingegen – nachdem ein Obergutachten eingeholt wurde, am 25. Juni 2024 dem Landrat beantragt, die Initiative mit Ausnahme des letzten Satzes der Übergangsbestimmung (wonach entsprechende Verkehrsanordnungen nach nachträglicher Vorlage an die Stimmberechtigten aufzuheben sind) für rechtsgültig zu erklären. Diesem Antrag ist der Landrat mit Beschluss vom 29. August 2024 gefolgt.

Der Regierungsrat beantragt die Ablehnung der Initiative. Diese ist in weiten Teilen unklar formuliert und erweckt den Eindruck, dass mit einem Gemeindeentscheid eine kantonale Zuständigkeit übersteuert werden könnte, was aufgrund der geltenden Rechtslage jedoch nicht möglich ist. Dies führt dazu, dass die Initiative das angestrebte Ziel nicht zu erreichen vermag und eine allfällige Gemeindeabstimmung lediglich einen konsultativen Charakter hätte und sogar widersprüchliche Entscheide der verschiedenen Staatsebenen möglich wären. Darüber hinaus verursacht die Initiative bei Annahme unnötigerweise hohen administrativen Aufwand und den Gemeinden zusätzliche Kosten.

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage / Wortlaut

Am 7. Juni 2022 reichte das Komitee «Tempo 30 vors Volk» der Landeskantlei die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» zur Vorprüfung ein.

Die Initiative weist folgenden Wortlaut auf:

*Ergänzung des Strassenverkehrsgesetzes BL:*

*§ 3, neuer Absatz 1<sup>bis</sup>, eingefügt nach Absatz 1:*

*1<sup>bis</sup>*

*Besteht im Rahmen des Entscheides über eine abweichende Höchstgeschwindigkeit gemäss Absatz 1 Buchstaben a und b ein behördlicher Ermessensspielraum, darf eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptstrassen nur verfügt werden, sofern alle anderen möglichen Massnahmen bereits umgesetzt sind und die Zustimmung der Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinde vorliegt.*

*Neuer § 19, in neuem Abschnitt 5 Übergangsbestimmung, eingefügt nach § 18:*

*5 Übergangsbestimmung*

## § 19 Genehmigung Verkehrsanordnungen

Verkehrsanordnungen zur Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen, die gestützt auf § 3 Abs. <sup>o</sup>1 Bst. a und b eingeführt wurden, sind innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten von § 3 Abs. <sup>1</sup>bis den Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinden zur Genehmigung vorzulegen. ~~Im Falle einer ausbleibenden Genehmigung sind diese Verkehrsanordnungen aufzuheben.~~ (Streichung gemäss [Landratsbeschluss Nr. 675 vom 29.08.2024](#)).

Mit Verfügung vom 20. Juni 2022 (publiziert im Amtsblatt vom 23. Juni 2022) hat die Landeskanzlei verfügt, dass die Unterschriftenliste und der Titel der Initiative die gesetzlichen Erfordernisse erfüllen.

Am 17. April 2023 hat das Komitee die Unterschriftenlisten eingereicht. Gestützt auf § 73 des Gesetzes vom 7. September 1981 über die politischen Rechte (GpR, [SGS 120](#)) hat die Landeskanzlei anschliessend am 8. August 2023 verfügt, dass die formulierte Gesetzesinitiative mit 9'675 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist (Publikation der Verfügung der Landeskanzlei vom 8. August 2023 im [Amtsblatt Nr. 63 vom 10. August 2023](#)).

### 2.2. Rechtsgültigkeit der Initiative

Mit RRB 2023-759 vom 6. Juni 2023 hat der Regierungsrat, gestützt auf § 12a Abs. 2 Bst. a der Verordnung zum Gesetz über die politischen Rechte (Vo GpR, [SGS 120.11](#)), die Sicherheitsdirektion ermächtigt, die Rechtsgültigkeit der Volksinitiative mit einem externen Gutachten abzuklären. Dieses Gutachten wurde von Prof. Dr. Andreas Stöckli verfasst und am 11. August 2023 fertiggestellt. Im Gutachten kommt Prof. Stöckli zum Schluss, dass die kantonale Volksinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» in mehrfacher Hinsicht gegen Bundesrecht verstösst und mehrere verfassungsrechtliche Einwände gegen die Initiative bestehen. So würde eine Umsetzung der Initiative insbesondere gegen die in der Kantonsverfassung festgelegte Hoheit des Kantons über die Kantonsstrassen und gegen den Grundsatz der Gewaltenteilung verstossen. Daneben ist der Initiativtext auch nicht mit dem Strassenverkehrs- und Umweltschutzrecht des Bundes vereinbar und verstösst gegen den Anspruch auf rechtliches Gehör. Aufgrund des mehrfachen Verstosses gegen übergeordnetes Recht hat der Regierungsrat dem Landrat mit [Vorlage 2023/569 vom 31. Oktober 2023](#) beantragt, die Initiative für rechtsungültig im Sinne von § 29 Abs. 1 [Kantonsverfassung](#) und § 78 Abs. 2 GpR zu erklären.

Die vorberatende Justiz- und Sicherheitskommission hat in der Folge ein Obergutachten von Prof. Dr. Felix Uhlmann eingeholt, welches vom 24. Mai 2024 datiert. Im Fazit des Obergutachtens kommt Prof. Dr. Uhlmann dabei zum Schluss, dass die Initiative Fragen der Gültigkeit aufwerfe und in einem Spannungsverhältnis zu den bundesrechtlichen Vorgaben stehe. Wenn man die Initiative nach Auffassung der Initianten auslege und damit auf den Antrag der Gemeinde auf Einführung von Tempo 30 beziehe, dann läge eine Gültigkeitserklärung näher als eine Ungültigkeitserklärung, wobei der Ausgang eines allfälligen gerichtlichen Verfahrens über diese Frage schwer vorauszusagen sei.

Mit Bericht vom 25. Juni 2024 hat die Justiz- und Sicherheitskommission dem Landrat beantragt, die Initiative – mit Ausnahme des letzten Satzes der Übergangsbestimmung – für rechtsgültig zu erklären. Diesem Antrag ist der Landrat mit Beschluss vom 29. August 2024 gefolgt.

### 2.3. Aktuelle Rechtslage

#### 2.3.1. Bundesrecht

Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV, [SR 101](#)) ermächtigt grundsätzlich den Bund, Vorschriften über den Strassenverkehr zu erlassen. Mit der Schaffung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, [SR 741.01](#)) und seinen Ausführungsverordnungen hat der Bund diese Kompetenzen zur Regelung des Strassenverkehrs wahrgenommen. Den Kantonen verbleibt die Kompetenz, das Strassenverkehrsrecht des Bundes zu vollziehen, ergänzende Regelungen zu erlassen und im

Rahmen von Art. 3 SVG örtlich begrenzte Abweichungen von den allgemeinen Regeln des SVG festzulegen. So legt entsprechend auch der Bundesrat gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG die Höchstgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen fest<sup>1</sup>, gibt aber gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG den zuständigen Behörden die Möglichkeit, auf Grundlage eines Gutachtens die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit herab- oder heraufzusetzen.

In der Signalisationsverordnung (SSV, [SR 741.21](#)) hat der Bundesrat die erwähnten Gesetzesbestimmung weiter ausgeführt. Art. 108 Abs. 1 SSV listet die Ziele auf, zur Erreichung welcher eine Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten in Frage kommt. Es sind dies die Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, die Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder die Verbesserung des Verkehrsablaufs. Eine Herabsetzung kommt dabei gemäss Abs. 2 in Frage, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen, wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Gemäss Abs. 4 muss vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig sowie zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.<sup>2</sup>

In umweltschutzrechtlicher Hinsicht sind die Bestimmungen über die Pflicht zur Sanierung bestehender ortsfester Anlagen zu beachten. Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen sind unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 1 und 2 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG, [SR 814.01](#)). Anlagen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 Abs. 1 USG).

Konkretisiert wird dieser Auftrag unter anderem in Art. 13 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung (LSV, [SR 814.41](#)), wonach die zuständige Behörde bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Lärm beitragen, die notwendigen Sanierungen anordnet. Die Anlagen müssen gemäss Art. 13 Abs. 2 LSV so weit saniert werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Aufgrund dieser bundesrechtlichen Bestimmungen besteht für den Strasseneigentümer oder die Strasseneigentümerin die Pflicht, zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Lärmbelastung reduziert werden kann.

### *2.3.2. Kantonales Recht*

Im kantonalen Recht existieren weitere Bestimmungen, welche die Zuständigkeiten und Kompetenzen im Bereich der Strassen und der Verkehrsanordnungen regeln.

Gemäss § 118 Abs. 2 KV stehen die Kantonsstrassen unter der Hoheit des Kantons. Die Strassenhoheit umfasst namentlich die Planung, die Projektierung, den Bau, den Unterhalt und die Finanzierung der Strassen. Sie beinhaltet grundsätzlich auch die Befugnis, Regeln über die Benützung der Strassen zu erlassen, wobei die kantonale Strassenhoheit in diesem Bereich durch die Strassenverkehrshoheit des Bundes stark eingeschränkt wird. Die Kantone bleiben namentlich befugt, im Rahmen des Bundesrechts wie vorstehend erwähnt, örtliche Verkehrsanordnungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr zu erlassen. Der verfassungsrechtlichen Zuteilung der Strassenhoheit über die Kantonsstrassen folgend, sieht § 3 Abs. 1 Bst. a SVG BL vor, dass Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen auf Kantonsstrassen in die Zuständigkeit der kantonalen

---

<sup>1</sup> Ausgeführt in Art. 4a der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11, VRV): 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen, 100 km/h auf Autostrassen, 120 km/h auf Autobahnen – jeweils unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen.

<sup>2</sup> Gemäss Art. 108 Abs. 4bis SSV sind hingegen bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (i.d.R. auf nicht-verkehrsorientierten Gemeindestrassen) die Vorgaben von Art. 3 Abs. 4 SVG zu beachten, jedoch ist kein Gutachten erforderlich.

Behörden fallen. Sie haben vor dem Entscheid über Massnahmen innerhalb von Ortschaften die Gemeinde anzuhören.

Weiter relevant ist § 47a der Kantonsverfassung, wonach bei der Aufgabenzuordnung an Kanton und Gemeinden nach Möglichkeit dem Grundsatz der fiskalischen Äquivalenz Rechnung zu tragen ist. Demnach sollen die Zuständigkeit für eine Aufgabe und die dafür notwendigen finanziellen Ressourcen grundsätzlich beim gleichen Gemeinwesen liegen. Vereinfacht gesagt bedeutet der Grundsatz der fiskalischen Äquivalenz, dass «derjenige der zahlt, auch regelt, und derjenige der regelt, auch zahlt». Diesem Grundsatz kommt insbesondere Bedeutung bei der Wahl von Massnahmen zur Lärmsanierung zu, da hier dem Kanton als «Zahler» eben auch die Möglichkeit zum Entscheid über die zu treffende Massnahme zukommen muss.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft legte mit Beschluss Nr. 2021-1291 vom 14. September 2021 die Grundsätze für das Vorgehen bei der Anordnung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf Kantonsstrassen innerorts fest. Er entschied unter anderem, dass Anträge auf Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h durch den Gemeinderat bei den zuständigen kantonalen Behörden eingereicht werden müssen; Anträge von Privaten, Verbänden etc. seien an den jeweiligen Gemeinderat zu richten.

## **2.4. Stellungnahme zur formulierten Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes»**

Der Regierungsrat empfiehlt die Volksinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» zur Ablehnung. Wie nachfolgend ausgeführt wird, würde eine Annahme der Initiative das angestrebte Ziel der Initianten nicht erreichen und zahlreiche neue Unklarheiten sowie administrativen und finanzielle Aufwände mit sich bringen. Den Stimmberechtigten der Gemeinden erwachsen durch die Annahme somit keine Vorteile, weshalb der Regierungsrat keine Gründe für eine Annahme des Begehrens erkennen kann.

### *2.4.1. Unklarer Wortlaut der Initiative*

Wie vorstehend ausgeführt, kommt von Bundesrechts wegen dem Kanton die Kompetenz zu, abweichende Höchstgeschwindigkeiten im Rahmen der engen Vorgaben festzulegen. Diese Vorgaben beinhalten eine beschränkte Anzahl von zulässigen Gründen und die Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens, um die Zulässigkeit und Verhältnismässigkeit einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit zu eruieren. Gemäss dem Wortlaut der Initiative darf eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nur verfügt werden, wenn – sofern ein Ermessensspielraum vorliegt – alle anderen Massnahmen ausgeschöpft sind und die Zustimmung der Stimmberechtigten der Gemeinde vorliegt.

### Wortgetreue Umsetzung

Bei wortgetreuer Umsetzung verstösst die Initiative somit in mehrfacher Hinsicht gegen das übergeordnete Bundesrecht und das kantonale Verfassungsrecht:

1. Die abschliessende Entscheidung der Stimmberechtigten einer Gemeinde über die Anordnung von Tempo 30 ist nicht vereinbar mit der Strassenhoheit des Kantons über Kantonsstrassen und dessen Zuständigkeit zum Erlass von Abweichungen zu den vom Bund vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten.
2. Der Umstand, dass der Kanton als Strasseneigentümer Massnahmen zur Lärmsanierung von Kantonsstrassen zu bezahlen hat, bei einer Umsetzung der Initiative allerdings die Stimmberechtigten der Gemeinde über die Auswahl der Massnahme entscheiden, widerspricht dem Verfassungsgrundsatz der fiskalischen Äquivalenz.
3. Wenn die Stimmberechtigten die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit trotz einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Sinne der Lärmschutzverordnung ablehnen und keine anderen Sanierungsmassnahmen ergriffen werden bzw. diese bereits ausgeschöpft sind,

verstösst die Initiative ausserdem gegen den Anspruch auf rechtliches Gehör von lärmbelasteten Anwohnerinnen und Anwohnern gemäss Art. 29 Abs. 2 BV. Dies, da Urnenentscheide keine Begründung enthalten und es den Betroffenen somit nicht möglich ist, die Verhältnis- und Rechtmässigkeit der Entscheidung überprüfen zu lassen.

4. Weiter ist der Initiativtext nicht mit dem Strassenverkehrs- und Umweltschutzrecht des Bundes vereinbar. Die Beurteilung der Frage, ob die Voraussetzungen für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV gegeben sind, erfordert eine komplexe Interessenabwägung. Es ist ein Fachgutachten einzuholen, von dem in Fachfragen nur aus triftigen Gründen abgewichen werden darf. Wird der Entscheid über die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit den Stimmberechtigten überlassen, ist weder faktisch gewährleistet noch rechtlich überprüfbar, dass die bundesrechtlichen Vorgaben eingehalten werden.
5. Dadurch, dass der Initiativtext verlangt, dass die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptstrassen nur als ultima ratio nach Umsetzung aller anderen möglichen Massnahmen angeordnet werden darf, verstösst er ebenfalls gegen Bundesrecht. Einerseits nimmt das Bundesrecht selbst Priorisierungen vor, indem es vorschreibt, dass Massnahmen, die die Entstehung von Lärm verhindern, gegenüber Massnahmen, die bloss dessen Ausbreitung verhindern, zu bevorzugen sind, und indem Schallschutzmassnahmen an Gebäuden nur dann angeordnet werden dürfen, wenn sich Emissionsbegrenzungen an der Quelle als unverhältnismässig erweisen. Andererseits ist es unzulässig, bauliche Massnahmen gegenüber der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit in generell-abstrakter Weise zu priorisieren, da der Einbau eines lärmarmen Belags je nach den Umständen des Einzelfalls nicht die optimalste Lösung darstellt oder sich aufgrund der damit verbundenen Kosten und der relativ kurzen Lebensdauer gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sogar als unverhältnismässig erweisen kann. Ausserdem kann eine Kombination von baulichen Massnahmen und einer Herabsetzung der Geschwindigkeit erforderlich sein, damit der Immissionsgrenzwert nicht mehr überschritten wird.

#### Umsetzung gemäss der Auslegung der Initianten

Die Initianten haben diese rechtlichen Widersprüche offenbar selbst entdeckt und während der Behandlung der Initiative nur noch davon gesprochen, dass nicht der Entscheid über die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit selbst, sondern nur der Antrag dazu einem zustimmenden Entscheid der Stimmberechtigten bedarf. Zahlreiche Beispiele für diese Auffassung der Initianten finden sich [im Bericht der JSK zur Rechtsgültigkeit der Initiative vom 25. Juni 2024](#). Diese Interpretation wird allerdings nicht durch den Wortlaut der formulierten Gesetzesinitiative gestützt, welcher die eigentliche Anordnung – und nicht nur den Antrag - einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit von der Zustimmung der Stimmberechtigten abhängig macht (*«darf eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptstrassen nur verfügt werden, sofern alle anderen möglichen Massnahmen bereits umgesetzt sind und die Zustimmung der Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinde vorliegt»*). Dies führt bei einer Annahme der Initiative zu einer äusserst unklaren Rechtslage, zudem wird bei einer Beschränkung auf das Antragsrecht, wie nachfolgend unter Ziff. 2.4.2 ausgeführt, das propagierte Ziel der Initiative nicht erreicht.

Da es offenbar dem Willen der Initiantinnen und Initianten entspricht, den Geltungsbereich der Initiative (entgegen dem Wortlaut), nur auf den Antrag der Gemeinden auf Anordnung von Tempo 30 zu beschränken, erfolgen die weiteren Ausführungen unter dieser Prämisse. Bei einer wortlautgetreuen Auslegung der Initiative wäre diese bereits zum vornerein aufgrund der zahlreichen vorstehend ausgeführten Verstösse gegen das Bundesrecht und das kantonale Verfassungsrecht abzulehnen.

#### *2.4.2. Bestimmung der betroffenen Strassen sind unklar*

Der Initiativtext formuliert Voraussetzungen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptstrassen. Beim Begriff der Hauptstrasse handelt es sich grundsätzlich um einen bundesrechtlich definierten Rechtsbegriff. Hauptstrassen sind demnach diejenigen Strassen, die als solche signalisiert sind und die darauf fahrenden Fahrzeuge vortrittsberechtigt sind, auch

wenn sie von links kommen (Art. 36 Abs. 2 und Art. 57 Abs. 2 SVG). Die Hauptstrassen werden durch den Bund bezeichnet und sind im Anhang 2, Buchstaben A-C der [Durchgangsstrassenverordnung](#) (SR 741.272) festgelegt. Zu beachten ist dabei, dass sich zahlreiche Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft nicht am Hauptstrassennetz im Sinne der Durchgangsstrassenverordnung befinden. Wird der Begriff der Hauptstrasse im bundesrechtlichen Sinne des Wortes ausgelegt, kommt die Regelung in kleineren Gemeinden, durch die keine signalisierten Hauptstrassen verlaufen, von Vornherin nicht zur Anwendung. Fraglich ist somit, ob die Initiantinnen und Initianten etwas Anderes gemeint haben als die bundesrechtliche Definition von Hauptstrassen, zumal sie gemäss ihrem Argumentarium der Bevölkerung eine breite Mitsprache resp. Entscheidungsmöglichkeit versprochen haben. In Frage käme beispielsweise der Begriff der «Kantonsstrasse», der in Art. 3 Abs. 1 Bst. a SVG BL vorkommt, auf welchen die Initianten im Initiativtext referenzieren. Allerdings referenzieren sie auch auf Abs. 1 Bst. b., welcher wiederum die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf Gemeindestrassen regelt, womit sich die Frage stellt, ob sich der Geltungsbereich auch auf Gemeindestrassen erstrecken soll. Jedoch gibt es soweit ersichtlich keine Hauptstrassen, die auch Gemeindestrassen sind. Weiter könnte man sich auch überlegen, ob «verkehrsorientierte Strassen» gemeint sind. Bei all diesen Mutmassungen ist allerdings zu beachten, dass es sich bei der Initiative um eine ausformulierte Gesetzesinitiative handelt. Hätten die Initiantinnen und Initianten den Weg einer nichtformulierten Initiative gewählt, hätte der Landrat den Begriff der Hauptstrasse in der auszuarbeitenden Vorlage ohne weiteres durch einen präzisen Begriff ersetzen können. Dies ist allerdings nicht der Fall und insofern bleibt der genaue Geltungsbereich unklar resp. müsste sich im Zweifelsfall am Wortlaut orientieren.

#### *2.4.3. Problematische Beschränkung der Zustimmung der Stimmberechtigten auf den Antrag der Gemeinden*

Wie vorstehend (Ziff. 2.3.2) bereits erwähnt, hat der Regierungsrat mit RRB 2021-1291 festgelegt, wie die bundesrechtlichen Vorgaben bezüglich der Anordnung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts umgesetzt werden sollen und welches Vorgehen dabei gewählt wird. Darin wird ausgeführt, dass unter anderem Anträge der Gemeinden (nebst anderen Gründen wie insbesondere die Umsetzung der Lärmsanierung gemäss Bundesvorgaben) Anlass für eine Prüfung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen sein können. Für die Prüfung eines Gemeindeantrags wurde dabei festgehalten, dass dieser durch einen begründeten Gemeinderatsbeschluss erfolgt sein muss, um zu verhindern, dass Anträge von einzelnen Bewohnerinnen und Bewohnern gestellt werden können.

Die Initianten beziehen sich nun, wie vorstehend unter Ziff. 2.4.1 ausgeführt, entgegen dem Wortlaut der Initiative, auf diesen Antrag und wollen diesen von den Stimmberechtigten der Gemeinden beschliessen lassen. Mittels entsprechender Reglementsänderung wäre es den Gemeinden allerdings bereits jetzt möglich, diesen Antrag auch von der Gemeindeversammlung respektive dem Einwohnerrat (vgl. Art. 47 Abs. 2 des [Gemeindegesetzes](#)) treffen zu lassen. Bei der Vorgabe im erwähnten RRB, wonach der Antrag durch den Gemeinderat zu erfolgen hat, handelt es sich um eine Mindestvorgabe.

Selbst wenn man den Initiativtext so interpretieren könnte, dass es dabei nur um den Antrag der Gemeinde auf Prüfung der Anordnung von Tempo 30 ginge, was wie erwähnt der Wortlaut der Initiative nicht zulässt, wäre die Initiative weiterhin in mehreren Punkten problematisch:

#### 1. Unrichtiger Wortlaut

Die Initiative bringt mit dieser Auslegung nicht den versprochenen Erfolg. So bewirbt das Initiativkomitee die Initiative mit Aussagen wie «die Stimmbevölkerung der Gemeinden soll selbst bestimmen können, ob sie Tempo 30 auf ihren Hauptstrassen wünscht» (vgl. [www.tempo30-nein.ch/bl](http://www.tempo30-nein.ch/bl)), was allerdings nicht der Fall ist, wenn die Stimmbevölkerung nur entscheiden kann, ob sie einen Antrag stellen will oder nicht. Entsprechend hat auch der von der JSK beauftragte Obergutachter Prof. Uhlmann «den Titel des Volksbegehrens («Nur mit Zustimmung...») durchaus als unrichtig» bezeichnet (vgl. Bericht der JSK vom 25.6.2024, S. 5). Er führte weiter aus, dass Initiativen aber teilweise die Tendenz hätten, mehr zu versprechen, als sie halten

könnten. Faktisch sei es so, dass die Stimmberechtigten einem kommunalen Antrag zustimmen oder ihn ablehnen könnten – das letzte Wort haben sie damit aber nicht. Zusammenfassend bedeutet dies, dass die Stimmberechtigten sich bei Umsetzung der Initiative maximal im Rahmen einer Konsultativabstimmung anhören lassen können.

## 2. Widersprüchliche Entscheide der Staatsebenen

Die gemäss Initiativtext resp. Initiantinnen und Initianten verlangte zwingende (Mit-)Bestimmung der Gemeindebevölkerung führt in Kombination mit der weiterhin bestehenden Strassenhoheit und Anordnungs-kompetenz des Kantons potenziell zu sich widersprechenden Entscheiden und damit zu zahlreichen Unklarheiten und Frustrationen. So wäre es, bei Annahme der Initiative, möglich, dass:

- die Gemeindebevölkerung einem Antrag auf Anordnung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse in Gemeindegebiet zustimmt. Der Kanton kommt aber, sei es aufgrund des vorgeschriebenen Gutachtens oder anderer Umstände (bspw. Vorzug einer anderen Massnahme, Zweck- oder Verhältnismässigkeit nicht gegeben) zum Schluss, dass die Anordnung von Tempo 30 nicht den Anforderungen entspricht.
- die Gemeindebevölkerung lehnt einen Antrag auf Anordnung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Gemeindegebiet ab. Der Kanton kommt aber bei seiner Prüfung zum Schluss, dass zwingende Gründe vorliegen, um Tempo 30 dennoch anzuordnen (bspw. Überschreitung der Lärmgrenzwerte).

## 3. Komplizierter Prozess mit vielen Leerläufen

Nebst der lediglich konsultativen Wirkung einer Gemeindeabstimmung über einen Tempo-30-Antrag würde die Initiative auch zu einem überaus komplizierten und undurchsichtigen Prozess bei der Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen führen. Denn der Initiativtext schreibt nebst der Zustimmung der Stimmberechtigten auch vor, dass alle anderen möglichen Massnahmen bereits ausgeschöpft worden sind und zudem ein behördlicher Ermessensspielraum vorliegen muss. Diese beiden Punkte müssten zukünftig neu bei einer Anordnung von Tempo 30 geprüft werden, wobei diese Prüfung durch den Kanton als anordnende Behörde erfolgt (auch der Initiativtext besagt dazu nichts Anderes). Dabei stellt sich die Frage, zu welchem Zeitpunkt diese Überprüfung im Verhältnis zum von der Initiative verlangten Gemeindeantrag per Entscheid der Stimmberechtigten erfolgen soll. Zwei Varianten sind denkbar:

- a. Der Kanton wird erst tätig, wenn die Stimmberechtigten einer Gemeinde entschieden haben, dass ein Antrag auf Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse zu stellen sei. Nach erfolgtem Antrag muss also abgeklärt werden, ob überhaupt ein Ermessensspielraum bei der Entscheidung besteht und ob alle übrigen Massnahmen ausgeschöpft sind. Zusätzlich muss das ohnehin bundesrechtlich vorgegebene Gutachten erstellt werden.
- b. Der Kanton prüft zuerst, ob die Grundlagen für eine (Konsultativ-)Abstimmung der Gemeindebevölkerung gegeben sind, spricht ob ein Ermessensspielraum besteht und ob allen anderen möglichen Massnahmen ausgeschöpft wurden. Dann wird die Gemeindebevölkerung im Rahmen einer Konsultativabstimmung angehört und das bundesrechtlich geforderte Gutachten erstellt.

Beide Varianten führen neu zu einem komplizierten, mehrstufigen Prozess, wobei es bei beiden Varianten zu Leerläufen kommen kann. Bei Variante a. kann sich nach der erfolgten (Konsultativ-)abstimmung herausstellen, dass kein Ermessensspielraum besteht und Tempo 30 zwingend angeordnet oder nicht-angeordnet werden muss. Oder dass die zur Verfügung stehenden Massnahmen noch nicht ausgeschöpft wurden. Bei beiden Punkten wäre die Abstimmung damit überflüssig gewesen, da kein entsprechender Spielraum besteht.

Bei Variante b. käme es zwar erst zur Abstimmung, wenn geklärt ist, ob überhaupt ein Spielraum dafür besteht. Dazu muss allerdings der Kanton zuerst umfangreiche Prüfungen vornehmen ohne zu wissen, ob die Gemeindebevölkerung dann in der (Konsultativ-)Abstimmung zustimmt. Zudem stellt sich hier die Frage, was denn der «Startschuss» für die Abklärungen des Kantons sein sollen. Allenfalls müsste bei dieser Variante über einen neuen «Vortrag» nachgedacht werden, der niederschwelliger die Prüfung des Kantons auslöst (bspw. wiederum durch Gemeinderat oder einzelne Gemeindebewohnerinnen und -bewohner).

Unabhängig davon, welche Variante bei einer Annahme der Initiative zur Anwendung käme, bedeuten beide Varianten eine deutliche Verkomplizierung und zunehmende Unsicherheiten und Leerläufe. Dies verglichen mit dem heute bestehenden, pragmatischen Prozess, der mit dem Gemeindeantrag beginnt, worauf der Kanton das gemäss Bundesrecht geforderte Gutachten erstellt.

Es ist schliesslich zu bemerken, dass die Einführung einer Konsultativabstimmung über die Anordnung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen vermutlich auch einer Änderung der Kantonsverfassung bedürfte. Regierungs- und Landrat haben in der Vergangenheit wiederholt klargestellt, dass Konsultativabstimmungen nur zulässig sind, wenn sie nicht nur eine Verankerung im Gesetz, sondern auf Verfassungsstufe aufweisen (vgl. Vorlage an den Landrat Nr. [2020/623](#) vom 14. Februar 2023, S. 11 f.; Kommissionsbericht Nr. [1978/455b](#) vom 9. März 1978, S. 17; Vorlage an den Landrat Nr. [1975/454b](#) vom 30. März 1977, S. 90 ff.; siehe auch Votum Sabine Pegoraro, in: Protokoll der Landratssitzung vom 14. Mai 2009, S. [1191](#)). Auch die vom Regierungsrat wiederholt eingeholten Rechtsgutachten stützen diese Einschätzung (vgl. das Gutachten von Prof. Dr. Alexander Ruch, abgedruckt in: ZBI 1979, S. 377 ff.; das [Gutachten](#) von Prof. Dr. Zaccaria Giacometti, abgedruckt in: SJZ 1956, S. 305 ff. sowie das unpublizierte [Gutachten](#) von Prof. Dr. Hans Nawiasky). Sollte die Volksinitiative angenommen werden, müsste somit entsprechend auch die Umsetzung der notwendigen Verfassungsänderung ins Auge gefasst werden.

#### 2.4.4. Teure und bürokratische Umsetzung

Nebst der oben ausgeführten Frage, zu welchem Zeitpunkt die aufwändigen Zusatzabklärungen vorgenommen werden müssen, ist auch unklar, was abgeklärt werden muss um zu eruieren, ob eine (Konsultativ-)Abstimmung in Frage kommt oder nicht:

- Die Initiative will, dass es nur dann zu einer Volksabstimmung kommt, wenn ein «behördlicher Ermessensspielraum» bei der Anordnung von Tempo 30 besteht. Sowohl die strassenverkehrsrechtlichen wie auch die umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zur Anordnung von Tempo 30 räumen den Behörden einen erheblichen Ermessensspielraum ein. Ein behördliches Ermessen bedeutet aber nicht einen «freien Entscheid», sondern ist an Ermessensausübungsregeln gebunden. Zu beachten sind insbesondere das Rechtsgleichheitsgebot, das Willkürverbot, der Grundsatz der Verhältnismässigkeit und die Pflicht zur Wahrung öffentlicher Interessen. Ermessen kann zudem hinsichtlich des Tatbestands, aber auch hinsichtlich der Rechtsfolge bestehen. So kann es durchaus sein, dass ein Ermessensspielraum bei der Auswahl einer Massnahme besteht, nicht aber bei der Frage, ob eine Massnahme zu ergreifen ist. Unklar wäre hier also zumindest, ob auch für Entscheide mit Auswahlermessen eine Befragung der Stimmbevölkerung erfolgen soll. Würde sich diese gegen die Vornahme einer Massnahme entscheiden, obwohl nur ein Auswahlermessen besteht, wären die Schranken des Ermessens überschritten und es wäre dennoch eine Massnahme anzuordnen. Diese Fragen des Vorhandenseins und der Ausübung von Ermessen wären schlussendlich bei jedem Sachverhalt von neuem zu klären.
- Unklar und sehr aufwändig in der Abklärung ist auch das zweite Erfordernis, dass alle anderen Massnahmen ausgeschöpft sein müssen. Nach welchen Kriterien eine Massnahme als ausgeschöpft gilt, ist völlig unklar und öffnet ein weites Feld für Diskussionen. Muss bspw. ein Lärmbelag eingebaut werden, auch wenn er wegen spezieller Beschaffenheit oder situationsbe-

dingter Probleme mehrere Millionen kostet? Oder muss bei einer sehr unsicheren Kreuzungssituation statt einer Geschwindigkeitsreduktion beispielsweise eine künstliche Schikane gebaut werden, um die Geschwindigkeit aufgrund der Gegebenheiten zu verlangsamen? Oder müsste bei besonders lärmbelasteten Situationen gar eine Untertunnelung oder Einhausung gebaut werden, weil man Tempo 30 erst als «letzte» Massnahme einführen darf?

Erst wenn man zur Auffassung gelangt, dass die beiden Bedingungen «Ermessensspielraum vorhanden» und «übrige Massnahmen ausgeschöpft» erfüllt sind, verlangt die Initiative einen Entscheid der Stimmbevölkerung, wobei nicht präzisiert wird, ob es sich um einen Entscheid der Gemeindeversammlung oder um einen Urnenentscheid handeln soll. Zumindest in Gemeinden mit ausserordentlicher Gemeindeorganisation kann ein eigentlicher Entscheid der Stimmberechtigten nur durch Urnenabstimmung zu Stande kommen. Aufgrund der genannten Argumentarien der Initiantinnen und Initianten dürften auch die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der Initiative von einem Urnenentscheid ausgegangen sein. Dabei kann es sich, wie ausgeführt, nur um eine Konsultativabstimmung handeln. Der abschliessende Entscheid über die Anordnung von Tempo 30 wird aufgrund der Bundes- und Verfassungsvorgaben weiterhin beim Kanton liegen, der nebst dem Resultat der Konsultativabstimmung auch weitere Faktoren, wie namentlich das Resultat des zwingend zu erstellenden Gutachtens zu betrachten hat. Demnach führt ein positiver oder negativer Volksentscheid nicht zwingend auch zu einer Anordnung oder eben Nicht-Anordnung von Tempo 30.

Der geringen resp. unsicheren Wirkung des Volksabstimmungsergebnisses stehen der Aufwand und die Kosten für die Organisation einer solchen Abstimmung gegenüber. Diese betragen bei eidgenössischen Abstimmungen für Druck, Porto und Entschädigung der Stimmezählerinnen und -zähler rund 1.65 Franken pro stimmberechtigte Person<sup>3</sup>, wobei der Verwaltungsaufwand für die Vor- und Nachbereitung noch hinzuzuzählen ist.

#### 2.4.5. Inhaltsleere Rückwirkungsklausel

Mit Landratsbeschluss [Nr. 675 vom 29. August 2024](#) hat der Landrat die teilweise Rechtsgültigkeit der Initiative beschlossen und dabei den letzten Satz der Übergangsbestimmung (neuer § 19 des Strassenverkehrsgesetzes gestrichen: *Im Falle einer ausbleibenden Genehmigung sind diese Verkehrsanordnungen aufzuheben*).

Die Übergangsbestimmung lautet entsprechend nur noch:

*Verkehrsanordnungen zur Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen, die gestützt auf § 3 Abs. <sup>o</sup>1 Bst. a und b eingeführt wurden, sind innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten von § 3 Abs. <sup>1bis</sup> den Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinden zur Genehmigung vorzulegen.*

Damit sind bei einer Annahme der Initiative auch die Anordnungen von Tempo 30 der letzten zwei Jahre den Stimmberechtigten an der Urne zu unterbreiten. Mit der Streichung des letzten Satzes wären allerdings diese Abstimmungen (ebenfalls) ohne justiziable Konsequenz und verkämen zu reinen Konsultativ- oder Meinungsbefragungen. Zwar können Geschwindigkeitsanordnungen wieder verändert werden, allerdings basieren diese, wie ausgeführt, auf einer umfassenden Betrachtung der Umstände und einem entsprechenden Gutachten. Analog zum Antrag einer Gemeinde auf Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit wäre auch eine Willensäusserung für eine nachträgliche Anpassung nur einer von vielen in Betracht zu ziehenden Faktoren. Eine tatsächliche nachträgliche Anpassung nur aufgrund einer Volksabstimmung, ohne Änderung der Faktoren, die zur Anordnung geführt haben (Sicherheit, Lärm), dürfte daher unwahrscheinlich sein. Folglich führt auch die Übergangsbestimmung zu einem unnötig hohen Aufwand und zu komplizierten Abläufen – ohne dabei die anvisierten Ziele zu erreichen.

---

<sup>3</sup> Vgl. die Antwort des Bundesrates zur Frage [14.5613](#) (nur auf Italienisch verfügbar) und den SRF-Artikel [«Der günstige Preis der direkten Demokratie»](#).

## 2.5. Zusammenhang zur Motion 2022/214

Nebst der formulierten Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» besteht mit der [Motion 2022/214 «Tempo 30 nur mit demokratischer Legitimation»](#) ein politischer Vorstoss mit nahezu gleichlautender Forderung. Gemäss dem Motionstext soll für die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen ein zustimmender Beschluss der Bevölkerung der betroffenen Gemeinde vorausgesetzt werden resp. diese Zustimmung bei bereits beschlossenen Anordnungen nachträglich eingeholt werden. Der Landrat hat die Motion am [29.08.2024 stehen gelassen](#) und dabei den Regierungsrat beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu ändern, so dass die Antragsstellung auf Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen und die Beschlussfassung über die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen künftig in die Kompetenz der Gemeindeversammlung respektive des Einwohnerrats fällt.

Der Motion stellt also grundsätzlich analoge Forderungen wie die Volksinitiative, ist aber in einigen Punkten präziser formuliert. So wurde der Begriff «Kantonsstrassen» statt «Hauptstrassen» gewählt und der Beschluss soll explizit durch die Gemeindeversammlung resp. den Einwohnerrat (und nicht wie – mutmasslich – an der Urne wie bei der Gesetzesinitiative) gefällt werden. Unklar ist, ob es auch in der Motion nur um den Gemeindeantrag oder ob ein (bundesrechts- und verfassungswidriger) Kompetenztransfer an die Gemeinde angestrebt wird (gemäss Motion wie auch Landratsbeschluss sollen die Gemeindeorgane sowohl für die Antragsstellung, als auch die Beschlussfassung kompetent sein.)

Aufgrund des Zusammenhangs der Motion zur Volksinitiative ist fraglich, wie damit nach erfolgter Abstimmung über die Volksinitiative umgegangen wird. Äussert sich die Stimmbevölkerung ablehnend zur Volksinitiative, wird der Regierungsrat prüfen, wie mit der Motion umzugehen ist und behält sich insbesondere vor, aufgrund einer ablehnenden Willensäusserung der Stimmbevölkerung auch die Motion nochmals zur Abschreibung vorzulegen.

## 2.6. Fazit

Zusammenfassend weist die formulierte Gesetzesinitiative zwei mögliche Interpretationsarten auf, wird aber vom Regierungsrat unabhängig von der Interpretation zur Ablehnung empfohlen:

- Legt man die Initiative wortgetreu aus, steht sie im Konflikt zu zahlreichen bundes- und verfassungsrechtlichen Bestimmungen und lässt sich daher nicht entsprechend umsetzen.
- Verwendet man die Auslegung der Initianten, dass es um die demokratische Legitimierung des Antrags für Tempo 30 handelt, hält die Initiative nicht, was sie verspricht. Ein Antrag ist nur ein Element in dieser Thematik, in welcher zahlreiche Interessen und Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen. Die Initiative würde zu einer deutlichen Verkomplizierung, viel administrativem Aufwand und der Durchführung von Konsultativabstimmungen ohne garantierte Berücksichtigung, beziehungsweise sogar zu widersprüchlichen Entscheiden der Staatsebenen, führen.

Zu beachten ist, dass es sich um eine formulierte Gesetzesinitiative handelt, die somit keine Änderungen am Initiativtext zulässt. Der Regierungsrat kann somit die rechtlichen und administrativen Probleme der Initiative nicht beheben.

## 2.7. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Der Gegenstand der Initiative weist keinerlei strategische Bewandnis resp. Bezüge zum Regierungsprogramm auf.

## 2.8. Finanzielle Auswirkungen

Der antragsgemässe Beschluss dieser Landratsvorlage hat grundsätzlich keine finanziellen Auswirkungen zur Folge. Der Vollständigkeit halber erfolgen allerdings summarisch Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen im Falle der Annahme der Initiative.

In diesem Fall ist, wie ausgeführt, mit einem erhöhten Aufwand seitens Kanton und seitens Gemeinden in personeller und finanzieller Hinsicht zu rechnen.

Kantonsseitig entsteht mehr Aufwand bei der Prüfung der Einführung von Tempo 30. Neu müsste, zusätzlich zum bundesrechtlich vorgegebenen Gutachten auch dargelegt werden, ob und worin im konkreten Fall ein Ermessensspielraum der Behörden besteht und ob alle anderen möglichen Massnahmen zur Erreichung des angestrebten Ziels ausgeschöpft wurden. Weiter dürfte auch der Koordinationsaufwand mit den Gemeinden wachsen, da mit der Annahme der Initiative nicht mehr nur ein einfacher Antrag erforderlich wäre. Stattdessen haben die erwähnten Prüfergebnisse Einfluss auf die Durchführung der geforderten Anhörungen mittels Konsultativabstimmung, weshalb ein mehrstufiger Prozess zu durchlaufen wäre. Pro Gesuch ist somit mit einem Mehraufwand von rund ein bis zwei Arbeitstagen zu rechnen.

Aufgrund der nicht übermässig grossen Anzahl von Tempo 30-Gesuchen seitens der Gemeinden ist zum aktuellen Stand davon auszugehen, dass der erhöhte Aufwand mit internen Ressourcen bewältigt werden kann. Bei einer Zunahme von Gesuchen ist allerdings nicht auszuschliessen, dass entsprechende Zusatzressourcen im AFP eingestellt werden müssten.

Die Auswirkungen auf die Gemeinden werden nachfolgend in Ziff. 2.10 ausgeführt.

## **2.9. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e<sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat](#))**

Die Annahme der Volksinitiative führt dazu, dass die Gemeinden die Form der Mitsprache bei Verkehrsanordnungen für Tempo 30 nicht mehr selbst festlegen können. Nach jetzigem System ist ein Antrag durch den Gemeinderat als Minimalvorgabe vorgesehen. Den Gemeinden steht es mittels entsprechender Reglementsänderung aber bis dato frei, den Weg des Gemeindeversammlungsbeschlusses mit fakultativer Referendumsmöglichkeit vorzusehen (vgl. §§ 47 Abs. 2 und 49 Gemeindegesetz). Bei Annahme der Initiative entfällt diese Wahlmöglichkeit, stattdessen wird entgegen dem Prinzip, dass Gemeindebeschlüsse an der Gemeindeversammlung gefällt werden (vgl. § 5 Abs. 2 Gemeindegesetz), eine Urnenabstimmung vorgeschrieben. Es handelt sich insofern um einen Eingriff in die politische Willensbildung der Gemeinde resp. die Gemeindeautonomie.

In finanzieller Hinsicht hätten die Gemeinden bei Annahme der Initiative den Mehraufwand zur Durchführung einer Anhörung mittels (Konsultativ-)abstimmung zu tragen. Dazu zählen nebst der Vorbereitung und dem Versand der Unterlagen auch die Entlohnung der Stimmzählenden und die allfällige Kostentragung für das Porto der brieflichen Abstimmung. Wie vorstehend erwähnt, betragen die geschätzten Kosten für eine Abstimmung ca. 1.65 Franken pro stimmberechtigte Person (ohne internen Verwaltungsaufwand). In einer durchschnittlichen Gemeinde mit 2'147 stimmberechtigten Personen fallen demnach für eine zusätzliche (Konsultativ-)abstimmung CHF 3'543 an, in grossen Gemeinden wie Allschwil und Reinach mit rund 13'000 stimmberechtigten Personen rund CHF 21'450.

In wirtschaftlicher Hinsicht erhoffen sich die Initianten wohl weniger Streckenabschnitte mit Tempo 30 und damit einen schnelleren Verkehrsfluss, insbesondere auch für gewerbliche Betriebe. Dies dürfte allerdings selbst bei Annahme der Initiative eine Utopie bleiben, zumal der Einfluss von Tempo 30 auf den zur Diskussion stehenden, kurzen Streckenabschnitten innerorts marginal ist. Ohnehin wird sich zeigen müssen, ob die angestrebten Konsultativabstimmungen überhaupt einen Einfluss auf die Anzahl der angeordneten Tempo 30 Strecken haben werden.

## **3. Anträge**

### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» wird abgelehnt und den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.
2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» abzulehnen.

Liestal, 28. Januar 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

## **Landratsbeschluss**

### **über die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes»: Ablehnung**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» wird abgelehnt und den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.
2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» abzulehnen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: