

## Bericht der Justiz- und Sicherheitskommission an den Landrat

betreffend Formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes»; Ablehnung

2025/41

vom 18. Juni 2025

Das Wichtigste in Kürze	
<b>Inhalt der Vorlage</b>	Die formulierte Gesetzesinitiative verlangt gemäss ihrer allgemein anerkannten Lesart, dass die Stimmberechtigten entscheiden sollen, ob der Gemeinderat beim Kanton einen Antrag auf Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts beantragen darf. Aktuell verlangt der Regierungsrat gemäss seinen Richtlinien hierfür einen Antrag eines Gemeinderates. Das Begehren verlangt somit eine breitere demokratische Abstützung für ein kommunales Gesuch. Der Regierungsrat sieht bei der Initiative aber weiterhin – also auch nachdem sie für rechtsgültig erklärt wurde – verschiedene rechtliche und praktische Probleme und beantragt dem Landrat deren Ablehnung.
<b>Beratung Kommission</b>	Die Kommission erachtete es grundsätzlich als zielführend, dem Landrat einen Gegenvorschlag zur Initiative zu unterbreiten. Sie will eine rechtlich unzweideutige Formulierung ins Gesetz schreiben und damit eine tragfähige Umsetzung des Anliegens ermöglichen. Während die Initiative beim Strassenverkehrsgesetz Basel-Landschaft ansetzt, beinhaltet der Kommissionsvorschlag eine Revision des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden: Neu soll dieser Erlass eine Kompetenz der Gemeindeversammlung (und mittelbar der Einwohnerräte) umfassen, einschlägige Anträge des Gemeinderats zu genehmigen oder zu verwerfen. Diese Kompetenz soll nicht nur für Kantons-, sondern auch für Gemeindestrassen gelten. Zudem sollen Anträge zur Abweichung von der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen beim Regierungsrat hängig sind (also noch nicht verfügt wurden), den Stimmberechtigten neuerlich vorgelegt werden – und bei ausbleibender Bestätigung durch die Gemeindeversammlung als gegenstandslos gelten. Die konkrete Ausformulierung des Gegenvorschlags liess innerhalb der Kommission aber die Differenzen in der politischen Beurteilung der Sachfrage wieder aufbrechen. Für Details wird auf das Kapitel <a href="#">Kommissionsberatung</a> verwiesen.
<b>Antrag an den Landrat</b>	Die Kommission beantragt dem Landrat mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Zum <a href="#">Landratsbeschluss</a> gemäss Kommission.

## 1. Ausgangslage

Die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes» will gemäss ihrem Wortlaut erreichen, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts nur verfügt werden darf, sofern ein behördlicher Ermessensspielraum besteht, alle anderen möglichen Massnahmen bereits umgesetzt sind und die Zustimmung der Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinde vorliegt. Weiter verlangt eine Übergangsbestimmung, dass bereits in diesem Sinne ergangene Verkehrsanordnungen den Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinden innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung vorzulegen sind – im Falle einer Ablehnung seien diese Verkehrsanordnungen wieder aufzuheben. Um diese Ziele zu erreichen, soll das Strassenverkehrsgesetz Basel-Landschaft (SVG BL, [SGS 481](#)) angepasst werden. Die Initiantinnen und Initianten konnten 9'675 gültige Unterschriften für das Volksbegehren beibringen.

Der Regierungsrat hatte im Oktober 2023 mit seiner Vorlage [2023/569](#) beantragt, die Initiative für rechtsungültig zu erklären, weil sie «in mehrfacher Hinsicht gegen Bundesrecht verstösst und mehrere verfassungsrechtliche Einwände gegen die Initiative bestehen». Dies betrifft im Kern die Hoheit des Kantons über die Belange der Kantonsstrassen. Nach Einholung eines Obergutachtens kam die vorberatende Justiz- und Sicherheitskommission aber zum Schluss, dass die Initiative für gültig erklärt werden sollte – mit Ausnahme der Bestimmung betreffend Aufhebung von bereits erfolgten Tempo-30-Anordnungen: Sie wurde als rechtlich problematisch angesehen und sollte darum gestrichen werden (Bericht vom 25. Juni 2024). Der Landrat ist den Anträgen seiner vorberatenden Kommission am 29. August 2024 gefolgt (Beschluss Nr. [675](#)). Das Initiativkomitee hatte im Rahmen einer Anhörung betont, der Initiativtext sei so auszulegen, dass die geforderte «Zustimmung der Stimmberechtigten» sich nur auf den Antrag einer Gemeinde bezieht, bei den kantonalen Behörden die Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts zu verlangen. Mit dieser Lesart bleibt die Kompetenzordnung Kanton/Gemeinde also gewahrt.

Die Initiative zielt so verstanden auf einen Regierungsratsbeschluss vom Mai 2021, der für kommunale Anträge zur Einführung von Tempo 30 auf Kantonstrassen als Minimum einen Gemeinderatsbeschluss voraussetzt (Anträge von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern, so die Intention, reichen somit nicht aus). Die Initiative will nun aber, dass der Gemeinderat keinen solchen Antrag stellen kann, ohne die Zustimmung der Stimmberechtigten eingeholt zu haben.

Vorliegend beantragt der Regierungsrat in seiner materiellen Würdigung der Initiative deren Ablehnung. Sie sei «in weiten Teilen unklar formuliert». Bei einer wortgetreuen Umsetzung, so heisst es, sei «die abschliessende Entscheidung der Stimmberechtigten einer Gemeinde über die Anordnung von Tempo 30 nicht vereinbar mit der Strassenhoheit des Kantons über die Kantonsstrassen» sowie dessen Zuständigkeit zum Erlass von Abweichungen zu den vom Bund vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten. Dies führe dazu, dass die Initiative das angestrebte Ziel aufgrund der Kompetenzordnung nicht zu erreichen vermöge und eine allfällige Gemeindeabstimmung lediglich einen konsultativen Charakter hätte. Bei einer Auslegung der Initiative im beschriebenen Sinne könne es andererseits etwa zur Situation kommen, dass die Gemeindebevölkerung einem Antrag zustimmt, während der Kanton zum Schluss kommt, dass eine Anordnung von Tempo 30 nicht gerechtfertigt ist. Die Gemeindebevölkerung kann die Antragsstellung aber auch ablehnen – während der Kanton aus Lärm- oder Sicherheitsgründen dennoch zum Schluss kommen kann, dass Tempo 30 angeordnet werden muss.

Der Regierungsrat macht auch geltend, dass der Begriff «Hauptstrasse» im referenzierten SVG BL nicht vorkomme (dort ist von Kantons- und Gemeindestrassen die Rede), während die Bundesauflistung der Hauptstrassen etliche Dorfdurchfahrtsstrassen im Kanton Basel-Landschaft gar nicht berücksichtige. Darum würde auch in diesem Punkt eine Auslegung des Initiativtexts nötig. Die Forderung schliesslich, dass vor einer Tempo-30-Einführung alle «anderen möglichen Massnahmen» umgesetzt sein müssen, sei sehr absolut abgefasst und könnte auch Untertunnelungen oder Enteignungen (z. B. für den Bau von Trottoirs) umfassen, was möglicherweise unverhältnismässig sei.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen. Die Geschäftsleitung des Landrats hat sie am 30. Januar 2025 zur Vorberatung an die Justiz- und Sicherheitskommission überwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 3. Februar, vom 17. und 31. März, vom 28. April sowie am 12. und 26. Mai 2025 beraten, dies im Beisein von Regierungsrätin Kathrin Schweizer und Angela Weirich, Generalsekretärin der Sicherheitsdirektion (SID). Raffael Kubalek, stv. Generalsekretär der SID, hat die Vorlage vertreten. Namens der Initiantinnen und Initianten hat die Kommission Birgit Kron, Leiterin Politik und Kommunikation des TCS beider Basel, und Andreas Zbinden, Mitglied des Initiativkomitees, angehört.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die materiell-politische Beratung zur Initiative knüpfte bei jenen Streitpunkten an, die sich bereits bei der Vorlage zur Rechtsgültigkeit ergeben hatten. Die Direktion hatte in der Kommission bei ihrer inhaltlichen Vorstellung und Bewertung der Initiative neuerlich auf zahlreiche Unklarheiten und Widersprüche bezüglich Anwendungsbereich, Inhalt und Prozess hingewiesen, die sich aus dem Initiativtext respektive auch aus der Auslegung des Textes ergeben würden. Moniert wurde beispielsweise die im Beschluss zur Rechtsgültigkeit belassene Übergangsbestimmung (Rückwirkungsklausel): Sie würde eine neuerliche Prüfung des Einzelfalls nach sich ziehen, ohne dass in der Regel neue Ergebnisse zu erwarten seien. Angesichts der Unklarheiten, etwa auch in den Begrifflichkeiten, seien komplexe juristische Auseinandersetzungen zu erwarten, deren Ausgang schwer abschätzbar sei, zumal die Auslegung nicht bei den Materialien, sondern beim Wortlaut ansetze. Die Initiative sei anerkanntermassen rechtsgültig, so hiess es bilanzierend seitens Verwaltung, die Umsetzungsprobleme deswegen aber nicht aus dem Weg geräumt. Dieses Fazit führte in der Kommission zu intensiven Diskussionen.

Die Ambivalenz zwischen Wortlaut und Interpretation liess einerseits in Teilen der Kommission Zweifel aufkommen, ob und wie eine konforme Umsetzung möglich sein soll. Andererseits wurde von anderen Votantinnen und Votanten betont, dass die Initiative nicht die Kompetenzen von Kanton und Gemeinden unterlaufen, sondern den Tempo-30-Antrag einer Gemeinde an den Kanton mittels Beschlusskompetenz der Gemeindeversammlung demokratisch besser abstützen wolle. Allseits unbestritten war, dass der Kanton bei den Strassen in seiner Hoheit handeln kann respektive muss, wenn Lärmvorschriften verletzt werden oder Sicherheitsbedenken bestehen. Es seien auch nur diese spezifischen Gründe, welche den Kanton zum Handeln veranlassten, wurde seitens Direktion betont.

In die Diskussion spielten mittelbar auch eine überwiesene nationalrätliche Motion («Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern», [21.4516](#)) und namentlich die einschlägige Motion «Tempo 30 nur mit demokratischer Legitimation» ([2022/214](#)) hinein. Der Landrat hat letztere im Augst 2024 stehen gelassen und den Regierungsrat beauftragt, «die Befugnisse der Gemeindeversammlung resp. des Einwohnerrates dahingehend zu ergänzen, als die Antragstellung auf Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen und die Beschlussfassung über die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen künftig in die Kompetenz der Gemeindeversammlung respektive des Einwohnerrates fällt». Zudem wird der Regierungsrat aufgefordert, die Sistierung bereits hängiger Gesuche zu prüfen, sofern keine zwingenden Gründe dagegen sprechen.

### 2.3.1 *Gegenvorschlag der Kommission*

Die Beratung liess bereits in einem frühen Zeitpunkt erkennen, dass die Kommissionsmehrheit den Ansatz der Motion nutzen will, um einen Gegenvorschlag mit einer eindeutigen, die Unklarheiten der Initiative beseitigenden Lösung auszuarbeiten – dies allerdings gegen jene Stimmen, welche die Initiative nicht «nachbessern», sondern die Umsetzung der Motion abwarten respektive den politischen Einsatz gegen die Initiative ins Zentrum rücken wollten: Angesichts der Defizite der Initiative und der absehbaren Folgen könne man nicht guten Gewissens für deren Annahme plädieren. Wenn die Justiz, so hiess es von der anderen Seite, die entsprechenden Regelungen nach der allfälligen Annahme der Initiative in der Volksabstimmung wieder aufheben sollte, würde dies bloss die Politikverdrossenheit der Bevölkerung erhöhen; ein Gegenvorschlag könne so gesehen einen sinnvollen Weg darstellen.

Die Vertretung des Initiativkomitees ihrerseits zeigte sich in der neuerlichen Anhörung erstaunt, dass der Regierungsrat trotz klarem Entscheid des Landrats wiederum rechtliche Fragen thematisiere, ohne dabei neue Aspekte zu präsentieren. Sie betonte, dass die vorgebrachten Einwände einer Umsetzung des Anliegens nicht entgegenstehen würden. Im Kern gehe es um die Stärkung des demokratischen Prinzips. Die Begrifflichkeit «Hauptstrasse» sei zudem bundesrechtlich hinterlegt. Es sei im Übrigen nicht die Aufgabe der Initiantinnen und Initianten, die konkrete Umsetzung des Anliegens aufzuzeigen. Die Komiteevertretung zeigte sich aber grundsätzlich einverstanden, dass ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll, und gewährte dem Landrat bzw. der Kommission dafür auch einen Fristaufschub.

Ein Kommissionsmitglied legte schliesslich einen konkreten und bewusst breit gefassten Entwurf für einen Gegenvorschlag vor, der eine Teilrevision des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindegesezt, SGS [180](#)) vorsieht und eine konkrete Diskussion ermöglichen sollte. Der Vorschlag setzt also bei einem anderen Erlass an – er ist dem Anliegen der Initiative aber eng nachgebildet. Er umfasst erstens die Kompetenz der Gemeindeversammlung (und mittelbar auch der Einwohnerräte<sup>1</sup>), kommunale Tempo-30-Anträge zu genehmigen oder zu verweigern – dies sowohl für Kantons- als auch Gemeindestrassen, weil letztere ebenfalls als Hauptstrassen fungieren könnten –, zweitens das obligatorische Referendum gegen solche Beschlüsse sowie drittens eine Übergangsbestimmung (beide Strassenkategorien betreffend), die bei einer ausbleibenden Genehmigung die Aufhebung einer entsprechenden Verkehrsordnung durch den Regierungsrat vorsieht, sofern nicht zwingende rechtliche Gründe dagegen sprechen.

Als Varianten für einen Gegenvorschlag wurden in der Diskussion auch eine generelle Stärkung der demokratischen Befugnisse der Gemeindeversammlung oder auch die Möglichkeit von Konsultativabstimmungen auf kommunaler Ebene angeregt. Letzteres hat seinen Ursprung auch in der Haltung, dass solche kommunalen Anträge für Tempo 30 bloss konsultativen Charakter haben, weil sie für die kantonalen Instanzen nicht bindend sind (was aber für den innerkommunalen Prozess an sich nicht zutrifft).

Um ihr Blickfeld auszuweiten, wünschte die Kommission auch einen entsprechenden Vorschlag der Sicherheitsdirektion. Diese erklärte sich bereit, der Kommission einen entsprechenden Text vorzulegen, betonte aber, dass sich die Haltung des Regierungsrats nicht geändert habe. In dieser SID-Variante wird in einer ersten Fassung eine Kompetenz der Gemeindeversammlung zur «Genehmigung von Anträgen des Gemeinderats betreffend Verkehrsordnungen und Verkehrsbeschränkungen auf Kantonsstrassen (...)» vorgeschlagen, aber auf die weiteren Aspekte verzichtet, welche der Vorschlag aus der Kommission noch berücksichtigt hatte. Betreffend Rückwirkung – sie stellt für die Verwaltung den heikelsten Punkt dar – wird entsprechend festgehalten, dass höchstens ein «rückwirkender Antrag» gemeint sein könne, weil an den bundesrechtlichen Vorgaben betreffend Tempo 30 (Pflicht zur Erstellung eines Verkehrsgutachtens etc.) nichts geändert werden könne. Gemeindestrassen sollten ausserdem nicht erfasst werden, weil sie in die Hoheit

---

<sup>1</sup> Gemäss § 115 des Gemeindegesetzes «hat der Einwohnerrat die Befugnisse, die bei der ordentlichen Gemeindeorganisation der Gemeindeversammlung zustehen».

der Gemeinden fallen und die entsprechende kantonale Bewilligung nur eine formale Prüfung darstelle, ob übergeordnetes Recht eingehalten ist.

In der Kommission wurde auch die Befürchtung geäussert, dass eine allfällige Aufhebung oder Änderung des massgeblichen Regierungsratsbeschlusses die dort genannte Antragstellung durch den Gemeinderat wieder verunmöglichen würde, sodass die Gemeindeversammlung keine Grundlage für eine Genehmigung oder Ablehnung habe. Dieser Argumentation wurde aber entgegen gehalten, dass eine im Gesetz festgeschriebene Kompetenz der Gemeindeversammlung mittelbar – und ungeachtet des RRB – auch die entsprechenden Möglichkeiten des Gemeinderats umfassen müsse.

Die Gegenüberstellung des kommissionsintern erstellten Gegenvorschlags und des Vorschlags der Direktion führte schliesslich in einer politischen Gewichtung dazu, dass die Kommission dem intern erstellten Gegenvorschlag – allerdings ohne das obligatorische Referendum – den Vorzug gab (7:5 Stimmen). Bei einem Gegenvorschlag gelte es sinnvollerweise, den Initiantinnen und Initianten soweit entgegen zu kommen, dass sie ihr Begehren zurückziehen, hiess es; der vorgelegte Text schaffe auch die nötige Klarheit. Der Vorschlag der SID stelle das maximal mögliche Entgegenkommen dar, wurde andererseits gesagt.

Aufgrund der Beratungen in der Kommission und der mehrheitlichen Präferenz für die Kommissionsversion wurde der entsprechende Text in einem zweiten Schritt dahingehend geändert, dass nicht mehr allgemein von «Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen» die Rede ist – vielmehr soll der «Antrag an den Regierungsrat auf Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit...» von der Gemeindeversammlung bzw. dem Einwohnerrat bewilligt werden (was implizit auch das fakultative Referendum einschliesst).

In der abschliessenden Lesung des Gemeindegesetzes wurden die Übergangsbestimmungen nochmals in Betracht gezogen: Die Kommission stimmte stillschweigend einem Antrag zu, wonach bei den Kantonsstrassen nur jene kommunalen Anträge nochmals an die Gemeindeversammlung gehen sollen, die «zum Zeitpunkt des Inkrafttretens von § 47 Abs. 1 Ziff. 23 bereits beim Regierungsrat resp. der Kantonsverwaltung hängig», mithin also noch nicht verfügt und/oder vor Gericht pendent sind. Bei einer ausbleibenden Genehmigung durch die Gemeindeversammlung oder den Einwohnerrat sollen diese Gesuche gegenstandslos werden. Für die Gemeindestrassen soll die anfänglich vorgeschlagene Übergangsbestimmung gänzlich wegfallen, da diese Strassenkategorie aktuell noch gar nicht betroffen ist.

Mit diesem Wortlaut wurde der Gegenvorschlag innerhalb der Kommission wieder kontroverser diskutiert. Der Aussage, dass der Gegenvorschlag wegen des Einbezugs der Gemeindestrassen und der Übergangsbestimmung zu weitgehend sei, wurde entgegen gehalten, dass es gelte, die Initiantinnen und Initianten zu einem Rückzug der Initiative zu bewegen; die Gemeindestrassen sollten Teil des «Pakets» sein – und die Übergangsbestimmung solle kurzfristig «nachgereichte» Anträge verunmöglichen, sie sei aber insgesamt sehr milde abgefasst.

### 2.3.2 *Landratsbeschluss*

Der Gegenvorschlag in Form einer Revision des Gemeindegesetzes hat nicht zuletzt auch zur Folge, dass der Landratsbeschluss eine stark veränderte Form bekommt (Ablehnung der Initiative durch den Landrat, Empfehlung auf Ablehnung an die Stimmberechtigten, Revision des Gemeindegesetzes, Gemeindegesetz als Gegenvorschlag, Empfehlung auf Zustimmung an die Stimmberechtigten zum Gemeindegesetz sowie Abschreibung der Motion 2022/214). Die Abschreibung der Motion ergibt sich daraus, dass eine weitergehende Umsetzung als im Mantel des Gegenvorschlags vorgesehen kaum wahrscheinlich ist.

Die kontroverse Beurteilung des Gegenvorschlags manifestierte sich schliesslich auch in der Schlussabstimmung: Der Landratsbeschluss wird von der Kommission mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung zur Annahme empfohlen.

### **3. Antrag an den Landrat**

**:::** Die Justiz- und Sicherheitskommission beantragt dem Landrat mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung, gemäss dem beiliegenden Landratsbeschluss zu beschliessen.

18.06.2025 / gs

#### **Justiz- und Sicherheitskommission**

Dominique Erhart, Präsident

#### **Beilagen**

- Landratsbeschluss (Entwurf, Kommissionsfassung)
- Revision des Gemeindegesetzes (Gegenvorschlag zur Initiative, von der Justiz- und Sicherheitskommission beschlossene und von der Redaktionskommission bereinigte Fassung)

## **Landratsbeschluss**

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

vom Datum wird durch die LKA eingesetzt.

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.
3. Der Revision des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden gemäss Beilage wird zugestimmt.
4. Die Revision des Gesetzes über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden wird den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Abstimmung unterbreitet.
5. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, dem Gegenvorschlag zuzustimmen.
6. Die Motion 2022/214 wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

# **Gesetz über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindegesezt, GemG)**

Änderung vom [Datum]

---

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft

beschliesst:

## **I.**

Der Erlass SGS 180, Gesetz über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindegesezt, GemG) vom 28. Mai 1970 (Stand 1. August 2024), wird wie folgt geändert:

### **§ 47 Abs. 1**

<sup>1</sup> Unter Vorbehalt der Bestimmungen über die Urnenabstimmung sowie derjenigen über die behördlichen Finanzkompetenzen stehen der Gemeindeversammlung die folgenden, nicht übertragbaren Befugnisse zu:

21. **(geändert)** Beschlussfassung über die Änderung des Gemeindepensens;
22. **(neu)** Antrag an den Regierungsrat auf Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Gemeindepensstrassen;
23. **(neu)** Antrag an den Regierungsrat auf Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen innerhalb von Ortschaften.

### **§ 185c (neu)**

#### **Abweichung Höchstgeschwindigkeit Kantonsstrassen innerorts**

<sup>1</sup> Anträge aus den Gemeinden auf Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen innerorts, welche zum Zeitpunkt des Inkrafttretens von § 47 Abs. 1 Ziff. 23 bereits beim Regierungsrat bzw. der Kantonsverwaltung hängig sind, sind innert 2 Jahren nach Inkrafttreten von § 47 Abs. 1 Ziff. 23 der Gemeindeversammlung bzw. dem Einwohnerrat der betroffenen Gemeinden zur Genehmigung vorzulegen. Im Falle einer ausbleibenden Genehmigung der jeweiligen Anträge sind diese als gegenstandslos zu betrachten.

**II.**

Keine Fremdänderungen.

**III.**

Keine Fremdaufhebungen.

**IV.**

Der Regierungsrat legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Teilrevision fest.

Liestal,  
Im Namen des Landrats  
der Präsident: Hartmann  
die Landschreiberin: Heer Dietrich