

Beschluss des Landrats vom 28.08.2025

Nr. 1242

10. **Formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes»**

2025/41; Protokoll: ps

Kommissionspräsident **Dominique Erhart** (SVP) führt aus, die formulierte Gesetzesinitiative «Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung vom Volk» wolle Folgendes: Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts soll nur dann verfügt werden, wenn ein behördlicher Ermessensspielraum besteht, alle anderen möglichen Massnahmen bereits umgesetzt sind und die Zustimmung der Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinde vorliegt. Weiter verlangt die Übergangsbestimmung, dass bereits ergangene Verkehrsanordnungen den Stimmberechtigten der betroffenen Gemeinden nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung vorzulegen sind.

Der Regierungsrat beantragte im Oktober 2023, die Initiative für rechtsungültig zu erklären, weil sie «gegen Bundesrecht verstösst und verfassungsrechtliche Einwände bestehen». Das betrifft im Kern die Hoheit des Kantons über die Kantonsstrassen. Die vorberatende Justiz- und Sicherheitskommission (JSK) kam aber zum Schluss, dass die Initiative für gültig erklärt werden soll – mit Ausnahme der Aufhebung der bereits erfolgten Tempo-30-Anordnungen. Der Landrat folgte den Anträgen am 29. August 2024.

Das Initiativkomitee wurde angehört. Dieses betonte, 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 zwischen Kanton und Gemeinden gewahrt. Die Initiative zielt so verstanden auf den Regierungsratsbeschluss vom Mai 2021, der für kommunale Anträge zur Einführung von Tempo 30 auf Kantonstrassen als Minimum einen Gemeinderatsbeschluss voraussetzt. Die Initiative will, dass der Gemeinderat keine solchen Anträge stellen kann, sondern erst die Zustimmung der Stimmberechtigten abholen muss.

Der Regierungsrat beantragt die Ablehnung der Initiative, da diese «in weiten Teilen unklar formuliert» sei. Bei einer wortgetreuen Umsetzung sei «die abschliessende Entscheidung der Stimmberechtigten einer Gemeinde über die Anordnung von Tempo 30 nicht vereinbar mit der Strassenhoheit des Kantons über die Kantonsstrassen» – und seiner Zuständigkeit zum Erlass von Abweichungen zu den Höchstgeschwindigkeiten gemäss den Vorgaben des Bundes. Das führe dazu, dass eine Gemeindeabstimmung lediglich einen konsultativen Charakter hätte. Bei einer Auslegung der Initiative im beschriebenen Sinn könne die Situation entstehen, dass die Gemeindebevölkerung einen Antrag ablehnt – während der Kanton aus Lärm- oder Sicherheitsgründen trotzdem zum Schluss kommen kann, dass Tempo 30 angeordnet werden muss.

Die Kommission beriet die Vorlage an fünf Sitzungen. Eintreten war unbestritten.

Die Ambivalenz zwischen Wortlaut und Interpretation liess in Teilen der Kommission Zweifel aufkommen, ob und wie eine konforme Umsetzung möglich sein soll. Andererseits betonten andere Votantinnen und Votanten, dass die Initiative nicht die Kompetenzen von Kanton und Gemeinden unterlaufe, sondern dass der Antrag auf Tempo 30 einer Gemeinde an den Kanton demokratisch besser abgestützt werden soll. Allseits war unbestritten, dass der Kanton bei Strassen in seiner Hoheit nach wie vor handeln kann respektive muss, wenn z. B. Lärmvorschriften verletzt werden. In die Diskussion spielte auch die Motion «Tempo 30 nur mit demokratischer Legitimation» hinein. Der Landrat liess sie im August 2024 stehen und er beauftragte den Regierungsrat, «die Befugnisse der Gemeindeversammlung resp. des Einwohnerrats so zu ergänzen, dass die Antragstellung auf eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen künftig in der Kompetenz der Ge-

meindeversammlung respektive des Einwohnerrats fällt». Zudem wird der Regierungsrat aufgefordert, die Sistierung hängiger Gesuche zu prüfen, sofern keine zwingenden Gründe dagegen sprechen.

Die Beratung in der Kommission zeigte schnell, dass die Mehrheit den Ansatz der Motion nutzen will, um einen Gegenvorschlag mit einer eindeutigen, die Unklarheiten der Initiative beseitigenden Lösung auszuarbeiten. Das ist die Quintessenz. Das passierte allerdings gegen die Stimmen, welche die Initiative nicht «nachbessern», sondern den politischen Einsatz gegen sie ins Zentrum rücken wollten: Angesichts der Defizite der Initiative könne man nicht mit gutem Gewissen für eine Annahme plädieren. Wenn die Justiz, so hiess es von einer anderen Seite, die entsprechenden Regelungen nach einer allfälligen Annahme der Initiative in der Volksabstimmung wieder aufheben sollte, würde das bloss die Politikverdrossenheit erhöhen; ein Gegenvorschlag könne so deshalb sinnvoll sein.

Die Vertretung des Initiativkomitees erklärte sich in der Kommission einverstanden, dass ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll. Ein Kommissionsmitglied legte schliesslich einen konkreten Entwurf für einen Gegenvorschlag vor, der eine Teilrevision des Gemeindegesetzes vorsieht. Der Vorschlag setzt also bei einem anderen Erlass an, ist aber dem Anliegen der Initiative eng nachgebildet. Um ihr Blickfeld auszuweiten, verlangte die Kommission auch einen Vorschlag der Sicherheitsdirektion. Die Gegenüberstellung des kommissionsinternen Gegenvorschlags und des Vorschlags der Direktion führte schliesslich in einer politischen Gewichtung dazu, dass die Kommission dem intern erstellten Gegenvorschlag den Vorzug gab mit (7:5 Stimmen).

Das Ergebnis sieht wie folgt aus: Neu soll das Gemeindegesetz in § 47e die «Kompetenz der Gemeindeversammlung (und mittelbar der Einwohnerräte) umfassen, einschlägige Anträge des Gemeinderats zu genehmigen oder abzulehnen. Die Kompetenz soll nicht nur für Kantons-, sondern auch für Gemeindestrassen gelten, die teils auch den Charakter von Hauptstrassen haben. Gemäss § 185c sollen ausserdem solche Anträge, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen beim Regierungsrat hängig sind, den Stimmberechtigten vorgelegt werden – und bei ausbleibender Bestätigung durch die Gemeindeversammlung als gegenstandslos gelten. Der Vorschlag der SID hätte nur die Hauptstrassen berücksichtigt.

In der Diskussion wurden verschiedene Varianten und Formulierungsdetails besprochen. Das kann im Kommissionsbericht nachgelesen werden.

Bei einem Gegenvorschlag gelte es, den Initiantinnen und Initianten soweit entgegen zu kommen, dass sie ihr Begehren zurückziehen, hiess es. Der vorgelegte Text schaffe aber auch die nötige Klarheit. Der Vorschlag der SID stelle das maximal mögliche Entgegenkommen dar, wurde andererseits gesagt. Der Aussage, dass der Gegenvorschlag wegen es Einbezugs der Gemeindestrassen und der Übergangsbestimmung zu weitgehend sei, wurde entgegen gehalten, dass die Gemeindestrassen ein Teil des «Pakets» sein sollten – und die Übergangsbestimmung solle kurzfristig «nachgereichte» Anträge verunmöglichen, sie sei insgesamt sehr milde abgefasst.

Der Gegenvorschlag hat zur Folge, dass der Landratsbeschluss stark verändert wurde: Er umfasst neu die Ablehnung der Initiative durch den Landrat, die Empfehlung auf Ablehnung an die Stimmberechtigten, die Revision des Gemeindegesetzes, diese Anpassung des Gemeindegesetzes als Gegenvorschlag, die Empfehlung auf Zustimmung an die Stimmberechtigten zum Gemeindegesetz plus und die Abschreibung der erwähnten Motion 2022/214. Die Justiz- und Sicherheitskommission beantragt dem Landrat mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung, in diesem Sinne zu beschliessen. Die 7:5-Stimmen betreffen die Ausmehrung des kommissionsinternen zum Vorschlag der SID und reflektieren nicht ein Abstimmungsverhältnis, ob es einen Gegenvorschlag geben soll oder nicht. Die Kommission versuchte, eine Lösung zu finden, die rechtlich standhält und tragfähig ist.

– *Eintretensdebatte*

Martin Karrer (SVP) bedankt sich beim Kommissionspräsidenten für seine sehr ausführlichen Darlegungen. Man kann der Kommission diesmal nicht vorwerfen, Arbeitsverweigerung zu betreiben. Die SVP-Fraktion folgt dem Antrag der JSK einstimmig und unterstützt den Gegenvorschlag.

Simone Abt (SP) schickt ihren Dank an den Kommissionspräsidenten für seinen guten Bericht, aber auch für seine koordinierende Tätigkeit bei der Behandlung des «Dauergeschäfts» in der JSK voraus – ganz besonders aber auch an Raffael Kubalek für seine engagierte Arbeit und seinen ungetrübten Durchblick. Die SP-Fraktion unterstützt weder die Initiative noch den Gegenvorschlag. Die Initiative ist völlig anders formuliert, als sie nun angeblich von den Initianten ausgelegt wird. Liest man als Stimmbürgerin oder Stimmbürger den Initiativtext, so denkt man, bei einer Annahme könnte das Volk über jeden Tempo-30-Vorschlag entscheiden. Diese Forderung ist nicht umsetzbar und somit ist die Formulierung irreführend. Dem Stimmvolk wird eine Ermächtigung vorgegaukelt, die gar nicht stattfinden kann. Die einzige Einwirkung vonseiten der Bevölkerung ist über das Prozedere zur gemeindeinternen Entscheidungsfindung möglich, bevor ein Antrag an den Regierungsrat erfolgt. Davon ist aber im Text der Initiative absolut keine Rede. Wie alle wissen, wurde die Initiative für rechtmässig erklärt. Die Initiative vor Volk zu bringen, ist nichtsdestotrotz äusserst problematisch. Es wäre wünschenswert, wenn das Volk über eine eindeutige und allgemein verständliche Vorlage abstimmen könnte. Der Königsweg bestünde in einem mehrheitsfähigen Gegenvorschlag und idealerweise dem Rückzug der Initiative.

Die JSK hat sich dann auch zur Aufgabe gemacht, einen solchen vorzulegen. Dazu nahm die Kommission mehrere Anläufe. Der nunmehr vorliegende Gegenentwurf wurde mit nur 7:5 Stimmen beschlossen. Die SP-Fraktion ist mit dem Gegenvorschlag nicht glücklich und lehnt ihn aus folgenden Gründen ab: Erstens ist der weitreichende Eingriff in die Gemeindeautonomie nicht notwendig. Die Gemeinden können schon heute das Prozedere festlegen, wie der Gemeinderat dem Kanton allfällige Tempo 30-Anträge vorlegen soll. Zweitens: Der Gegenvorschlag geht sogar über die gesetzeskonform interpretierten Anliegen der Initiative hinaus. Mit dem Einbezug der Gemeindestrassen gemäss § 41 Abs. 1 Gemeindegesetz müssen Gemeindeversammlung oder Einwohnerrat über jede Anpassung der Geschwindigkeit bei Kleinstrassen und Sackgassen abstimmen. Das stellt eine Aufblähung der Bürokratie und einen unnötigen Eingriff in die Gemeindeautonomie dar. Die SP-Fraktion wird einen Antrag auf Streichung dieser Ziffer stellen. Drittens: Der Einbezug bereits anhängiger Gesuche ist rechtsstaatlich bedenklich, weil es sich um eine Art Rückwirkung handelt, welche nicht gesetzeskonform ist. Die SP-Fraktion lehnt also zusammengefasst Initiative und Gegenvorschlag ab und empfiehlt dem Landrat, in teilweiser Abweichung vom Kommissionsantrag, das ebenfalls zu tun.

Alain Bai (FDP) bedankt sich beim Präsidenten der JSK für die Ausführungen und die gute Zusammenfassung der Diskussion, welche die Kommission über viele Monate begleitete. Die FDP-Fraktion steht hinter diesem Gegenvorschlag und erachtet diesen als mehrheitsfähig. Jedoch unterstützt die FDP-Fraktion auch die Initiative. Sie plädiert aber im Falle einer Stichfrage für den Gegenvorschlag. In den letzten Monaten war viel Kritik an dieser Initiative zu hören; es wurde versucht, diese über den Wortlaut zu beerdigen – anstatt dass man die Anliegen der Initianten und der Unterzeichnenden ernst nimmt. Es waren immerhin über 10'000 Leute aus dem Kanton. Die FDP-Fraktion geht mit ihnen einig darin, dass der Erlass von Tempo-30-Zonen demokratischer werden muss. Es wird gesagt, der Gegenvorschlag und die Initiative stellten einen Eingriff in die Gemeindeautonomie dar. Die FDP-Fraktion ist diesbezüglich dezidiert anderer Meinung. Die Initiative stärkt die Gemeindeautonomie und diejenige der Bevölkerung, denn mit dem jetzigen Rechtssystem wird die Autonomie der Gemeinderäte gestärkt. Man kann sich enervieren über den Initiativtext oder man kann versuchen, wie das die JSK getan hat, die Anliegen rechtmässig umzuset-

zen. Das ist mit dem Gegenvorschlag letztendlich erfolgt. Dieser gibt der Gemeindeversammlung oder dem Einwohnerrat die entsprechenden Kompetenzen; damit wird die Demokratie gestärkt. Die Tempo-30-Zonen erhalten eine demokratische Legitimation, die sie bis heute nicht haben. Das ist im Interesse aller. Es war schon viel zu hören bezüglich Demokratie und Mitbestimmung der Bevölkerung. Hiermit können weitreichende Entscheidungen für die Bevölkerung, wovon diese tagtäglich betroffen ist, auf die unterste Ebene delegiert werden, nämlich auf die Gemeindeversammlungen und Einwohnerratssitzungen. Die Stimmberechtigten vor Ort sollen direkt und unmittelbar entscheiden können. Gleichzeitig – und das ist der grosse Vorteil des Gegenvorschlags – sind nur Anträge aus der Gemeinde gemeint und im Umkehrschluss hat der Kanton weiterhin die Möglichkeit, aus Lärmschutzgründen, aus Sicherheitsgründen etc. Tempo-30-Zonen zu verfügen. Über die freiwilligen Anträge der Gemeinden, wofür keine gesetzlichen, sondern andere Gründe sprechen, soll der Einwohnerrat oder eine Gemeindeversammlung diskutieren können. Es wurde erwähnt, die Übergangsbestimmung stelle eine Rückwirkung dar, die bereits abgeschlossene Geschäfte betrifft. Im Gegenvorschlag wurden bewusst nur die hängigen Anträge erwähnt – Geschäfte, die noch nicht abgeschlossen sind. Was bereits verfügt wurde, ist von der Übergangsbestimmung nicht betroffen. Somit kann auch nicht von einer echten Rückwirkung gesprochen werden. Letztlich wird auch hier die demokratische Legitimation gestärkt. Deshalb bittet die FDP-Fraktion um Unterstützung des Gegenvorschlags; weil man eben eine Vorlage hat, bei der der Gesetzestext klar ist und man wirklich weiss, was gilt.

Stephan Ackermann (Grüne) äussert: Prüft alles, das Gute behaltet! Das hat der Redner getan, auch als Mitglied der JSK. Der Kommissionspräsident hat alles sehr gut zusammengefasst und das Dilemma aufgezeigt. Es wurde versucht, den gordischen Knoten nicht nur zu prüfen, sondern auch zu sprengen. Der Redner ist nach wie vor überzeugt, dass die Gemeindeautonomie hochgehalten werden muss. Der Vorredner Alain Bai sagte, diese werde sogar gestärkt. Die Gemeindeautonomie wird im Landrat einmal so und einmal anders interpretiert. In der Frage zu Tempo 30 besteht grundsätzlich kein Handlungsbedarf. Es würde eine Bevormundung darstellen, den Gemeinden vorzuschreiben, wie sie Anträge auf Tempo 30 behandeln müssen. Leider gehört der Redner mit dieser Meinung zu einer Minderheit im Landrat. Es wurde bereits gesagt, dass die Initiative von Anfang an umstritten war. Schon die Gültigkeitsprüfung führte dazu, dass ein Obergutachten eingeholt werden musste. Das Ergebnis war eine Teilgültigkeit: Die Rückwirkungsklausel musste gestrichen werden, weil sie rechtswidrig ist. Zudem ist der Text ein bisschen unglücklich formuliert – für eine formulierte Initiative ist dies doppelt unglücklich. Alle Vorredner und Vorrednerinnen bestätigten bereits: Wenn Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes und der Sicherheit nötig ist, dann gilt übergeordnetes Recht und es braucht kein Ja des Souveräns in den Gemeinden. Die JSK reagierte mit einem Gegenvorschlag. Er sollte die juristischen Schwächen bereinigen und das gelang auch teilweise. Die Kommission ist aber aus Sicht des Redners über das Ziel hinaus geschossen, indem im Gegenvorschlag neu auch Gemeindestrassen erfasst sind und die Rückwirkung, die zur Teilungültigkeit führte, wieder aufgenommen wurde – nun in § 47 Absatz 1 Punkt 22. Dieser müsste gestrichen werden. Damit wird dem Gemeinderat die Kompetenz entzogen, die er bisher selbstverständlich hatte. Das stellt eine unnötige Verkomplizierung dar und schwächt die Gemeinde, statt sie zu stärken. Der Redner bittet um Zustimmung zu den Streichungsanträgen, denn so erhält der Gegenvorschlag die Funktion eines tragfähigen Gegenvorschlags und wird tragfähig, sodass auch die Grüne/EVP-Fraktion zustimmen kann.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) schliesst sich dem Dank für die gute Berichterstattung an. Die Initiative wurde intensiv diskutiert und fand ursprünglich auch Zustimmung, da das Anliegen der Beantragung einer Geschwindigkeitsreduktion durch den Stimmbürger respektive die Gemeindeversammlung oder die Repräsentanten im Einwohnerrat, ihre Berechtigung hat. Das Anliegen ist teils widersprüchlich formuliert und gaukelt den Stimmbürgerinnen in der betroffenen Ge-

meinde zu viel Entscheidungsgewalt vor und kann zu Missverständnissen, Verärgerung und Unverständnis führen. Ein anderer Knackpunkt bei der Initiative war auch die Rückwirkungsklausel, die von einigen Mitgliedern der Fraktion moniert wurde. So gesehen ist der Gegenvorschlag eindeutig, indem er die Kompetenzen klärt und die Regelung richtigerweise im Gemeindegesetz verortet. Der neue § 185c, der die bereits beantragten Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonstrassen innerorts betrifft und eine Übergangsbestimmung bzw. eine Rückwirkungsklausel ist, erscheint weiterhin unglücklich. Damit sollen die bereits eingereichten Anträge der Gemeinden zuerst der Gemeindeversammlung oder dem Einwohnerrat vorgelegt werden. Für einige Fraktionsmitglieder stellt dies eine Zwängerei beziehungsweise ein Absägen der bereits hängigen Anträge dar, aber schlussendlich das kleinere Übel. Das Anliegen der Mitsprache mittels Antragsrecht der Gemeindeversammlung oder des Einwohnerrats wiegt wesentlich stärker als das Problem der Rückwirkung. Ein Vorschlag ohne den § 185c wäre bevorzugt worden, aber aufgrund des Gedankens der so wichtigen demokratischen Teilhabe, diesem hohen Schweizer Gut, stimmt die Mitte-Fraktion dem Gegenvorschlag zu. Es wurde alles geprüft und das Gute behalten.

Yves Krebs (GLP) hält fest, die GLP-Fraktion sei in der JSK nicht vertreten und könne inhaltlich nicht mitdiskutieren. Sie hat sich gefragt, was die Steigerungsform von Obergutachten sei. Zuerst gab es ein Gutachten, dann ein Rechtsgutachten, dann nochmals ein Rechtsgutachten und anschliessend ein Obergutachten. Beschäftigt sich irgendwann einmal das Gericht in Strassbourg mit dieser Initiative? Die GLP-Fraktion betrachtet mit grosser Sorge, wie sich der Kanton in letzter Zeit allzu sehr mit sich selbst beschäftigt, mit juristischen Machtspielen, mit Kräftemessen, anstatt den Kanton vorwärts zu bringen. Nachdem der Einsprachenvorstoss von Christine Frey überwiesen wurde, mit entscheidenden Stimmen aus der Mitte, fragt sich die GLP-Fraktion wirklich, wie das Ganze enden und die Blockade aufhören soll. Das Ganze ist vermutlich nur ein Vorgeschmack. Initiative und Gegenvorschlag werden abgelehnt.

Regierungsrätin **Kathrin Schweizer** (SP) führt aus, die Initiative verspreche mehr, als sie halten könne. Man könnte beinahe von Etikettenschwindel sprechen. Tempo 30 auf Hauptstrasse nur mit Zustimmung des Volkes wird mit dieser Initiative nie erreicht. Denn es handelt sich immer nur um eine Antragstellung einer Gemeinde an den Kanton – und am Schluss entscheidet der Kanton, was auf den Kantonstrossen geschieht. Das ist entscheidend. Es wird vermutlich ein Problem zu lösen versucht, welches gar keines ist. Der Regierungsrat hat festgelegt: Auf den Baselbieter Kantonstrassen innerorts gilt im Grundsatz Tempo 50. Es gibt ganz wenige Ausnahmen, in denen von Tempo 50 abgewichen werden kann. Da macht das Bundesrecht sehr strenge Vorgaben. Es geht nur, wenn die Lärmgrenzwerte nicht eingehalten werden oder die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist. Der Regierungsrat sagte, er wolle nicht von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus den Gemeinden Anträge, es solle überprüft werden, ob die bundesrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Darum beschloss der Regierungsrat, es solle einen Entscheid des Gemeinderats geben, dass eine Prüfung erfolgen soll. Zwei weitere Vorgaben wurden gemacht: Es muss in dieser Gemeinde auf den Gemeindestrassen bereits Tempo 30 geben, damit es keinen Schleich- und Ausweichverkehr gibt, und es braucht eine regionale Abstimmung. Ansonsten verliert der Bus in der einen Gemeinde wegen Tempo 30 viel Zeit und die nächste Gemeinde kann deshalb nicht Tempo 30 einführen.

Die Initiative wurde ursprünglich als nicht rechtsgültig bezeichnet, jedoch wurde sie aufgrund eines Obergutachtens als knapp rechtsgültig erachtet. Die Initiative stellt einen massiven Eingriff in die Gemeindeautonomie dar. Gemeindeautonomie heisst nicht, die Gemeindemokratie zu stärken, sondern es bedeutet, dass die Gemeinden selber entscheiden können, wie sie ihre Prozesse abwickeln wollen. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, das mit einem Gemeinderatsbeschluss zu tun – oder sie können ihr Reglement ändern und auch solche Fragen von der Gemeindeversammlung entscheiden lassen. Juristisch ist der Weg klar: Jede Gemeinde kann dies so regeln, wie sie

es für richtig hält. Im Landrat ist man sich grundsätzlich einig darin, dass den Gemeinden nicht mehr Vorschriften als nötig gemacht werden sollen. Die Initiative und auch der Gegenvorschlag bringen kompliziertere Prozesse, höhere administrative Hürden und sind ein Eingriff in die Gemeindeautonomie. Mit der Erweiterung auf die Gemeindestrassen wird der Eingriff noch grösser. Ein Beispiel: Eine Gemeinde hat schon Tempo 30 und will neu noch 200 Meter in eine solche Zone integrieren. Mit der vorliegenden Regelung müsste sie dies der Gemeindeversammlung unterbreiten. Ob das sinnvoll ist, ist infrage zu stellen. Der Regierungsrat lehnt die Initiative ab.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Erste Lesung Gemeindegesetz gemäss Kommission*

Titel, Ingress

Keine Wortmeldungen.

I.

§ 47 Abs. 1

Simone Abt (SP) stellt den Antrag, Ziffer 22 zu streichen. Die Erwähnung der Gemeindestrassen führt zu weit und es wird viele Detailabstimmungen geben. Diese Last soll den Gemeinden nicht aufgebürdet werden.

Alain Bai (FDP) bittet um Ablehnung des Antrags. Es wird hier darüber diskutiert, ob der Gemeinderat respektive der Einwohnerrat oder die Gemeindeversammlung solche Anträge zu Tempo 30 stellen können; dann aber muss einem durchschnittlichen Einwohner oder einer durchschnittlichen Einwohnerin gemäss Antrag erklärt werden, weshalb der Einwohnerrat oder die Gemeindeversammlung nicht bei einer Gemeindestrasse innerorts befinden darf, ob es eine Tempo 30-Zone gibt oder nicht. Es ist sachlogisch, dass auch die Gemeindestrassen aufgenommen werden und nicht nur die Kantonsstrassen. Die Nutzer und Nutzerinnen der Strassen unterscheiden nicht zwischen den beiden Strassen, und es ist ihnen gleichgültig, wenn sie zur Arbeit oder zu den Freizeitanlagen fahren.

://: Der Antrag wird mit 41:33 Stimmen abgelehnt.

II. – IV.

Keine Wortmeldungen.

://: Die erste Lesung ist abgeschlossen.
