

GGR-Geschäfte

2015-365

463 081.60 Verkehr; Verkehrsinfrastruktur; Strassen

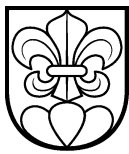
B+P

**Übernahme Bahnhof- und Bütigenstrasse vom Kanton; Parzelle (Busswil) Nr. 2,3+4;
Bauprojekt mit Verpflichtungskredit / Abschreibung Postulat (Nr. 18/2019)**

Vorgeschichte/Ausgangslage/Postulat

An der GGR-Sitzung vom 04.11.2019 wurde die Motion Fraktionen SP/Grüne, glp und EVP; «Übernahme Bahnhofstrasse durch die Gemeinde und anschliessende verkehrsberuhigende Massnahmen zur Sicherung des Schulweges durch die Gemeinde» (Nr. 18/2019) eingereicht. Der GGR erklärte am 22.06.2020 das Postulat (umgewandelt aus Motion) als erheblich. Darin wurde die Abteilung Bau + Planung beauftragt, mit dem OIK III des Kantons Bern die Rahmenbedingungen für eine Strassenübernahme zu klären, das Vorgehen für eine möglichst rasche Instandstellung mit verkehrsberuhigenden Massnahmen zu eruieren und die mögliche Finanzierung zu besprechen.

In einem nächsten Schritt verabschiedete der GR am 23.04.2021 einen Planungskredit und die Einsetzung einer Arbeitsgruppe für das Ausarbeiten einer Vorstudie als Grundlage für die beabsichtigte Übernahme der Bahnhof- und Bütigenstrasse in Busswil.



Die Arbeitsgruppe setzte sich wie folgt zusammen (während der Erarbeitung kam es zu diversen personellen Änderungen, die Arbeitsgruppe wurde mittlerweile aufgelöst):

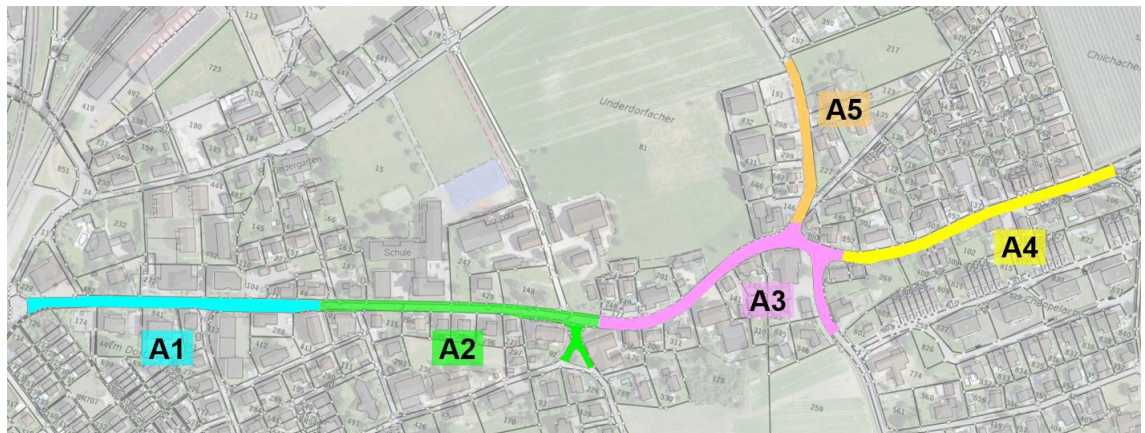
- Leitung	Christen Rolf	Ressortvorstehern B+P / Wohnsitz Busswil
- Mitglied	Eggli Martin	GGR / Burgerrat Busswil / Anwohner
- Mitglied	Monza Susanna	Schulleiterin Schulanlage Busswil
- Mitglied	Baumgartner Alessia	Initiantin Petition / Wohnsitz Busswil
- Mitglied	Ruchti Erika	GGR / Anwohnerin
- Mitglied	Heiniger Sonja	Elternforum Busswil
- Mitglied	Bühler Hans Ulrich	GGR / Anwohner
- Mitglied	Pardini Oriana	GGR / Wohnsitz Lyss
- Beratend	Ulrich Heidi	Abteilung S,L+S
- Beratend	Kamp Karola	Abteilung B+P
- Beratend	Pühringer Martin	Abteilung B+P (nicht mehr für die Gemeinde Lyss tätig)
- Beratend	Planerteam	RSW AG/ Isaacs Ray

Vorstudie/ Grundlagen

Im Rahmen eines öffentlichen Workshops im Februar 2022, welcher die Arbeitsgruppe vorbereitete, wurden die Wünsche und Anregungen der teilnehmenden Bevölkerung abgeholt. Anschliessend hat das Planerteam Gestaltungsvarianten ausgearbeitet. Diese folgenden Hauptziele wurden mit der Strasseninstandstellung sowie den gestalterischen und verkehrsberuhigenden Massnahmen der Vorstudie verfolgt:

- Eliminierung der Sicherheitsdefizite auf dem gesamten Strassenabschnitt, insbesondere für den Langsamverkehr / Schulkinder
- Entflechtung des motorisierten und des Langsamverkehrs im Bereich des Schulhauszuges Süd
- Aufwertung und Attraktivierung des öffentlichen Raums sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verringerung der Lichtverschmutzung durch modernste Beleuchtungstechnologie
- Reduzierung der Lärmemissionen durch den Einbau eines entsprechenden Strassenbelags
- Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen

Weiter wurde das Projekt in 5 Abschnitte unterteilt (siehe Plan unten). Die Abschnitte A1-A4 sind Bestandteil des vorliegenden Geschäfts. Beim Abschnitt A5 handelt es sich um eine flankierende Massnahme (siehe auch separates Kapitel).



Das Kernstück der von der Arbeitsgruppe favorisierten Variante ist eine «verkehrsberuhigte Zone» auf dem Abschnitt A2 zwischen Gyhrüsliweg und Murgasse resp. Rosenweg (entlang Schulhaus / Gemeindespielplatz).

Der GR nahm am 19.12.2022 Kenntnis von der Vorstudie, den Grobkosten und beauftragte anschliessend die Abteilung Bau + Planung die Verhandlungen mit dem Kanton für die Übernahme der Bahnhof- / Bütigenstrasse, auf Grundlage der Vorstudie, zu starten.



Zielvereinbarung

Die Verhandlungen mit dem OIK III dauerten ca. ein Jahr. Nachdem eine Einigung erzielt werden konnte, genehmigte der GR am 06.11.2023 die Zielvereinbarung «Lyss, Bahnhof- und Bütigenstrasse in Busswil; Projektierung, Strassenplanverfahren, Ausführung und Eigentumsänderung». In dieser wird die Ausgangslage, die Projektziele und das weitere Vorgehen mit Terminen definiert.

Herstellung einer werkmängelfreien Anlage / finanzielle Abgeltung

Das OIK III und die Abteilung Bau + Planung einigten sich darauf, dass die vorhandenen Mängel der heutigen Strasse der Gemeinde finanziell abgegolten werden sollen. Aus diesem Grund fand gemäss der Zielvereinbarung eine gemeinsame Begehung zur Erfassung der notwendigen Arbeiten zur Herstellung einer werkmängelfreien Anlage statt. Basierend auf dieser Besichtigung hat die RSW AG die festgestellten Mängel in einem Plan dokumentiert und die entsprechenden Kosten ermittelt. Anlässlich einer anschliessenden Bereinigungssitzung einigten sich die beiden Parteien auf einen Pauschalbetrag von Fr. 650'000.00. Dieser Betrag wird mittels Vertrag mit dem Kanton verbindlich gesichert.

Die Übernahme ist auf den 01.10.2025 geplant. Ab diesem Zeitpunkt gehen auch der bauliche und betriebliche (Reinigung, Schneeräumung, usw.) Unterhalt an die Gemeinde über.

Rechtliche Grundlagen für die mögliche Strassenübernahme

Gemäss Art. 46 Bst. b der Gemeindeordnung ist der GGR mit fakultativem Referendum zuständig für einmalige Ausgaben von Fr. 1 bis 3 Millionen.

Die Federführung bei einer möglichen Eigentumsänderung von Kantonsstrassen liegt beim Regierungsrat. Grundlage hierfür ist der kantonale Strassennetzplan 2014-2029. Im Regierungsrats-Beschluss zur Revision des Strassennetzplans vom Juni 2021 wurden die Eigentumsänderungen der Bahnhof- und Bütigenstrasse in Busswil als «kurzfristig» bis 2025 bezeichnet. Der Kanton übergibt der Gemeinde die Bahnhof- und Bütigenstrasse somit kostenlos und werkmängelfrei. Bestehende Schäden wurden aufgenommen und mit Fr. 650'000.00 bewertet. Die entsprechende Vergütung an die Gemeinde wird vertraglich zugesichert. Nach Bauabschluss wird die Gemeinde für den Unterhalt der Strasse zuständig sein.

Bezug zu Richtlinien + Zielsetzungen 2022-2025

Gesellschaftliche Solidarität

Strategische Stossrichtung:

- Wir setzen auf qualitativ wertvollen und sicheren Wohn- und Aussenraum

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Langfristige Ziele:

- Infrastruktur ist attraktiv und adaptiert an Grösse und Anforderungen

Strategische Stossrichtung:

- Erhalt und Aufwertung einer dem Bevölkerungswachstum angepassten Infrastruktur

Ökologische Verantwortung

Langfristige Ziele:

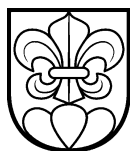
- LysserInnen bevorzugen den langsam-/öffentlichen Verkehr für den Weg zur Arbeiten, zum Einkaufen und für die Freizeit

Konkretes R+Z-Ziel bis Ende Legislatur

- Rahmenbedingungen Übernahme Bahnhofstrasse/Büetigenstrasse Buswil geklärt

Investitionsprogramm 2025 – 2029

Im Investitionsprogramm 2025 – 2029 ist das Projekt «Strasse» unter Nr. 3131.86 mit brutto Fr. 2.5 Mio. und Netto Fr. 2.0 Mio. festgehalten. Das Projekt «Kanalisation» / GEP wird via Nr. 3141.7 finanziert. Unter dieser Projekt-Nr. sind ab 2027 jeweils Fr. 800'000.00 reserviert. Nach dem Kreditbeschluss durch den GGR wird das Investitionsprogramm entsprechend aktualisiert.



Bauprojekte «Strasse inkl. neue Vortrittsregelung Knoten Kappelgasse/Bielstrasse» und «Kanalisation» / GEP

Die beiden Bauprojekte auf Grundlage der Vorstudie werden detailliert im beiliegenden technischen Bericht und den Situationsplänen erläutert.

Kostenvoranschlag «Strasse»

Mit einer Genauigkeit von +/- 10% ergibt sich folgender Kostenvoranschlag (inkl. MwSt., Preisbasis Herbst 2024, *zugesicherter Beitrag):

Bauwerkskosten	Fr.	1'601'000.00
Bepflanzung / Gärtnerarbeiten	Fr.	334'000.00
Möblierung, Ausstattung	Fr.	56'000.00
Beleuchtung	Fr.	115'000.00
Honorare	Fr.	305'000.00
Baunebenkosten	Fr.	127'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	158'000.00
Mehrwertsteuer 8.1%	Fr.	222'000.00
Total	Fr.	2'955'000.00
./.. Anteil Werke (inkl. MwSt.)*	Fr.	165'000.00
./.. Anteil Kanton (inkl. MwSt.)*	Fr.	650'000.00
Total Gemeinde	Fr.	2'103'000.00

Kostenvoranschlag «Kanalisation»

Mit einer Genauigkeit von +/- 10% ergibt sich folgender Kostenvoranschlag (inkl. MwSt., Preisbasis Herbst 2024):

Bauwerkskosten	Fr.	540'000.00
Honorare	Fr.	75'000.00
Baunebenkosten	Fr.	17'000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	62'000.00
Mehrwertsteuer 8.1%	Fr.	56'000.00

Total **Fr. 750'000.00**

Agglomerationsprogramm Biel/Bienne - Lyss (4. Generation)

Das Projekt ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Bern und dem Bund (ARE-Code Nr. 0371.4.046). Nach dem Kreditbeschluss durch den GGR kann das Projekt definitiv eingereicht werden. Die Abteilung Bau + Planung geht nach heutigem Wissenstand von einem Beitrag in Höhe von ca. Fr. 400'000.00 aus. Dieser Betrag ist im Gegenteil zu den bereits abgezogenen Anteilen Werke und Kanton noch nicht verbindlich zugesichert und kann daher nicht in Abzug gebracht werden.

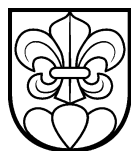
Flankierende Massnahmen

Bielstrasse

Die Sanierung eines Teils der Bielstrasse (Abschnitt A5) ist nicht Bestandteil des vorliegenden Geschäfts. Bei der Bielstrasse handelt es sich heute bereits um eine gemeindeeigene Strasse. Diese ist jedoch sanierungsbedürftig. Aus diesem Grund wurde die entsprechende Kostensituation auch bereits eruiert. Die Abteilung Bau + Planung plant eine entsprechende Sanierung im besten Fall gleichzeitig und plant die Finanzierung über die laufende Rechnung.

Temporegime

Die Einführung eines neuen Verkehrsregimes ist nicht Bestandteil des vorliegenden Geschäfts. Das Bauprojekt «Strasse» ist so ausgelegt, dass das heute gültige Regime (50/30), wie aber auch jeweils ein um eine Stufe reduziertes Temporegime (30/20), funktionieren würde. Eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfordert ein separates Verfahren, welches mittels einem GR-Beschluss und einer anschliessenden Prüfung durch den Kanton aufgleist werden muss. Auf den Abschnitten A1 – A3 wird eine Temporeduktion auf 30 km/h angestrebt.



Terminplan

- | | |
|---|------------|
| • Behandlung Geschäft Bau- und Planungskommission | 16.10.2024 |
| • Behandlung Geschäft Gemeinderat | 31.03.2025 |
| • Behandlung Geschäft Grossen Gemeinderat | 12.05.2025 |
| • Eigentumsübertrag an Gemeinde | 2025 |
| • Baugesuchverfahren / Ausführungsprojekt | 2025/26 |
| • Ausschreibung Baumeisterabreiten | 2026 |
| • Baustart | 2026/27 |

Postulat Nr. 18/2019

Die geforderten Unterlagen liegen nun vor, weshalb das Postulat mit dem vorliegenden Geschäft abgeschrieben werden kann.

Mitbericht Finanzen

Wie im Geschäft erwähnt, sind im Investitionsplan die Ausgaben berücksichtigt und somit in der Finanzplanung enthalten.

Die Berechnung der Abschreibungen erfolgt nach den Vorgaben von HRM2, mit einer Nutzungsdauer von 40 Jahren. Die Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode.

Jahr	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bruttoinvestition	200'000	1'800'000	140'000			
Buchwert vor Abschreibungen	200'000	1'995'000	2'083'846	2'029'008	1'974'170	1'919'332
Abschreibung (linear, 40 Jahre Nutzungsdauer = 4%)	5'000	51'154	54'838	54'838	54'838	54'838
Restwert Buchwert	195'000	1'943'846	2'029'008	1'974'170	1'919'332	1'864'494
Jährliche Kapitalkosten						
Abschreibung	5'000	51'154	54'838	54'838	54'838	54'838
Kalkulatorische Verzinsung 2.5%	5'000	4'875	68'035	71'015	69'096	67'177
Total Folgekosten z. L. ER	10'000	56'029	122'873	125'853	123'934	122'015

Die Investitionsfolgekosten sind im Finanzplan 2024 enthalten und somit unter den aktuellen finanziellen Gegebenheiten tragbar. Die Kosten sind im Finanzplan enthalten. Das Projekt Bahnhof- und Bütigenstrasse Buswil wird im Jahr 2066 sowohl in der Anlagenbuchhaltung wie auch in der Finanzbuchhaltung komplett abgeschrieben sein.

Der notwendige Verpflichtungskredit wird auf dem Darlehensweg finanziert und führt zu einem Anstieg der Verschuldung der Gemeinde Lyss. Es wird mit einem kalkulatorischen Zinssatz von 2.5% gerechnet.

Bei den Investitionseinnahmen werden nur wirtschaftlich zugesicherte Beiträge Dritter angerechnet und dem Verpflichtungskredit in Abzug gebracht. Der zugesicherte Pauschalbetrag von Fr. 650'000.00 wird somit an die Investitionskosten angerechnet.

Beim Bereich Abwasser handelt es sich um eine Spezialfinanzierung. Unter Spezialfinanzierung versteht man die Zuordnung von Einnahmen und Ausgaben zu bestimmten Aufgaben. Dabei besteht zwischen der erbrachten Aufgabe und den bezahlten Entgelten ein direkter Zusammenhang. Die jährlich erwirtschafteten Erträge decken nie exakt den ebenfalls jährlich anfallenden Aufwand. Innerhalb der Erfolgsrechnung ergeben sich Gewinne oder Verluste. Verluste müssen durch zweckbestimmte Erträge (frühere oder evtl. zukünftige) abgedeckt werden. Es dürfen keine Steuergelder verwendet werden. Gewinne stehen der zukünftigen Aufgabenerfüllung zur Verfügung. Beim Rechnungsabschluss werden die Ergebnisse der spezialfinanzierten Aufgabenbereiche in die Bilanz (Spezialfinanzierung Eigenkapital) übertragen.

Im Bereich Abwasser erfolgen die Abschreibungen analog dem allgemeinen Haushalt nach dem Prinzip der Lebensdauer. Der Abschreibungsbetrag wird dem Werterhalt, Konto 29302.00 Vorfinanzierung, entnommen und der Erfolgsrechnung gutgeschrieben. Die bisher geltenden Bestimmungen der übergeordneten Gesetzgebung zur Einlage in den Werterhalt gelten weiterhin (60 – 100% des Wiederbeschaffungswertes, Einlagen bis 25% des Wiederbeschaffungswertes zwingend). Dem Konto Werterhalt werden aber nur noch die ordentlichen Abschreibungen entnommen. Es sind keine zusätzlichen Abschreibungen mehr zulässig. Unter HRM2 ist es somit möglich, in den Bereichen Wasser und Abwasser sowohl einen Bestand im Verwaltungsvermögen wie auch einen Bestand in der Vorfinanzierung Werterhalt auszuweisen.

Per 01.01.2024 weist die Spezialfinanzierung Abwasser folgende Saldi auf:

Eigenkapital	Fr. 1.5 Mio.
Werterhalt	Fr. 13.7 Mio.

Als Folge der hohen Investitionen und der daraus resultierenden Folgekosten sowie der laufenden Betriebskosten wird der Saldo bei der Spezialfinanzierungen Werterhaltung in den nächsten Jahren schrittweise abnehmen (höhere Abschreibungsbelastung als Einlage in die Werterhaltung). Unter den gegebenen Umständen ist der vorliegende Kreditantrag finanzierbar, ohne dass die Gebührenstruktur kurz-/mittelfristig angepasst werden muss.

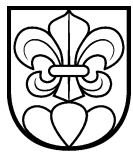
Bzgl. Fragestellung Spezialfinanzierung Infrastrukturfonds Buswil wird auf das GGR-Geschäft vom 22.06.2020, Umgestaltung Bahnhofgebiet Buswil, verwiesen. Der Betrag wird vollumfänglich für dieses Projekt verwendet.

Erwägungen

Christen Rolf, Gemeinderat, Mitte: Es geht um ein grosses Geschäft, das die Gemeinde Buswil betrifft. Es handelt sich dabei um eine Angelegenheit mit einer langen Geschichte. Die Bahnhofstrasse und die Bütigenstrasse sind seit der Fusion der Gemeinden Lyss und Buswil keine Kantonsstrassen mehr, sondern eine interne Verbindung innerhalb der Gemeinde. Gemäss dem Strassennetzplan des Kantons ist vorgesehen, dass diese Strassen nicht mehr vom Kanton betrieben werden.

Im aktuellen Strassennetzplan 2022 bis 2027, in der Etappe 1, ist sogar eine Verfügung geplant, die Strasse bis Ende dieses Jahres zu an die Gemeinde Lyss zu übergeben. Mit dem Postulat SP, Grün, GLP und EVP vom 04.11.2019 kam aber erst wirklich Bewegung in die Angelegenheit. Der GR wurde beauftragt, in Zusammenhang mit der Übernahme der Strasse auch die Sicherheit in der Schulwegverbindung umzusetzen.

Dadurch wurde mit dem Kanton ein ausserordentliches Verfahren angedacht und umgesetzt. Statt die Strasse in einem werkmangelfreien Zustand zu übergeben, wie es der Regierungsrat



vorschreibt, wurde zwischen der Gemeinde Lyss und dem Kanton Bern eine Zielvereinbarung getroffen. Die Sanierung oder die werkmangelfreie Strassenherstellung wird gleichzeitig genutzt, um die Strasse umzugestalten, sodass eben auch die sichere Schulwegverbindung gewährleistet ist. In der Zielvereinbarung führt dies dazu, dass die Gemeinde Lyss die Strasse im Ist-Zustand übernimmt. Jedoch übernimmt der Kanton unüblicherweise die Kosten für die Behebung der Mängel. Diese Mittel werden dann für die Umgestaltung genutzt, so wie sie im Geschäft vorliegt, inkl. Sicherheit des Schulweges.

Eine breit zusammengesetzte Arbeitsgruppe hat mit dem Planer RSW AG, der auch das Bahnhofgebiet geplant hat, verschiedene Varianten geprüft. Es wurde eine Mitwirkung in Form eines Workshops mit interessierter Bevölkerung veranstaltet, welche dann das vorliegende Projekt als Bestvariante verabschiedet hat.

Mit dem Kanton wurde eine Vereinbarung vorbereitet, um die Mitfinanzierung sicherzustellen. Die Gemeinde Lyss hat die Strasse beim angemeldet und eine Laufnummer erhalten. Dies bedeutet, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Beitrag vom Agglomerationsprogramm Biel-Lyss erwartet werden darf. Später sieht der GGR bei der Abrechnung des Bahnhofgebiets, wie sich das auswirken kann.

Im Geschäft wurden Fr. 400'000.00 eingesetzt. Die Abteilung Bau + Planung geht aber davon aus, dass dies ein Minimalbetrag sein wird. Der Redner dankt dem GGR für die Annahme dieses Geschäfts und freut sich darauf, in Busswil ein weiteres Projekt umzusetzen, das der ganzen Gesellschaft zugutekommt.

Clerc Yannic, FDP: Die FDP beantragt eine Rückweisung der Punkte 2 bis 4 des Geschäfts. Sie hat in der Fraktion das Geschäft sehr kritisch diskutiert und ist der Meinung, dass die Kosten dieses Projekts sehr hoch sind und nicht im Verhältnis stehen. In der derzeitigen finanziellen Lage muss jedes Projekt kritisch beurteilt werden, gerade wenn hohe Kosten und auch Folgekosten zu erwarten sind.

Weiter ist es gemäss der Information an die Fraktion so, dass die Kostenbeteiligung seitens Kanton sowieso besteht, selbst wenn das Projekt noch nicht pfannenfertig auf dem Tisch liegt. Der Fraktion FDP ist es wichtig zu betonen, dass sie nicht grundsätzlich gegen die Übernahme der Bahnhof- und Bütigenstrasse des Kantons. Im Gegenteil, deshalb wird der Punkt 1 zur Annahme beantragt.

Das Projekt ist zum jetzigen Zeitpunkt aus Sicht der Fraktion FDP schlicht zu teuer. Sie findet, dass das vorliegende Geschäft des GR überarbeitet werden sollte und zu einem späteren Zeitpunkt günstiger noch einmal dem GGR vorgelegt wird.

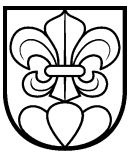
Aydin Savas, SP: Der Redner hält heute sein erstes Votum im GGR – und zwar für ein sehr gewichtiges Geschäft für Busswil. Der Redner wohnt in Busswil, wo seine Kinder zur Schule gegangen sind.

An dieser Stelle möchte der Redner sich bedanken. Erstens bei der Gemeindeabteilung, die zuständig war für die detaillierten Unterlagen und die gute Vorprojektführung. Zweitens bei allen Teilnehmern der Arbeitsgruppe für ihren Einsatz und insbesondere beim Eltern-Forum Busswil, das sich ebenfalls eingesetzt hat.

Der Redner fängt gerne mit den Hauptzielen an. Auf Seite 1 der Projektorientierungsunterlage ist die Rede von Sicherheitsdefiziteliminierung für Schulkinder und Langsamverkehr. Es geht um die Aufwertung, Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Dorfkerns sowie um einen Flüsterbelag zur Lärmreduzierung – denn Lärm macht krank. Auch die Umsetzung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes wird erwähnt.

Der Redner befindet diese Ziele alle als hervorragend. Sie haben ihm Freude bereitet beim Lesen. Anders als es der Titel des Geschäfts suggeriert, geht es hier nicht nur um Verkehrsberuhigungsmassnahmen, sondern um eine einmalige Gelegenheit, einen Dorfkern für die künftige Generation in Busswil zu schaffen. Einen Dorfkern, der Busswil attraktiv macht für neue Zuzüger und neue Familien.

Sparen und sich um die Finanzen sorgen, das ist natürlich eine gute Sache. Der Redner ist der Meinung, dass nicht an der Verkehrssicherheit und an der Sicherheit des Schulwegs gespart werden darf. Das wäre der falsche Ort, um zu sparen. Ein grosser Teil der Kosten sind Tiefbauarbeiten und zu buddeln kostet – das weiss der GGR. Hier jetzt zu sparen, wäre aufgeschoben und nicht aufgehoben. Eine solche Finanzpolitik zu verfolgen, wäre kurzfristig und am falschen Ort gespart.



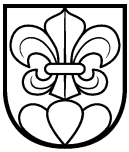
Es geht beim vorliegenden Geschäft um die Lebensqualität in Busswil für die BewohnerInnen der Gemeinde Lyss. Im Kontext zur Finanzstrategie von Lyss gilt es auch zu beachten, dass noch einen Zusatzbetrag von Fr. 400'000.00 aus dem Agglomerationsprogramm Biel-Lyss erhalten werden. Dieser stattliche Betrag ist in der Rechnung noch nicht berücksichtigt. Das heisst, der Nettobetrag beim Kostenvoranschlag würde um die Fr. 400'000.00 vermindert und auf Fr. 1.6 - 1.7 Mio. belaufen.

Das heisst aber auch im Umkehrschluss: Falls das Geschäft abgelehnt oder verzögert wird, besteht die Gefahr, dass die Gemeinde auf die Fr. 400'000.00 allenfalls verzichten müsste. Es ist nicht gesagt, dass das Projekt zu einem späteren Zeitpunkt auch von diesem Kuchen profitieren kann und unterstützt würde

Zwei Punkte noch: Zum Temporegime, das nicht Bestandteil des Geschäfts sein soll, ist die Fraktion SP der Meinung, dass es keinen Sinn macht, mit entsprechenden Investitionen ein attraktives Dorfzentrum zu gestalten – mit offenen Zonen beim Schulhaus, beim Spielplatz, beim Bürgerplatz und so weiter - und danach trotzdem ein Temporegime von 50 km/h beizubehalten. Die Fraktion plädiert deshalb für das Temporegime 30/20, auf dem die ganze Planung auch aufgebaut wurde.

Im Weiteren ist der Redner der Meinung, dass folgendes nicht optimal gelöst ist. Beim Knoten von Länggasse zur Bahnhofstrasse, also wirklich gerade in der Nähe des Bahnhofs, ist eine quadratische Kreuzung, die eben nicht in der Zone A1 liegt und somit auch nicht Bestandteil dieses Geschäfts ist. Das ist schade. Denn die Situation an dieser Kreuzung ist sehr undurchsichtig, insbesondere für die Schulkinder. Die Vortrittsregelung überfordert viele BewohnerInnen und den Redner manchmal auch sowie wie weitere Verkehrsteilnehmende.

Schade wurde die Zone A1 bei der Planung nicht um 1 - 2 Meter gegen den Bahnhof erweitert, um den Knoten mit aufzunehmen. Auch hier plädiert die Fraktion SP beim späteren Verfahren das Temporegime bei diesem Punkt mit zu thematisieren. In diesem Sinn stimmt die Fraktion SP dem Antrag geschlossen zu.



Büchler Jan, Mitte: Zum Zurückweisungsantrag der FDP: Die Fraktion Mitte findet, Busswil hat es verdient, dass die Strasse, die seit der Fusionierung kaum mehr angegangen ist, saniert wird. Sie ist dafür, dass Busswil eine Gemeindestrasse erhält, die dem Ort auch würdig ist. Es wäre falsch, dass einfach das Geld einkassiert und nachher trotzdem nichts an der Strasse gebaut wird. Aus diesem Grund wird der Rückweisungsantrag der FDP nicht unterstützt.

Guggisberg Sandro, GLP: Es ist bereits viel gesagt worden von zwei Seiten, daher kann sich der Redner sehr kurz fassen. Die Fraktion GLP wird den Rückweisungsantrag ebenfalls ablehnen.

Bangerter Roland, SVP: Auch die Fraktion SVP hat das vorliegende Geschäft besprochen und ist zum folgenden Schluss gekommen.

- Antrag 1 des Geschäfts: Die Übernahme der Bahnhofstrasse und Bütigenstrasse mit der Entschädigung des Kantons von Fr. 650'000.00 ist unumstritten. Die Gemeinde muss die Strasse selbst übernehmen. Im Weiteren erhält die Gemeinde Lyss aktuell noch einen substanziellen Beitrag für die Sanierung. Dies ist pragmatisch und sinnvoll.
- Zum Antrag 2: Im Bauprojekt mit dem Verpflichtungskredit von über Fr. 2 Mio. wie auch bei den Anträgen 3 und 4 unterstützt die Fraktion den Rückweisungsantrag der FDP.

Dies aus folgenden Gründen:

Erstens zeigt der technische Bericht klar, was hier geplant ist. Es geht weit über eine zweckmässige Instandstellung hinaus. Die Ausführung entspricht vielmehr einer Luxusvariante mit übertriebener Möblierung, flächendeckender Pflasterung und einem gestalterischen Anspruch, der der Realität in einem Dorfzentrum nicht gerecht wird. Die Bahnhofstrasse ist kein verkehrsberuhigter Marktplatz, sie ist Schulweg, Hauptzufuhr für die Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie.

Zweitens sieht das Projekt baulich eine Tempo-20-Zone vor, insbesondere im Abschnitt des Schulhauses. Rechtlich ist die Zone noch gar nicht beschlossen. Gemäss dem technischen Bericht braucht es dazu ein separates Verfahren. Zuerst müsste der GR den Beschluss fassen und dann eine Prüfung und eine Publikation durch den Kanton erfolgen. Dennoch wird die Bauausführung bereits so gestaltet, als wäre die Tempo-20-Zone eine beschlossene Sache. Im vorliegenden Geschäft steht das Temporegime zwar nicht ausdrücklich zur Diskussion, trotzdem ist

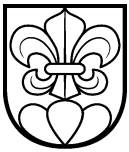
der technische Bericht so formuliert, dass davon ausgegangen werden muss, dass der GR die Einführung der Tempo-20-Zone beim Schulhaus in nächster Zeit allein beschliessen könnte und wahrscheinlich auch möchte. Die Fraktion SVP hält dies für politisch heikel. Ein solcher Entscheid darf nicht im Alleingang gefällt werden, sondern gehört in eine offene, demokratisch legitimierte Diskussion hier im GGR.

Auch inhaltlich sieht die Fraktion SVP keinen Mehrwert gegenüber dem bisherigen Tempo 30. Der Sicherheitsgewinn ist nicht belegt. Dafür entstehen Unsicherheiten, vor allem bei den Kindern, die im Wechselspiel zwischen Tempo 20 und 30 kaum mehr verstehen, wann sie Vortritt haben und wann eben nicht. Dies ist jetzt bereits der Fall an der Bahnhofkreuzung.

Drittens sind sage und schreibe 59 Bäume entlang der Strasse geplant. 59 Bäume ist absurd und steht in keinem Verhältnis zur verfügbaren Fläche. Der Platz reicht schlicht nicht aus. Insbesondere nicht im Bereich mit Parkplätzen, bei privaten Einfahrten oder auch für den landwirtschaftlichen Verkehr. Ein konkretes Beispiel hierzu: Die Parkplätze beim Coop wären mit diesen Bäumen praktisch unbrauchbar. Gleichzeitig wird die Fahrbahn durch die bauliche Verengung weiter eingeschränkt, mit direkten Folgen für die Landwirtschaft und die Anlieferung der Industrie. Drei aktive landwirtschaftliche Betriebe befinden sich in Busswil im Dorfzentrum. Für diese Betriebe ist eine Durchfahrtsicherheit kein nice-to-Have, sondern eine Voraussetzung.

Hinzu kommt die gewerbliche Versorgung. Unsere Detailhändler, darunter der Coop und der Denner, werden über diese Strassen mit dem Lastwagen beliefert. Auch diese Transporte benötigen Platz, Übersichtlichkeit und vor allem keine zusätzlichen Hindernisse.

Viertens ist bereits heute der Verkehrsfluss im Abschnitt beim Schulhaus eingeschränkt, unter anderem durch die bestehenden baulichen Hindernisse. Die geplanten Massnahmen verschärfen die Situation weiter, anstatt sie zu verbessern. Damit wird der Schulweg sicher nicht sicherer, sondern unübersichtlicher. Dabei ist die aktuelle Situation keineswegs unsicher. Bahnhof- und Bütigenstrasse verfügen bereits über gut platzierte, klar markierte und sichere Fussgängerstreifen. Die Einführung von zusätzlichen baulichen Schikanen, wie sie in der vorliegenden Planung vorgesehen sind, ist unnötig und bringt keinen erkennbaren Mehrwert. Im Gegenteil, mehr Schikanen bedeuten weniger fliessender Verkehr, das führt zu vermehrtem Stopp and Go, was wiederum zu mehr Abgas- und Lärmemissionen führt. Diese negativen Effekte kennt die Bevölkerung bereits von der heutigen Einengung beim Schulhaus.



Das Projekt muss aus Sicht der SVP überarbeitet werden, bevor die Fraktion bereit ist, einen so umfassenden Kredit zu sprechen. Zusammenfassend unterstützt die Fraktion SVP den Rückweisungsantrag der FDP aus voller Überzeugung. Es braucht eine funktionale, realitätsnahe Lösung und keine Luxusgestaltung.

Schnegg Christine, EVP: Die Fraktion EVP unterstützt das Geschäft in allen Punkten, so wie es der GR vorgelegt hat. Sie lehnt die Rückweisung der FDP ab.

Die meisten Argumente dafür sind bereits von denen Fraktionen genannt worden. Es war eine lange Vorbereitung für dieses Geschäft, es gab eine Mitwirkung der BusswilerInnen sowie eine Arbeitsgruppe mit Personen, die ein hohes Kostenbewusstsein haben. Fachleute haben das Projekt erarbeitet. Die Fraktion EVP massiert es sich nicht an und sagt, dieses Projekt ist völlig übersteuert. Sie hat persönlich auch keine Probleme mit den Bäumen. Die Rednerin könnte sich vorstellen, dass die Bevölkerung in Zukunft froh sein wird um möglichst viele Bäume, da sie eine grosse Kühlung in den heissen Sommermonaten bringen. Es wäre ein Affront gegenüber den BusswilerInnen, das Geschäft nun zurückweisen wird mit der Forderung, es abzuspecken. Es geht um Sicherheit, technische Instandstellung und eine attraktive Gestaltung. Die Fraktion EVP lehnt die Rückweisung aus diesen Gründen ab.

Hunziker Thomas, GLP: Zum Rückweisungsantrag hat sich schon der Fraktionschef der GLP, Guggisberg Sandro geäussert. Deshalb kommt der Redner gleich zum Geschäft. Was lange währt, wird endlich gut. Schon 2019 wurde in einem überparteilichen Postulat die Verbesserung der Sicherheit der Schulwege in Busswil gefordert. Nun freut sich die Fraktion GLP über die baldige Umgestaltung, denn nicht nur die SchülerInnen werden profitieren, sondern auch die ganze Bevölkerung wird von dieser Verkehrsberuhigung profitieren. Positiv ist auch zu vermerken, dass energieeffiziente LED-Technologie zur Beleuchtung eingesetzt werden soll. Das spart kostbaren Nachtstrom und dementsprechend wird auch die Lebensdauer der Lampen verlängert, was zu einer Senkung der Betriebskosten führt.

Betreffend Geschwindigkeit bittet der Redner darauf zu achten, dass während der Dorfdurchfahrt möglichst wenig gewechselt wird. Es ist für AutofahrerInnen, FussgängerInnen und insbesondere auch für die SchülerInnen gleichermaßen nachteilig, wenn die Regeln dauernd ändern. Der Kollege der SVP hat das entsprechend schon erwähnt und das wäre auch dem Redner wichtig.

Heute mag es noch kein Problem sein, aber vielleicht in ein paar Jahren doch eventuell ein Problem - die selbstfahrenden Fahrzeuge müssen die Geschwindigkeitstafeln lesen können. Bitte darauf achten, dass entsprechende Normen eingehalten werden, auch wenn dies heute noch nicht gefordert ist. Die Fraktionen GLP und Mitte unterstützen das Geschäft.

Christen Rolf, Gemeinderat, Mitte: Der Redner nimmt Stellung zur Rückweisung des Geschäfts. Selbstverständlich liegt es in der Zuständigkeit und Kompetenz des GGR, das Geschäft zurückzuweisen. Aus Sicht des Redners, müsste eine Zurückweisung aber vollumfänglich erfolgen, das heisst also Punkt 1, 2, 3 und 4.

Der Redner teilt die Meinung nicht, dass die Gemeinde den Vertrag oder die Übernahme genehmigen könne, Fr. 650'000.00 einkassiere und dann irgendwann das Gefühl habe, das Projekt zu überarbeiten. Da scheint dem Redner ein kleines Missverständnis in der Interpretation vorzuliegen. Wie bereits erwähnt, besteht eine Zielvereinbarung mit dem Kanton, bei welchem ein ausserordentliches Verfahren festgelegt wurde.

Ein ordentliches Verfahren wäre folgendes: Nach dem Strassennetzplan verfügt der Regierungsrat und übergibt die Strasse, mit einer Rechtsmittelbelehrung. D.h., die Gemeinde Lyss könnte sich dagegen zur Wehr setzen oder nicht. Der Kanton muss die Strasse, wie bereits gesagt, in einem werkmangelfreien Zustand übergeben. Dann würde die Strasse der Gemeinde Lyss gehören für den zukünftigen betrieblichen und baulichen Unterhalt.

Die Gemeinde Lyss wollte dies nicht, weil noch Anpassungen geplant sind. Normalerweise werden die Anpassungen beim Kanton bestellt und dieser zahlt dafür. In der Zielvereinbarung wurde ein anderer Weg gewählt. Die Gemeinde Lyss übernimmt das Projekt, dafür entschädigt der Kanton der Gemeinde Lyss die Mängel. Das ist ausserordentlich.

Wenn der GGR heute den Vertrag genehmigen will, könnte man den Eindruck bekommen, dass damit die Übernahme der Strasse genehmigt wird. Aber dort liegt das Missverständnis: Das wird nicht gemacht.

Es ist kompliziert, aber es wurde im Geschäft versucht verständlich darzustellen. Letztendlich entscheidet der Regierungsrat, ob dieser Vertrag unterschrieben wird oder nicht. Wenn nun die Gemeinde Lyss zwar zustimmt, alles Geld nimmt, in der Bilanz zurückstellt und dann selber für die Sanierung schaut, ist unklar ob der Regierungsrat in diesem Fall seine Zustimmung auch erteilt.

Der Redner bittet, wenn die Rückweisung angestrebt wird (was aus seiner Sicht verständlich wäre, da es um viel Geld geht), um eine eine gesamtheitliche Rückweisung. Es darf nicht das Gefühl entstehen, es helfe der Gemeinde Lyss, wenn der GGR hier nur die Rosinen picken will. Daher die Rückweisung über alles oder über nichts.

Zum restlichen Geschäft - wie sinnvoll die Fr. 2.1 Mio. eingesetzt werden können und was das Temporegime ist - muss der Redner wohl bei der Geschäftsdarlegung noch einmal ein Votum abgeben. Jetzt geht es nur um die Rückweisung. Der Redner erlaubt sich, nachher noch einmal für die Details zum Temporegime und all die Punkte zu sprechen.

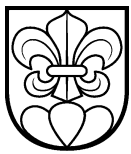
Antrag Eggli Martin, SVP: Unterbrechung Sitzung um 5 Minuten zur Beratung in den Fraktionen.

Abstimmung

Der Antrag wird grossmehrheitlich angenommen.

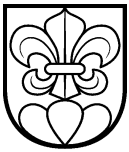
Clerc Yannic, FDP: Die Fraktion FDP hätte gerne noch einmal eine Stellungnahme des GR, ob es tatsächlich so ist, dass nur über alle vier Punkte gleichzeitig befunden werden kann und nicht über jeden Punkt einzeln. Gemäss eigener Information und auch aus dem Ratsbüro, besteht die Möglichkeit über jeden Punkt einzeln zu urteilen. Merci für die Klarstellung.

Christen Rolf, Gemeinderat, Mitte: Der GGR hat vier Punkte zur Abstimmung. Selbstverständlich kann der GGR über alle vier einzeln beraten. Der Redner teilt die Meinung nicht, dass nur der erste Punkt zurückgewiesen wird und automatisch das Postulat erfüllt wird. Der vierte



Punkt könnte ebenfalls nicht erfüllt werden. Aus Sicht des Redners wäre es falsch, den Eindruck zu haben, dass die Übernahme beschlossen wird (beschlossen wird sie nicht, denn es handelt sich um eine Verfügung) und dabei Fr. 650'000.00 eingenommen werden. Diese Meinung wird vom Redner nicht geteilt. Es müsste alles zurückgewiesen werden, so dass das Geschäft neu beurteilt werden kann. Das liegt in der Zuständigkeit des GGR. Es wäre schade, aber es ist die Kompetenz und Zuständigkeit des GGR. Den Eindruck zu haben, dass die Gemeinde Lyss jetzt Fr. 650'000.00 kassieren könnte und danach nichts macht, teilt der Redner nicht. Er teilt auch die Mitteilung nicht, welche vom Büro verschickt wurde. Im Vorfeld darf der Redner sich nicht melden, ansonsten würde er eine rote Linie überschreiten. Darüber wurde auch schon diskutiert.

Es besteht eine Zielvereinbarung und es wird ein ausserordentliches Verfahren angestrebt. Es ist mit dem Kanton abgemacht, dass er uns auszahlt, weil die Gemeinde Lyss eine Umgestaltung der Strasse beabsichtigt. In der Zielvereinbarung steht nur, dass die Gemeinde Lyss das Geld zur Ausstattung braucht. Im wirklichen Vertrag könnte man es anders lesen, aber gemäss der Bundesverfassung Artikel 5 wird uns auferlegt, nach guter Treu und Glaube zu handeln. Es würde gegen das Gebot Treu und Glauben verstossen, wenn die Gemeinde Lyss jetzt einen Teil des Projekts zurückweist und beim Rest das Gefühl hat, es zu akzeptieren. Deshalb zweifelt der Redner daran, ob der Regierungsrat diesen Vertrag unterschreibt. Nicht umsonst verlangt dieser immer wieder, dass er zuerst der Beschluss im zuständigen Organ der Gemeinde gefällt wird, bevor der Regierungsrat selbst unterschreibt. Der Redner zweifelt, ob der Vertrag so unterschrieben wird, es ist aber nicht ausgeschlossen. Es könnte sein, dass er einfach die Strasse verfügt und diese dann werkmangelfrei sanieren muss. Selbstverständlich hätte in diesem Fall die Gemeinde Lyss ein Rechtsmittel, um sich gegen die Verfügung wehren zu können. Mit dem vorliegenden Vertrag sagt die Gemeinde aus, dass sie sich gegen eine Verfügung nicht wehren wird, das Geld nimmt und damit umbaut. Der GGR kann über jeden Punkt abstimmen. Der Redner empfiehlt dies aber nicht; entweder alles oder nichts, auch aus Rücksicht auf den Grundsatz von Treuen und Glauben.



Clerc Yannic, FDP: Die Fraktion FDP hat eine andere Auslegung dieser Punkte. Es geht der Fraktion FDP nicht darum, Geld einzustreichen und nichts zu machen, sondern darum, das Projekt zu überarbeiten. Es gibt ein Commitement dazu, dass diese Strasse übernommen wird, aber nicht so, wie es jetzt angedacht ist. Die Fraktion FDP bleibt dabei, einen Rückweisungsantrag für die Punkte 2 bis 4 zu stellen.

Der Redner möchte darauf hinweisen, dass in Zukunft das Geschäft entsprechend ausgeführt wird. Er glaubt, dass es dem GGR zuzutrauen ist, auch komplexe Sachverhalte zu verstehen und zu beurteilen bzw. ob das ein Gesamtpaket ist oder nicht. Besten Dank.

Rückweisungsantrag FDP: Punkt 2, 3 + 4

Abstimmung

Der Antrag wird mit 15 : 20 Stimmen abgelehnt.

Christen Rolf, Gemeinderat, Mitte: Der Redner möchte zu all diesen Voten etwas sagen: Fr. 2,1 Mio. minus den Betrag aus dem Agglomerationsprogramm Biel-Lyss ist viel Geld, jedoch auch gut investiertes Geld. In der Arbeitsgruppe wurden verschiedene Varianten geprüft, so auch eine 20er-Zone vom Bahnhof bis nach Bütigen. Dort wird heute 50 gefahren. Im Weiteren wurde eine Mitwirkung veranstaltet. Es waren viele BuswilerInnen (auch aus dem Parlament) in der Arbeitsgruppe, die die verschiedensten Varianten prüften. Der Redner meldet, dass aus der Arbeitsgruppe ein Konsens besteht.

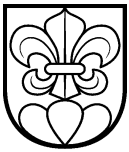
Warum ist jetzt das Temporegime hier nicht ein Teil? Der GGR kennt dies auch aus allen anderen Strassenprojekten, welche in Lyss geplant waren und sind. Es handelt sich um ein separates Verfahren. Der technische Bericht geht zwar deutlich davon aus, dass es auf ein Temporegime 30-20-30 hinauskommt. Im Geschäft ist aber genauso deutlich dargestellt, dass die jetzigen Temporegime um eine Stufe reduziert werden können. Dies wäre problemlos. Der bauliche Ausbau ist dementsprechend gemacht, damit es funktioniert - daher also 50-30-50-er Tempo. Im Umkehrschluss könnte auch Tempo 30 über alles vorgeschrieben und über die ganze Bahnhofstrasse eingeführt werden. Im Moment besteht nur um den Bereich des Schulhauses eine 30er-Zone, welche funktioniert und auch der Wille des GR ist. Dieser hat sich im Geschäft dazu geäußert, dass er eine 30er-Zone bevorzugt statt dem Wechsel im Temporegime.

Zu den Bäumen hat sich der GR auch bereits geäußert. Es liegt im technischen Bericht aufgeführt eine Reduktion von 10% der Bäume vor. Hier kommt aber noch ein Ausführungsprojekt hinzu, welches in den Details genauer angeschaut werden muss. Es ist sicherlich wichtig, dass eine begrünte Strasse mit Schatten gewünscht ist, als eine komfortable Strasse gebaut wird. Es wird etwas Schönes - und Buswil als ein ländliches Dorf mit einem ländlichen Kern, dem soll dieses Projekt auch gerecht werden.

Der technische Bericht geht auch deutlich darauf hin, wie es mit der Verkehrsbeziehung ist, Lastwagen-Lastwagen, Traktor-Lastwagen, PW-Traktor, PW-PW, ect. Er zeigt auch auf, dass gekreuzt werden kann, auch gerade im langsamen Tempo. Er nimmt aber auch die Idee auf, aus dem Ortskern Bahnhofstrasse, Bielstrasse, Fabrikstrasse einen grossen Kreisel zu erstellen - also ein Einbahnregime. Dies könnte mit angedacht werden, so dass es gar nicht zu einer Kreuzung kommt von verschiedenen Fahrzeugen insb. für den Schwerverkehr. Das Projekt lässt alle diese Varianten zu, ist aber eben ein separater Teil und baulich ist geplant, dass beide Varianten möglich bleiben, sowohl eine 20er-Zone wie eine 30er-Zone oder allenfalls sogar eine 50er-Zone. Dies alles ist deutlich aus dem technischen Bericht herauszulesen.

Das Thema bei dieser Kreuzung vorne am Bahnhof, kann auch separat angeschaut werden. Es muss nicht zwingend in die Etappe «A1» aufgenommen zu werden oder nicht. Mit den «Zacken» wurde versucht aufzuzeigen, dass prinzipiell diejenigen, die sich auf dem Quadrat befinden, den Vortritt haben oder ein Trottoir-Übergang eingebaut wird. Der Redner versteht diejenigen, die aussagen, dass diese Kreuzung kompliziert und schwierig zu verstehen ist. Daher muss dies dementsprechend angeschaut werden. Dies kann aber auch ausserhalb vom Projekt und der Etappe A1 erledigt werden.

Zusammenfassend, Buswil wird einen attraktive und gute Ortskernstrasse erhalten - gerade vom Spielplatz weg über das Schulhaus bis zum Bahnhof, der jetzt doch ein schöner Platz geworden ist. In der Abrechnung wird darüber sicherlich noch gesprochen. Die Gemeinde Lyss bekommt die Werkleitungen. Dieser Teil sind Anyway-Kosten von Fr. 750'000.00. Daraus resultieren Fr 1.7 Mio., Fr. 1.8 Mio., vielleicht Fr. 1.6 Mio., je nachdem wie viel das Agglomerationsprogramm Biel-Lyss abwirft. Es ist gut investiertes Geld in diese Infrastruktur und auch langlebig investiert. Im Weiteren wird auch Sorge zum Geld getragen, die ersten Projekte waren zwischen Fr. 3.5 Mio. und Fr. 4 Mio.. Die Mitglieder aus der Arbeitsgruppe können dies bestätigen. Es wurde also bereits gekürzt und geschaut, dass nicht über das Ziel hinausgeschossen wird. Es verhindert nicht die weiteren Projekte nach der Finanzstrategie. Die Investitionen werden vernünftig getätigt. Es heisst nicht, dass in Lyss die Badi, das Sportzentrum oder die Schulanlagen nicht umgesetzt werden können. Diese sind im Finanzplan vorgesehen. Die Tragfähigkeit liegt vor. Dies alles kann in der Finanzstrategie eingesehen werden, insbesondere was das alles genau bedeutet. Der Redner bittet darum, diesem Geschäft erneut zuzustimmen.



Beschluss 21 : 15 Stimmen

Der GGR:

- 1) **bestätigt die Übernahme der Bahnhof- und Bületigenstrasse Buswil vom Kanton mit Entschädigung von Fr. 650'000.00 an die Gemeinde für noch ausstehenden Unterhalt.**
- 2) **beschliesst das Bauprojekt «Bahnhof- und Bületigenstrasse Buswil» und spricht dafür einen Verpflichtungskredit von Fr. 2'103'000.00. Teuerungsbedingte Mehrkosten gelten als genehmigt (für die Berechnung der Teuerung wird der Baupreisindex Espace Mittelland Tiefbau verwendet).**
- 3) **beschliesst das Bauprojekt «Kanalisation» gemäss GEP Buswil und spricht dafür einen Verpflichtungskredit von Fr. 750'000.00 aus des Spezialfinanzierung «Abwasser». Teuerungsbedingte Mehrkosten gelten als genehmigt (für die Berechnung der Teuerung wird der Baupreisindex Espace Mittelland Tiefbau verwendet).**
- 4) **schreibt das Postulat «Übernahme Bahnhofstrasse durch die Gemeinde und anschliessende verkehrsberuhigende Massnahmen zur Sicherung des Schulweges durch die Gemeinde» (Nr. 18/2019) als erfüllt ab.**

Mit dem Vollzug wird der GR beauftragt. Der GR wird ermächtigt, notwendige und zweckmässige Projektänderungen vorzunehmen, sofern sie den Gesamtcharakter der Projekte nicht verändern. Der GR kann diese Kompetenz an die zuständige Abteilung delegieren.

Punkt 2 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss Art. 45 Abs. 1 und Art. 46 Bst. b Gemeindeordnung (GO).

Beilagen

Technischer Bericht
Situationspläne Abschnitte 1-4

