

**1218 Motion (Hansueli Pestalozzi (Grüne), Stephanie Staub (SP), Heidi Eberhard (FDP))  
"Bushaltestelle Mösliweg"**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

Der Gemeinderat wird aufgefordert, auf die Verlegung der Bushaltestelle beim Mösliweg zu verzichten.

**Begründung**

Das Parlament hat an seiner Sitzung von 2.5.2011 die Sanierung der Landorfstrasse genehmigt. Teil des Projekts war die Vorverlegung der bergseitigen Bushaltestelle vor die Abbiegung in den Mösliweg. In der Parlamentsvorlage wurde diese Verlegung damit begründet, dass eine behindertengerechte Bushaltestelle eine Breite von 3 Metern aufweisen müsse, was am bisherigen Standort (*nach* der Abzweigung in den Mösliweg) mit hohen Kosten und Landerwerb verbunden sei.

2 Hauptgründe sprechen gegen die geplante Verschiebung:

- 1 Gemäss den Anforderungen des Bundesamtes für Verkehr (1) genügen bei niveaugleichem Einstieg (d.h. mit Perronkanten von 21-23 cm Höhe) eine Trottoirbreite von 2 Metern. An der bisherigen Haltestelle beträgt die Trottoirbreite 2.5 m. **Somit entfällt die Notwendigkeit der Verlegung der Bushaltestelle aus Kostengründen.**
- 2 Mit der Verschiebung der Bushaltestelle würde der Bus direkt vor dem heute existierenden Fussgängerstreifen anhalten, welcher als Schulweg benutzt wird. Die Detailpläne zeigen, dass der Bus von Motorrädern, Mofas und Velos überholt werden kann. Das bedeutet ein beträchtliches Gefahrenpotenzial insbesondere für Schulkinder. **Die geplante Anordnung ist gemäss Schweizer Norm 640241 (2) nicht zulässig.** Dies wird vom Sicherheitsexperten Daniel Baumann der SWISSTRAFIC AG bestätigt. Dieses Büro untersucht gegenwärtig die Sicherheit der Fussgängerstreifen im Kanton Bern und in Köniz.

Die Quartierorganisationen, der Elternrat der Schule und die Anwohner wehren sich ebenfalls gegen die Verlegung der Bushaltestelle. Zusätzlich zum Sicherheitsaspekt auf dem Fussgängerstreifen machen sie geltend, dass der (Auto-)Rückstau hinter dem Bus in ein steileres Strassenstück und näher zu den Wohnhäusern verschoben würde, wodurch mehr Abgase und Lärm entstehen würde.

**Fazit:**

Die Bushaltestelle kann am bisherigen Standort behindertengerecht ausgebaut werden. Die Verlegung würde zu einem nicht tolerierbaren Sicherheitsrisiko auf dem Fussgängerstreifen führen.

### **Begründung der Dringlichkeit:**

Da der Deckbelag und die Betonplatten für die Bushaltestellen im Frühling/Sommer 2013 eingebaut werden sollen, muss möglichst rasch über den Standort der Bushaltestelle Mösliweg Klarheit geschaffen werden.

### **Eingereicht**

12. November 2012

### **Unterschrieben von 26 Parlamentsmitgliedern**

Hansueli Pestalozzi, Stephie Staub-Muheim, Heidi Eberhard, Erica Kobel-Itten, Thomas Verdun, Markus Plüss, Jan Remund, Mathias Rickli, Thomas Frey, Liz Fischli-Giesser, Anita Moser Herren, Ronald Sonderegger, Beat Haari, Verena Koshy, Bernhard Bichsel, Barbara Thür, Bernhard Zaugg, Hermann Gysel, Andreas Lanz, Ruedi Lüthi, Niklaus Hofer, Heinz Nacht, Elisabeth Rüeeggesser, Hans Moser, Patrik Locher, Stefan Lehmann

### **Antwort des Gemeinderates**

#### **1. Formelle Prüfung**

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion, erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag. (vgl. Beilage, formelle Prüfung der Motion durch die Gemeindeschreiberin vom 14. Dezember 2012).

#### **2. Rückblick und Projektstand**

Im Frühjahr 2010 beantragte die Direktion Planung und Verkehr einen Kredit für die Belagssanierung auf der Landorfstrasse zwischen Weiermatt und Landorf. An der Parlamentssitzung vom 3. Mai 2010 wurde der entsprechende Kreditantrag „Sanierung Landorfstrasse, Abschnitt Weiermattkreisel bis Schulheim Landorf“ beraten. Wegen Unstimmigkeiten bei der Kostenberechnung wurde das Geschäft an den Gemeinderat zurückgewiesen. In der Debatte wurden auch verkehrliche Aspekte zur Diskussion gestellt, die bei der Überarbeitung des Geschäftes zu prüfen waren. Ein Votum betraf die „Fleischbremse“, welche mit dem Bau einer Mittelinsel im Zusammenhang mit dem geplanten Eingangstor beim Schulheim Landorf entstanden wäre. Der Begriff „Fleischbremse“ definiert die Konfliktsituation bei Überholmanövern von Velofahrenden durch Motorfahrzeuge im Bereich von Mittelinseln wegen ungenügender Durchfahrtsbreiten.



Kreditvorlage Belagssanierung Landorfstrasse aus dem Jahr 2010

Anordnung der Haltestellen Mösliweg: links Richtung Niederwangen, rechts Richtung Köniz/Liebefeld, Planausschnitt „Köniz Belagssanierung Landorfstrasse, Bauprojekt, 24. Februar 2010

Am 2. Mai 2011 wurde dem Parlament ein überarbeitetes Projekt vorgelegt, in dem die vorstehend genannten Kritikpunkte aus dem ersten Geschäft berücksichtigt wurden.

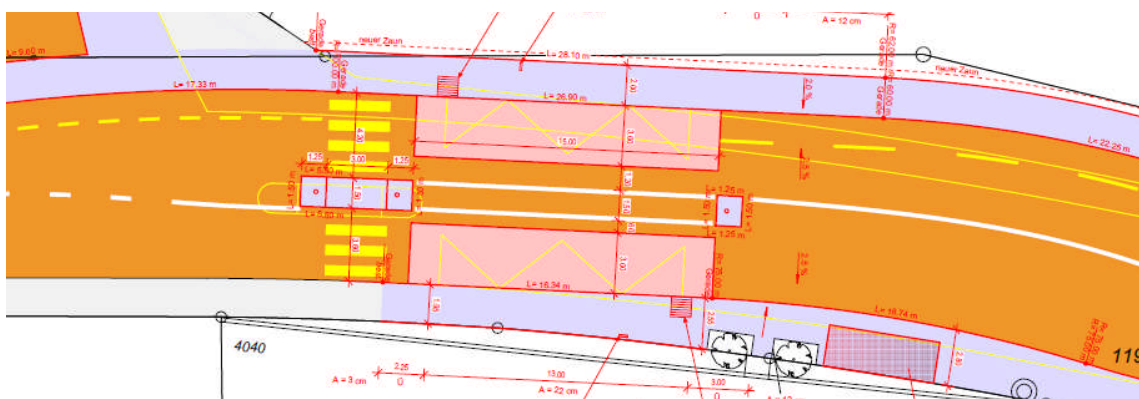
Insbesondere wurde dem Anliegen aus der ersten Parlamentsdebatte, sogenannte „Fleischbremsen“ zu vermeiden, bei der Projektüberarbeitung im gesamten Projektperimeter berücksichtigt. Im Parlamentsantrag wurde zudem in der Ausgangslage auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept erwähnt, welches der Gemeinderat infolge der Kritik seitens des Parlamentes über den gesamten Strassenzug der Landorfstrasse vom Weiermatt- bis zum Hallmattkreisel durch ein externes Planungsbüro erarbeiten liess. In diesem Konzept wird die Situation beim Möslweg wie folgt beschrieben<sup>1</sup>

*Die Durchfahrtsbreiten an den Mittelinseln sind im Bereich der Haltestellen Möslweg und Landorf ungünstig bemessen. Sie führen zu unklaren Situationen beim Überholen von Velos durch Personenwagen (Möslweg) respektive Lieferwagen und grössere Fahrzeuge (Landorf).*

Der Umstand, dass nach der Rückweisung des ersten Antrages am 3. Mai 2010 der Dienstzweig Wasser beantragte, die in der Landorfstrasse verlegte Wasserleitung zu ersetzen, bewog die Abteilung Verkehr und Unterhalt im überarbeiteten Projekt stellenweise auch die Tragchicht zu ersetzen. Dieser Eingriff erlaubte es, im Bereich der Haltestellen durch bauliche Massnahmen weitere Schwachstellen zu eliminieren. Das überarbeitete Projekt sah deshalb vor, die Anregungen aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu berücksichtigen. Das Bauprojekt, das als Grundlage für den Ausführungskredit erarbeitet wurde, sah entsprechend vor, die Bushaltestellen Landorf und Möslweg umzubauen. Das Parlament hat der entsprechenden Vorlage am 2. Mai 2011 mit 31 zu 3 Stimmen zugestimmt.

Auf der Grundlage der erfolgten Submission und des Parlamentsbeschlusses vom 2. Mai 2011 haben die Abteilungen Gemeindebetriebe sowie Verkehr und Unterhalt die Baumeisterarbeiten (Leitungs- und Strassenbau) an die Firma Kästli AG vergeben. Die entsprechenden Werkverträge beinhalten die Baumeisterarbeiten im Zusammenhang mit dem Wasserleitungersatz, den Massnahmen zur Verkehrssicherheit, der Umgestaltung der Bushaltestellen sowie der Belagssanierung. Dank diesem Vorgehen konnte im Sommer 2011 umgehend mit den Werkleitungsarbeiten begonnen werden, welche in keinem Zusammenhang mit der Baubewilligungserteilung der beiden Bushaltestellen „Möslweg“ und „Landorf“ standen. Die Abteilung Verkehr und Unterhalt konnte aufgrund der bisherigen Praxis davon ausgehen, dass die Baubewilligung für die beiden Bushaltestellen, auch im Beschwerdefall, erteilt wird. Gegen die Haltestelle „Landorf“ sind keine Einsprachen eingegangen. Aufgrund der eingegangenen Einsprachen gegen die Verlegung der Bushaltestelle Möslweg wurde der Belagersatz um ein Jahr verschoben. Dieser muss nun im Frühjahr 2013 erfolgen, weil die Grabenaufbrüche für den Wasserleitungersatz nur provisorisch geflickt wurden. Der durch die Einsprachen bestrittene Strassenabschnitt bei der Bushaltestelle Möslweg wird von dieser Belagssanierung ausgenommen.

Das entsprechende Baugesuch mit der neuen Anordnung der Bushaltestelle wurde auf der Grundlage des Parlamentsbeschlusses am 6. Januar 2012 wie folgt publiziert:



Haltestelle Möslweg, Bauprojekt, Baugesuchsausschnitt „Köniz Landorfstrasse Ost, Bushaltestelle Möslweg, Baugesuch“ vom 6. Januar 2012

<sup>1</sup> Verkehrskonzept Landorfstrasse/ Riedmoosstrasse, Technischer Beschrieb, Verkehrsteiner, Bern, 16.08.2011

Das Projekt wird aus der Anwohnerschaft und vom Quartierleist mittels Einsprachen bestritten. Strittige Punkte sind die geplante Verlegung der bergseitigen Bushaltestelle, die Lärmbelastungen wegen der geplanten Betonplatten bei den Bushaltestellen und die Konstellation des Fussgängerübergangs. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen (Stand Februar 2013), Leitbehörde ist der Regierungsstatthalter.

Die Schulkommission Köniz/Schliern verlangt in einem Schreiben vom 23. November 2012, dass die bergseitige Bushaltestelle Mösliweg aus Sicherheitsgründen an ihrem Ort belassen werden soll.

### **3. Replik auf die Begehren und Begründungen der Motion**

#### **3.1. Antrag: „Verzicht auf Verschiebung der Bushaltestelle Mösliweg“**

Die im vorliegenden Vorstoss beantragte Projektänderung wird damit begründet, dass die Verschiebung der Bushaltestelle nicht notwendig sei, weil bei einer Erhöhung der Haltekante auf 21-23 cm eine Trottoirbreite von 2 m genüge und diese am heutigen Standort vorhanden sei. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im August 2011 aufgrund der Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichtes (BVGer-Urteil A-7569/2007 vom 19. November 2008) in der Tat eine Interpretation dieses Entscheides veröffentlicht und die von den Motionären geschilderte Konstellation als bewilligungsfähig bezeichnet. Demnach sind die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in erster Linie so auszugestalten, dass eine Person mit körperlicher Behinderung selbständig das öffentliche Verkehrsmittel benützen kann, also ohne Mithilfe durch das öV-Personal. Diese Unabhängigkeit ist beim Ein- und Ausstieg in bzw. aus einem öV-Fahrzeug aber nur bei niveaugleicher und spaltenminimierter Plattform gewährleistet. Die behindertengerechte Ausgestaltung einer öV-Haltestelle kann damit auch bei einer Perron- (bzw. Trottoir-) breite von 2.0 m bewerkstelligt werden, wenn die Bordkante auf 22 cm erhöht wird. Somit kann auch die talseitig gelegene Bushaltestelle Mösliweg ohne Beanspruchung der anliegenden Privatparzelle den Anforderungen der Behindertengesetzgebung entsprechend umgebaut werden.

Dieses Schreiben des BAV war den Projektverfassern und der Gemeinde im Zeitpunkt der Baugesuchsaufgabe bekannt. Trotzdem hält die Direktion Planung und Verkehr am Auflageprojekt fest, weil damit auch andere Interessen, insbesondere des Veloverkehrs, besser berücksichtigt werden können. Das aktuelle Projekt ist im Bereich der Einmündung Mösliweg das Resultat einer gesamtheitlichen Betrachtung.

#### **3.2. Aussagen von Herrn Daniel Baumann, Swisstraffic AG**

Unter Ziffer 2 der Vorstossbegründung wird zur geplanten Konstellation von Bushaltestelle und Fussgängerübergang bei der Einmündung Mösliweg angemerkt: *„Die geplante Anordnung ist gemäss Schweizer Norm 640 241 (2) nicht zulässig. Dies wird vom Sicherheitsexperten Daniel Baumann der SWISSTRAFIC AG bestätigt.“*

Am 21. November 2012 fand eine Aussprache zwischen Herrn Baumann, Swisstraffic AG, und Vertretern der Abteilung Verkehr und Unterhalt statt. Dabei stellte sich heraus, dass Herr Baumann zwar von einem Parlamentsmitglied telefonisch für eine Stellungnahme angefragt wurde und er spontan auf die gestellten Fragen antwortete, ihm aber keine Unterlagen oder Pläne zur Verfügung gestanden hatten. Ihm waren zudem die örtlichen Verhältnisse nicht präsent. Herr Baumann äusserte sich dahingehend, dass er aufgrund der rein mündlichen Schilderung der geplanten Situation keine solche Bestätigung (Verletzung der Norm 640 241, siehe Vorstossbegründung Ziff. 2) hätte abgeben dürfen. Ihm war auch nicht bewusst, dass seine telefonische Auskunft für eine Begründung eines politischen Vorstosses verwendet würde.

#### 4. Beurteilung des Projektes im Bereich der Einmündung Mösliweg

Im Rahmen der Beratung des Kreditgeschäftes anlässlich der Parlamentssitzung vom 2. Mai 2011 wurde gefordert, die Verlegung der Bushaltestelle Mösliweg und die Veloführung zwischen Weiermattkreisel und Landorf zu überprüfen. Ein entsprechender Teilrückweisungsantrag der GPK wurde mit 22:11 Stimmen abgelehnt. Trotz der Ablehnung des Antrages hat die Abteilung Verkehr und Unterhalt die gerügten Elemente nochmals im Detail geprüft und Stellungnahmen bei der Schweizerischen Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr und der Kantonalen Fachstelle Langsamverkehr eingeholt. Beide Fachstellen kommen zum Schluss, dass das Projekt bewilligungsfähig sei. Die im Projekt vorgesehene Konstellation bei der Einmündung des Mösliweges ist ein austarierter Massnahmenmix, welche die Anliegen der querenden Fussgänger, der Velofahrenden und des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr berücksichtigt. Es gilt zu bedenken, dass die Anwendung von Normen und Richtlinien zu Zielkonflikten führen kann und somit im Einzelfall aufeinander abzustimmen und die unterschiedlichen Interessen angemessen zu berücksichtigen sind.

Bestehende Schwachstellen:

- Zwei nahe aufeinanderfolgende Fussgängerstreifen.  
Oberhalb und unterhalb der Einmündung Mösliweg besteht im Abstand von nur rund 30 m je ein Fussgängerübergang mit Mittelinsel. Diese Konstellation ist möglichst zu vermeiden, weil die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden beim zweiten Übergang abnimmt.
- Konfliktfall Überholmanöver Velo durch Motorfahrzeug bei den bestehenden Mittelinseln.  
Die eingangs geschilderte, als "Fleischbremse" betitelte Situation besteht bei beiden Mittelinseln. Die Durchfahrtsbreiten betragen heute in Fahrtrichtung Niederwangen 3.40 m und in Richtung Köniz 3.15 m. Damit Überholmanöver im Bereich von Mittelinseln möglichst konfliktfrei erfolgen können, werden folgenden Durchfahrtsbreiten empfohlen:  
3.50 m bis 3.75 m: Velos können von Autos überholt werden  
4.20 m bis 4.50 m mit markiertem Radstreifen: Velos können von Autos und Lastwagen überholt werden.
- Hindernisfreier Zugang zu den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs.  
Die bestehenden Haltestellen Mösliweg erfüllen die Anforderungen eines hindernisfreien Zugangs zum öV nicht.
- Sichtweiten bei Fussgängerstreifen

#### Reduktion Fussgängerstreifen

Dank der geplanten Anordnung der Bushaltestellen kann auf den Fussgängerübergang oberhalb der Einmündung des Mösliweges verzichtet werden. Dies erhöht die Verkehrssicherheit, weil nahe aufeinander folgende Fussgängerstreifen die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden vermindert. Ohne Landerwerb kann die Fahrbahnbreite bei diesem Übergang nicht auf das nötige Mass verbreitert werden. Die Konzentration auf einen Übergang macht diesen dominanter und verhilft zusammen mit den parallel angeordneten Haltestellen zu einer Torwirkung, die das Geschwindigkeitsniveau des Strassenverkehrs insgesamt zu reduzieren vermag.

#### Konfliktfall bei den Mittelinseln

Beim verbleibenden Fussgängerübergang unterhalb der Einmündung kann der Radstreifen bergwärts neu durchgehend mit einer Breite von mind. 1.50 m markiert werden. Die Durchfahrtsbreiten von neu 4.20 m in Richtung Niederwangen und 3.60 m in Richtung Köniz/Liebefeld ermöglichen ein konfliktfreies Überholen von Velofahrenden (für PKW und LKW in Richtung Niederwangen und für PKW in Richtung Köniz/Liebefeld). Diese Durchfahrtsbreiten können ermöglicht werden, weil die Strassenparzelle entlang des Kindergartengrundstückes auch die angrenzende Böschung beinhaltet. Es ist somit kein Landerwerb nötig.

In Anbetracht der geplanten Überbauung im Ried, Niederwangen, wird diese Strassenverbindung für den Veloverkehr eine zunehmende Bedeutung erhalten. Es ist deshalb auch vorgesehen, auf dem verbleibenden Strassenabschnitt zwischen Landorf und Ried die Situation für die Velofahrenden zu verbessern. Ein entsprechender Projektierungsauftrag ist bereits erteilt.

## **Norm 640 241, Sichtweiten bei Fussgängerstreifen**

Die SN 640 241 gilt für geplante und bestehende Fussgängerstreifen auf öffentlichen Strassen. Gegenstand sind Richtlinien zur Beurteilung der Notwendigkeit, Lage und Ausrüstung von Fussgängerstreifen. Sie ist eine von vielen Projektierungsgrundlagen, die in einem Strassenbauprojekt berücksichtigt werden müssen. Die Anwendung dieser Normen, Richtlinien und Grundsätze führt oft zu Zielkonflikten, die es im Planungs- und Projektierungsprozess zu optimieren gilt. Es ist die Aufgabe der Fachleute und der beigezogenen Fachstellen, die verschiedenen Aspekte so aufeinander abzustimmen, dass ein Optimum für alle Interessen erreicht werden kann (ganzheitliche Betrachtung - Massnahmenmix).

Die Sichtweiten bei dem im Vorstoss genannten Konfliktfall: *„Bergwärts fahrendes Zweirad überholt Bus bei der Haltestelle und sieht rechtsquerenden Fussgänger zu spät“*, ist in der Norm nicht definiert. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die bergwärts fahrenden Velos langsam unterwegs sind, so dass ein rechtzeitiges Bremsmanöver möglich ist. Auch die motorisierten Zweiräder können den wartenden Bus nur langsam überholen, weil die Durchfahrtsbreite durch die Mittelinsel eingeschränkt ist. Die Haltestellenanordnung, wie sie bei der bergseitigen Bushaltestelle Mösliweg vorgesehen ist, wird seit Jahren in der Agglomeration Bern und auch in der Gemeinde Köniz (z.B. Hst. Brühlplatz, stadtauswärts) gebaut. Dieser Haltestellentyp entspricht einer Konstellation, wie sie beispielsweise auch im Projekt Tram Bern West vielerorts (z.B. Hst. Steigerhubel, Schlossmatte) umgesetzt wurde.

Es hat sich gezeigt, dass dieser Haltestellentyp als sicher einzustufen ist. Diese Beurteilung teilt offenbar auch das Bundesamt für Verkehr, das im Plangenehmigungsverfahren Tram Bern West einige solcher Haltestellen bewilligt hat. Die Aussage im Fazit der Vorstossbegründung wonach *„die Verlegung würde zu einem nicht tolerierbaren Sicherheitsrisiko auf dem Fussgängerstreifen führen“*, kann mit dieser Betrachtung relativiert werden.

## **Behindertengerechter Zugang zum öffentlichen Verkehr**

Dieser Aspekt wurde vorstehend unter Punkt 4.1 hinlänglich diskutiert.

## **5. Fazit**

Das Bauprojekt entspricht einer Konstellation, wie sie sich bestens bewährt hat. Sie bringt Vorteile für die Velofahrenden, berücksichtigt die Anliegen der Behindertengleichstellung, erhöht die Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden und führt zu einer Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus beim Motorfahrzeugverkehr.

Vorstehend wird umfassend nachgewiesen, dass das Projekt zusammen mit Fachleuten erarbeitet und von anerkannten Fachstellen begutachtet wurde. Es wird von diesen Fachpersonen als bewilligungsfähig anerkannt. Bleibt zu erwähnen, dass das Bauvorhaben durch Anstösser mittels Einsprachen bestritten wird. Unter anderem ist auch die mit dieser Motion angestrebte Projektänderung Teil dieser Einsprachebegehren. Die Leitbehörde wird aufgrund dieser Eingaben das Projekt eingehend prüfen. Der Gemeinderat empfiehlt die Ablehnung der Motion.

## **6. Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 27. Februar 2013

Der Gemeinderat

**Beilage:** Formelle Prüfung der Motion vom 14.12.2013



Köniz, 14. Dezember 2012

**1218 Motion (Hansueli Pestalozzi/Grüne, Stephanie Staub/SP, Heidi Eberhard/FDP) "Bushaltestelle Mösliweg"**

**Formelle Prüfung der Motion**

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft die Gemeindeschreiberin, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentswurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, auf die Verlegung der Bushaltestelle beim Mösliweg zu verzichten.

Das Parlament hat an seiner Sitzung vom 2. Mai 2011 folgenden Beschluss gefällt:  
Für den Belagsersatz, die Massnahmen zur Verkehrssicherheit, die behindertengerechte Umgestaltung der Bushaltestellen und den Ersatz der Wasserleitung zwischen Weiermattkreisel und dem Schulheim Landorf wird ein Kredit von Fr. 1'674'000.00 zuzüglich Teuerung bewilligt.

Die GPK stellte den Antrag, den Teilkredit für die Bushaltestellen in der Höhe von Fr. 244'000.00 mit folgendem Antrag zurückzuweisen: "Der Standort der Bushaltestelle Mösliweg in Richtung Niederwangen ist mit den betroffenen Institutionen zu prüfen. Die Veloführung ist zu überprüfen und ein Etappieren des behindertengerechten Ausbaus ist in Erwägung zu ziehen." Der Rückweisungsantrag der GPK wurde mit 26 gegen 11 Stimmen abgelehnt.

Gemäss Art. 75 Abs. 1 der Gemeindeordnung wird mit einem Ausgabenbeschluss zugleich das beantragte Vorhaben oder Projekt genehmigt. Jede wesentliche Änderung des einem Beschluss zu Grunde liegenden Sachverhaltes muss dem zuständigen Organ erneut unterbreitet werden.

Aufgrund des von der GPK gestellten und vom Parlament abgewiesenen Rückweisungsantrages in Bezug auf die Bushaltestellen und der darauf im Parlament geführten Diskussion, könnte

es beim Anliegen der Motionäre um eine wesentliche Änderung des Projektes gehen, wofür das Parlament zuständig wäre.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag.

Beatrice Zbinden  
Gemeindeschreiberin

