

XX
Reg.

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Bollwerk: Teilsanierung; Ausführungskredit

1. Worum es geht

Die Wasserleitungen im Bollwerk müssen dringend ersetzt werden. Zusätzlich will Energie Wasser Bern eine neue Gasleitung erstellen, damit die Umstellung von Niederst- auf Mittelst-Druck erfolgen kann. Die Stadt will die anstehenden Werkleitungssanierungen dazu benützen, Verbesserungen im Strassenraum zu realisieren. Es sind lokale Anpassungen der Strassenoberfläche sowie sicherheitsrelevante Sanierungsarbeiten am Strassenaufbau vorgesehen. Wo Synergien mit dem Werkleitungsbau dies erlauben, sollen Massnahmen und Verbesserungsvorschläge aus der erarbeiteten Konzeptstudie „Gesamtsanierung Bollwerk“ umgesetzt werden¹.

Mit SRB 314 vom 7. Juli 2011 hat der Stadtrat die Erhöhung des Projektierungskredits von Fr. 100 000.00 auf Fr. 210 000.00 für die Erarbeitung des Bauprojekts und die Durchführung des Bewilligungsverfahrens für das Projekt Teilsanierung Bollwerk bewilligt. Das Bauprojekt liegt nun vor und die Baugesuchsunterlagen können eingereicht werden.

Vorliegend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 2 240 000.00 für die Sanierungen am Strassenkörper (inkl. Busplatten), den Ersatz und die Erweiterung der Lichtsignalanlage sowie die Umsetzung von Massnahmen aus der Konzeptstudie. Die Kosten für den Ersatz der Wasserleitungen und den Neubau der Gasleitung gehen vollumfänglich zu Lasten von Energie Wasser Bern.

2. Ausgangslage

Die Wasserleitungen im Raum Bollwerk haben das Ende Ihrer Lebensdauer erreicht. Die Leitungen werden im Risikokataster von Energie Wasser Bern mit dem höchsten Risikowert ausgewiesen. Konkret heisst dies: Die Sanierung kann nicht länger verschoben werden, da jederzeit mit einem Leitungsbruch gerechnet werden muss. Die Wasserleitungsbrüche vom 31. Januar 2006, 26. Oktober 2011 und dem 5. Februar 2012 im Bollwerk haben aufgezeigt, in welchem schlechtem Zustand sich die Werkleitungen befinden.

Ursprünglich war der Leitungsersatz bereits für das Jahr 2009 vorgesehen. Die Verschiebung um drei Jahre erfolgte aus Rücksicht auf die Terminpläne verschiedener grosser Bauvorhaben (Neuer Bahnhofplatz Bern, Wankdorfplatz, Tram Bern West, Verkehrsberuhigung Länggasse Teilprojekte 2 und 3) sowie zur Reduktion der Auswirkungen aller Bauarbeiten auf den Verkehr. Bei einer weiteren Verzögerung steigt indessen das Risiko, dass sich bei den Werkleitungen alters- und abnutzungsbedingte Schäden häufen und umfangreiche Notmassnahmen nötig werden könnten.

¹ Eine solche Massnahme ist zum Beispiel das Versetzen eines einheitlichen Randabschlusses (breiter Randstein wie beim Bahnhofplatz), dort wo durch Werkleitungsgräben oder Anpassungen am Fahrbahnrand Synergien entstehen.

Eine erste Koordinationssitzung zum Thema Sanierung Bollwerk fand im November 2006 statt. Zu diesem Zeitpunkt standen eine umfangreiche Sanierung der Werkleitungen und die Umgestaltung des gesamten Strassenraums im Vordergrund. Am 1. Juli 2009 bewilligte der Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 100 000.00 für das Ausarbeiten eines Vorprojekts. Die Volksabstimmung vom Herbst 2009 über die Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz (welche abgelehnt wurde) machte klar, dass das Bollwerk in naher Zukunft eine Verkehrsader bleiben würde. Mit andern Worten: Der Raum Bollwerk wird auch in Zukunft in erster Linie die Bedürfnisse des Velo-, des Auto- und des öffentlichen Verkehrs zu erfüllen haben. Das Potenzial, den Ort um- und neu zu gestalten, wird dadurch stark eingeschränkt.

Die heutige Gestaltung des Bollwerks entspricht indessen nicht den städtebaulichen Ansprüchen, die an ein citynahes Gebiet gestellt werden. Die Gestaltung des bestehenden Strassenraums entspricht nicht seiner Bedeutung, und die angrenzenden Plätze (z. B. der Kleeplatz) bieten keine Aufenthaltsqualitäten. Angesichts dieser Sachlage wurde ein Planungsteam beauftragt, eine Konzeptstudie zu erarbeiten. Diese zeigt die verbleibenden verkehrstechnischen und gestalterischen Möglichkeiten am Bollwerk auf. Dabei wurden sowohl der (Planungs-)Geschichte wie auch der heutigen Nutzung, dem Städtebau, sozialen Aspekten und den Besonderheiten des Raums Beachtung geschenkt. Ergänzend zur Konzeptstudie wurde der Strassenuntergrund untersucht und beurteilt. Die Resultate der Baugrunduntersuchung und die Konzeptstudie bildeten die Basis für das Projekt Teilsanierung Bollwerk.

Aufgrund der dargestellten Sachlage und der erarbeiteten Grundlagen ist klar geworden, dass eine grossflächige Gesamtsanierung des Bollwerks im eigentlichen Sinne zum heutigen Zeitpunkt verfrüht wäre. Es gilt die Entscheide für die weiteren hängigen Grossprojekte (Zukunft Bahnhof Bern, möglicher Trambetrieb auf der heutigen Linie 20 Richtung Wankdorf, ZMB zweite Tramachse Bern, Gesamtkonzept Schützenmatte) abzuwarten. Im Vorprojekt wurde deshalb eine Variante bearbeitet, welche nur die dringendsten Anliegen berücksichtigt. Sie umfasst im Wesentlichen die Neuplatzierung der sanierungsbedürftigen Wasserleitungen, den Neubau einer Gasleitung, lokale Anpassungen der Strassenoberfläche sowie sicherheitsrelevante Sanierungsarbeiten am Strassenaufbau. Mit der Ausführung der projektierten Strassensanierungsarbeiten im Zuge der Werkleitungsarbeiten kann das Bollwerk auf einen Stand gebracht werden, der in den nächsten zwanzig Jahren keine grösseren baulichen Unterhaltsarbeiten verlangt.

Mit SRB 314 vom 7. Juli 2011 hat der Stadtrat die Erhöhung des Projektierungskredits von Fr. 100 000.00 auf Fr. 210 000.00 für die Erarbeitung des Bauprojekts und die Durchführung des Bewilligungsverfahrens bewilligt. Das Bauprojekt liegt nun vor.

Bei der Projektierung wurde darauf geachtet, dass der Raum Bollwerk für zukünftige Visionen nicht verbaut wird. Grosse Beachtung wurde vor allem der Platzierung der zu erstellenden Werkleitungen geschenkt. Diese wurden so angeordnet, dass mit einer allfälligen künftigen Tramlinie im Bollwerk keine Konflikte entstehen.

3. Werkleitungsarbeiten Gas und Wasser (Energie Wasser Bern)

3.1 Wasser

Die bestehende Wasserleitung im Abschnitt Neuengasse - Neubrücke-Strasse wird aufgeteilt in zwei Leitungen gleicher Dimensionierung beidseits der Strasse. Die westliche Seite dient der

Versorgung des Bahnhofs und des geplanten SBB-Neubaus am Bollwerk mit den jeweiligen Sprinkleranlagen. Die östliche Seite dient als Haupteinspeisung für die obere Altstadt.

Die Leitungen werden im Trottoir verlegt, damit die Werkleitungen bereits die richtige Lage hätten, falls zu einem späteren Zeitpunkt im Bollwerk eine Tramlinie gebaut wird.

3.2 Gas

Im Bereich Neuengasse - Neubrücke werden die bestehenden Niederdruck-Gasleitungen durch eine Mitteldruck-Gasleitung ersetzt. Die Gasleitung ist auf der Seite Altstadt geplant, damit Strassenquerungen vermieden werden können. Das Vorprojekt hat vorgesehen, die projektierte Gasleitung zusammen mit der Wasserleitung (Hauptspeisung für die obere Altstadt) im selben Graben im Trottoir zu verlegen. Während der Bearbeitung des Bauprojekts hat sich jedoch gezeigt, dass im ostseitigen Trottoir entlang des Bollwerks sehr enge Platzverhältnisse herrschen. Diverse feste Hindernisse wie Warenlifte, Lichtschächte, Dachwasserschächte und deren Ableitungen sowie Hausanschlüsse diverser Werke schränken die Möglichkeiten massiv ein. Streckenweise müssten die Gasleitung und die Wasserleitung übereinander statt nebeneinander angeordnet werden. Dies wäre für den Unterhalt - vor allem bei einem Störfall (z. B. einem Gasleck) - äusserst ungünstig. Aus diesem Grund soll die projektierte Gasleitung in der Strasse, direkt entlang des Trottoirs, geführt werden.

Bei der Linienführung wurde darauf geachtet, dass mit einer allfälligen Tramachse entlang des Bollwerks (Zweite Tramachse durch die Berner Altstadt, möglicher Trambetrieb auf der heutigen Linie 20 Richtung Wankdorf) keine Konflikte entstehen. Künftige Gleisanlagen entlang des Bollwerks könnten eingebaut werden, ohne dass die neuen Werkleitungen verschoben werden müssten.

4. Strassensanierung und teilweise Umsetzung Konzeptstudie (Stadt Bern)

4.1 Trottoirüberfahrt bei der Einfahrt Bahnhofgebäude

Bei der Hauptanlieferungsöffnung zum Bahnhof (Bollwerk 10) ist heute das Trottoir im Bereich der Einfahrt unterbrochen. Im Zuge der Werkleitungsarbeiten wird das Trottoir zum Schutz der Fussgänger und Fussgängerinnen als „Überfahrt“ durchgängig gestaltet. Der Fussverkehr wird somit künftig neu das Vortrittsrecht gegenüber den ein- und ausfahrenden Fahrzeugen haben.

4.2 Anpassung Fahrbahnrand Bollwerk 10 bis Neubrücke

Auf der Westseite des Bollwerks, zwischen der Zufahrt zum Bahnhof SBB und dem Knoten Bollwerk/Neubrücke, wird der Fahrbahnrand zu Lasten der heute überbreiten Busspur in Richtung Strasse verschoben. Mit dieser Massnahme wird die Anfahrt an die Bushaltestelle verbessert. Zudem generiert diese Massnahme zusätzlichen Platz für den Fussverkehr im Haltestellenbereich und auf dem Trottoir. Die Randanpassung wird genutzt, um in diesem Bereich den bestehenden 15 cm breiten Randstein mit einem 30 cm breiten Randstein zu ersetzen und so das Erscheinungsbild an das restliche Bollwerk und an den Bahnhofplatz anzupassen.

4.3 Anpassung Fahrbahnrand Bollwerk 41 bis Haltestelle Kleeplatz

Entlang dem Gebäude 41 bis zur Haltestelle der Linie 20 stadtauswärts wird der Fahrbahnrand zugunsten einer besseren Zufahrt für die Gelenkbusse angepasst. Aufgrund der heutigen Anfahrtssituation (starke Verschwenkung vor der Haltestelle, kurze gerade Haltekante) steht der Nachläufer des Gelenkbusses nicht parallel zur Haltekante, und im hinteren Bereich der

Haltestelle entsteht eine Lücke zwischen Bus und Randstein. Um diese für die Buspassagiere ungünstige Situation zu verbessern, wird der geschwungene Trottoirrand vor der Haltestelle mit grösseren Radien optimiert bzw. flacher ausgeführt. Das Einsteigen bei der hintersten Türe der Busse wird so erleichtert.

4.4 Sanierung Knoten Bollwerk/Neubrücke/Strasse

In der Kreuzung Bollwerk/Neubrücke/Strasse befindet sich direkt unter dem Belag eine alte Pflasterung, welche immer wieder zu Rissbildungen und Belagsausbrüchen führt. Die gesamte alte Pflasterung wird entfernt und durch einen neuen Strassenaufbau (Kieskofferung und Beläge) ersetzt. Zudem wird die Mittelinsel im Kreuzungsbereich geringfügig verschoben, damit der stadtauswärts fahrende Bus in der Kurve den Radstreifen nicht mehr überfahren muss. Mit dem Verschieben der Verkehrsinsel kann die Sicherheit der Velofahrenden bedeutend verbessert werden.

4.5 Sanierung Knoten Bollwerk/Hodlerstrasse/Schützenmattstrasse

Beim Knoten Bollwerk/Hodlerstrasse/Schützenmattstrasse werden im Strassenbereich immer wieder Senkungen festgestellt, welche Rissbildungen und Belagsausbrüche verursachen. Im Bereich der Kreuzung wird das Profil der Strasse mittels Fräsarbeiten am Belag und lokalen Belagsaufschichtungen wieder hergestellt (d. h. die Querneigung wird vereinheitlicht, Setzungen werden ausgeglichen). Als Verstärkungsmassnahme wird auf die neu profilierte Oberfläche eine vollflächige Belagsarmierung verlegt, welche mit einer neuen Deckschicht überzogen wird.

4.6 Örtliche Sanierungen

Im Bereich Neuengasse bis Speichergasse und auf der Strecke Neubrücke/Strasse bis Kleeplatz werden an der Strasse nur punktuell Reparaturarbeiten ausgeführt. Auf diesen Strecken sind keine flächendeckenden Sanierungsarbeiten vorgesehen. Rissbildungen und Einsenkungen werden mit geeigneten Massnahmen saniert.

4.7 Sanierung Bushaltestellen

Sämtliche Bushaltestellen am Bollwerk sollen mit einer Betonplatte ausgerüstet werden. Die Haltestelle stadteinwärts beim Bollwerk Nr. 10 liegt im Bereich des projektierten Werkleitungsgrabens und kann im Zuge der Wiederherstellungsarbeiten saniert werden. Die anderen Haltestellen im Bereich Bollwerk 35 und 41 werden unabhängig von den Werkleitungsarbeiten, jedoch in Koordination mit den Arbeiten am Strassenkörper und in Absprache mit BERNMOBIL saniert.

4.8 Kommunikationskabelnetz und bauliche Instandstellung Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen und Verkehrsmessstellen zur Erhebung von Verkehrsdaten haben eine zentrale Funktion im städtischen Verkehrsmanagement und tragen entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die koordinierte Steuerung der Verkehrsabläufe, die Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel und der Notfalldienste sowie die Gewährleistung einer hohen Betriebssicherheit können nur dank den Anschlüssen der Lichtsignalanlagen an den städtischen Verkehrsrechner sichergestellt werden. Vom Kleeplatz bis zum Bahnhofplatz sind die Rohranlagen lückenhaft, und die Kapazität in den bestehenden Rohren ist zum Teil sehr kritisch. Im Zuge der geplanten Werkleitungsarbeiten wird die Rohranlage entlang des ostseitigen Bollwerks zwischen Neuengasse und Speichergasse erneuert und ergänzt. Zudem ist ein neues Koordinationskabel ab dem Bahnhofplatz in Richtung Lorraine geplant. Im Bereich der vorgesehenen Bauarbeiten wird die Rohranlage für das künftige Koordinationskabel mitverlegt.

5. Verkehrskonzept während der Bauarbeiten

Für die Bauarbeiten des Projekts Teilsanierung Bollwerk wurde ein umfassendes Verkehrskonzept erstellt. Dessen Ziel ist es sicherzustellen, dass der Verkehr auf der Achse Bollwerk durch die Bauarbeiten möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die Etappierung der Arbeiten wurde soweit optimiert, dass während den Werkleitungsarbeiten im Bollwerk stadtauswärts keine Spur abgebaut werden muss. Stadteinwärts muss der öffentliche Verkehr mit dem motorisierten Individualverkehr auf eine Spur zusammengelegt werden. Die Werkleitungsquerungen im Strassenbereich werden in Nachtarbeit ausgeführt. Für die Sanierung der Knoten Bollwerk/Neubrückestrasse und Bollwerk/Hodlerstrasse sind mehrere Wochenendeinsätze eingeplant.

Der öffentliche Verkehr wird während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten. Während den Bauarbeiten am bahnhofseitigen Bereich des Bollwerks wird die Bushaltestelle am Bollwerk stadteinwärts (Linien 11, 20 und 21) für drei Monate aufgehoben. Die öV-Passagiere müssen in dieser Zeit bei der Bushaltestelle am Bahnhof ein- und aussteigen.

Die Fahrradspur stadtauswärts muss während der Bauzeit aus Platzgründen aufgehoben werden. Die Velos werden auf der Fahrbahn geführt. Stadteinwärts wird für den Veloverkehr eine Spur eingerichtet. Die Velofahrenden befinden sich hier in einer Steigung, und der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Velo und motorisiertem Verkehr ist dadurch deutlich höher. Die Veloparkplätze, welche aufgrund der Bauarbeiten temporär aufgehoben werden müssen, werden während der Bauzeit nahe der Baustelle vollumfänglich ersetzt.

Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden das Bollwerk während der gesamten Bauzeit auf der ganzen Länge passieren können. Auch die Zugänglichkeit zu sämtlichen Liegenschaften am Bollwerk wird jederzeit gewährleistet sein.

6. Verfahren

Wegen der leichten Verschiebung der Schutzinsel und wegen der Anpassungen an den Strassenrändern muss für das Projekt Teilsanierung Bollwerk ein ordentliches Baugesuch eingegeben werden. Fremdparzellen sind durch die Sanierung nicht betroffen.

7. Termine

Im Vergleich zum Vorprojekt mussten für das Bauprojekt diverse Anpassungen und Ergänzungen vorgenommen werden (z. B. Definieren eines Werkleitungskorridors ausserhalb des Trottoirs, Optimierung der Anfahrt Bushaltestelle Bollwerk 41, etc.). Dafür waren erweiterte Abklärungen notwendig. Der ursprünglich vorgesehene Termin für den Baubeginn im Oktober 2012 kann daher nicht mehr eingehalten werden. Das Terminprogramm sieht nun folgende Termine vor:

- | | |
|--|--------------------|
| - Stadtratsbeschluss Ausführungskredit | Herbst 2012 |
| - Ausschreibung Baumeisterarbeiten | Herbst/Winter 2012 |
| - Baubeginn | Frühling 2013 |
| - Bauende | Herbst/Winter 2013 |

8. Koordination

Vom 21. April 2011 bis 13. Mai 2011 hat eine Vernehmlassung durch die Koordination im öffentlichen Raum stattgefunden. Die Auswertung wird in der Planung berücksichtigt. Es haben keine weiteren Werkleitungseigentümer ein Mitbaubedürfnis. Einzig die NTS Workspace AG wird im Zuge der Sanierungsarbeiten eine kurze Verbindung (ca. 25 Meter) im Bereich der Bushaltestelle Bollwerk stadteinwärts erstellen.

Allfällige künftige Projekte (Zukunft Bahnhof Bern, möglicher Trambetrieb auf der heutigen Linie 20 Richtung Wankdorf, ZMB zweite Tramachse Bern, Gesamtkonzept Schützenmatte) müssen erneut koordiniert werden. Im Rahmen dieser Projekte muss geprüft werden, wo im Strassenraum für weitere Telekomanbieter oder zukünftige Medien Platz geschaffen werden kann.

9. Drittprojekte

Während der Erarbeitung des Bauprojekts wurden sämtliche Studien und Drittprojekte, welche an das Bollwerk angrenzen, berücksichtigt:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Schützenmatte;
- möglicher Trambetrieb auf der heutigen Linie 20 Richtung Wankdorf;
- Zweite Tramachse durch die Berner Altstadt (ZMB)
- Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB); mögliche Verkehrs- und Spurreduktion am Bahnhofplatz durch Neuerschliessung Schanzenpost.

In verschiedenen Verkehrsszenarien wurden für den Abschnitt Bahnhofplatz - Neubrücke- strasse mögliche Querschnitte für das Bollwerk definiert, um für eine spätere Umgestaltung des Perimeters Spielräume offen zu halten. Die Lage der projektierten Werkleitungen wurde so weit optimiert, dass eine spätere Umsetzung der langfristigen Zielsetzungen in diesem Gebiet ohne grosse Tiefbauarbeiten erfolgen kann.

10. Kosten und Finanzierung

Der Kostenanteil der Stadt Bern für die Teilsanierung Bollwerk wurden bei der Beantragung des Projektierungskredits (Bauprojekt) im Mai 2011 informativ mit ca. 1,5 Mio. Franken angegeben. Zu diesem Zeitpunkt wurde darauf hingewiesen, dass es sich um Richtkosten (+/- 30 %) handelte und dass die einzelnen Sanierungsschritte aus dem Vorprojekt noch einmal geprüft und angepasst werden müssen. Die Anpassungen und Ergänzungen während der Bauprojektphase haben nun zu einem Anstieg der Kosten geführt. So wurde zum Beispiel aufgrund von detaillierteren Aufnahmen und Sondagen während der Bauprojektphase ersichtlich, dass der Sanierungsperimeter der Kreuzung Bollwerk/Neubrücke- strasse in die Einmündung Neubrücke- strasse hinein und Richtung Lorrainebrücke erweitert werden muss. Zudem hat die Bestandesaufnahme der Lichtsignalanlage gezeigt, dass mehr Rohrleitungen als angenommen ersetzt werden müssen. Zusätzliche Kosten werden durch die nachträglich auf Wunsch von BERNMOBIL ins Projekt integrierte Randanpassung vor der Bushaltestelle beim Kleeplatz generiert.

Das Bauprojekt liegt nun vor, und die Kosten können mit einer Genauigkeit von +/- 10 % angegeben werden. Die nachfolgende Zusammenstellung basiert auf dem Kostenvoranschlag vom Mai 2012. Die Mehrwertsteuer (8,0 %) ist in den Kosten enthalten.

Baumeisterarbeiten	Fr. 1 750 000.00
Markierung + Signalisation	Fr. 22 000.00
Honorare* (Projektierung/Bauleitung)	Fr. 222 000.00
Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 11 000.00
Eigenleistungen ca. 3 %	Fr. 58 000.00
Unvorhergesehenes ca. 10 %	Fr. 177 000.00

Gesamtkosten inkl. MwSt.	Fr. 2 240 000.00
---------------------------------	-------------------------

*Der vom Stadtrat am 7. Juli 2011 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 210 000.00 ist in dieser Position enthalten.

Gemäss Reglement über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (im Bereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün) vom 28. Oktober 2008 wurde von den Positionen Baumeisterarbeiten, Honorare und Unvorhergesehenes ein Prozent des ausgewiesenen Mehrwerts (Fr. 3 600.00) unter der Position Unvorhergesehenes eingerechnet.

11. Folgekosten

11.1. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	2 240 000.00	2 016 000.00	1 814 400.00	867 820.00
Abschreibung 10 %	224 000.00	201 600.00	181 440.00	86 780.00
Zins 2.55 %	57 120.00	51 410.00	46 265.00	22 130.00
Kapitalfolgekosten	281 120.00	253 010.00	227 705.00	108 910.00

11.2. Betriebsfolgekosten

Für Betrieb und Unterhalt des sanierten Strassenkörpers fallen nach heutigem Stand der Kenntnisse keine zusätzlichen Folgekosten an. Dies gilt ebenso für den Betrieb und Unterhalt des erweiterten Kommunikationsnetzes.

12. Beiträge Dritter

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

13. Werterhalt und Mehrwert Infrastruktur

	Wernerhalt	Mehrwert
Teilsanierung Bollwerk	83 %	17 %

Der Mehrwert wird grösstenteils durch die Erweiterung der LSA-Anlage und durch den Neubau von Busplatten generiert.

14. Fakultatives Referendum

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 51 Ziffer 3 der Gemeindeordnung.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Bollwerk: Teilsanierung; Ausführungskredit.
2. Für die Ausführung des Projekts wird ein Kredit von Fr. 2 240 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I510-339 (KST 510 110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 5. September 2012

Der Gemeinderat

Beilage:
Übersichtsplan 1:2000