

**E
B**

Stadt Bern

Botschaft des Stadtrats an
die Stimmberechtigten

**Gemeindeabstimmung
vom 2. Juni 2002:**

**Bahnhofplatz–Bubenbergplatz
inkl. Christoffelunterführung:
Sanierung und Umgestaltung;
Projektierungskredit (Stadtanteil)**

2. Juni

2 0 0 2

Bahnhofplatz – Bubenbergplatz inkl. Christoffelunterführung: Sanierung und Umgestaltung; Projektierungskredit (Stadtanteil)



Aus der unwirtschaftlichen Verkehrsfläche Bahnhofplatz–Bubenbergplatz zwischen Heiliggeistkirche, Bahnhofgebäude und Burgerspital soll ein Ort werden, der den Namen Platz auch wirklich verdient.

Warum wird über den Projektierungskredit abgestimmt?

Am 29. November 2001 hat der Stadtrat mit 45 Ja- gegen 9 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen den Anteil der Stadt am Projektierungskredit für die Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung im Betrag von 3,05 Mio. Franken bewilligt. Gegen diesen Kreditbeschluss ergriffen in der Folge ein überparteiliches Komitee und die Grüne Partei Bern das Referendum. Dieses kam mit 2078 gültigen Stimmen zustande. Nun haben die Stimmberechtigten über die Vorlage zu beschliessen.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 45 Ja- gegen 9 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Beschluss über den Anteil der Stadt am Projektierungskredit für die Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung im Bahnhof Bern anzunehmen.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	5
Das Bahnhofgebiet heute: Unattraktiv und vom Fahrzeugverkehr dominiert	6
Das Bahnhofgebiet morgen: Einladend für Ankommende und gute Erinnerung für Abreisende	7
Projektierungsauftrag mit präzisen Vorgaben	8
Zusammenstellung und Verteilung der Projektierungskosten	9
Argumente gegen den Projektierungskredit	10
Argumente für den Projektierungskredit	11
Antrag	12 / 13

Mehr Information

Planmaterial, eine detailliertere Kostenschätzung sowie weitere Unterlagen zur angestrebten Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung können in den 30 Tagen vor der Abstimmung auf der

BauStelle
Bundsgasse 38 (Parterre)
Telefon 031 321 77 77
e-mail: baustelle.pvt@bern.ch

eingesehen werden. Hier liegt auch der Jurybericht zum Projektwettbewerb auf.

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Projektierung der umfangreichen Arbeiten zur Erneuerung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenberglplatzes und der Christoffelunterführung kostet insgesamt 5,3 Mio. Franken. Für den Anteil der Stadt wird den Stimmberechtigten ein Kredit von 3,05 Mio. Franken beantragt.

Im Bahnhofgebiet sind heute bauliche und betriebliche Anlagen und Einrichtungen, Eigentumsverhältnisse und Zuständigkeiten, bestehende Nutzungen und neue Bedürfnisse auf vielfältige und komplizierte Weise miteinander verflochten und voneinander abhängig.

Grundlage Masterplan

Der Masterplan ist eine Gemeinschaftsplanung von Stadt und Kanton Bern, Burggemeinde Bern, SBB, BLS, RBS, Bernmobil, Post und Grosse Schanze AG.

Auf der Grundlage dieser Planung soll versucht werden, den Bahnhof und seine nähere Umgebung so umzugestalten, dass dieser zentrale Ort den künftigen Anforderungen als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs besser gerecht wird und sich zu einem städtebaulich attraktiven, intensiv genutzten Raum mit fussgängerfreundlichen Zonen am Eingang zur Altstadt entwickeln kann. Zusätzlich sollen Verbesserungen für den Veloverkehr realisiert werden.

SBB bauen Zug um Zug

Die SBB sind zurzeit daran, mit einem Kostenaufwand von rund 60 Mio. Franken das Bahnhofgebäude in ein modernes Reise- und Dienstleistungszentrum umzuwandeln. Weitere rund 450 Mio. Franken werden in den nächsten fünf Jahren in Umbauten und Erweiterungen des Bahnhofs Bern im Zusammenhang mit Bahn 2000 und mit der S-Bahn investiert. Auch die Überbauung der Gleisanlagen westlich der Schanzenbrücke – die Plattform West – nimmt Gestalt an.

Stadt: Neuer Anlauf

Die Stadt Bern selber wagt knapp fünf Jahre nach dem Scheitern der Vorlage Stadtplätze–Schanzentunnel einen neuen Anlauf, um ihre eigenen Anlagen und Flächen im Bahnhofgebiet zu erneuern und zu attraktivieren. Das Schwergewicht liegt dabei auf Sanierungen: Sowohl die wasserdurchlässig gewordene Decke der Bahnhofunterführungen als auch die ausgefahrenen Tramgeleise müssen dringend erneuert werden.

Im gleichen Zug werden zahlreiche Verbesserungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger, für den Veloverkehr sowie für die Benutzerinnen und Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel realisiert.

Auf dem Weg zum Bauprojekt

Die Stadt, der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik, Bernmobil und die SBB werden dafür rund 82 Mio. Franken aufwenden. Für die Investitionen der Stadt hat der Stadtrat ein Kostendach von 52 Mio. Franken festgelegt.

Vorerst gilt es nun, die aus einem Wettbewerb hervorgegangenen Ideen und Massnahmenvorschläge zu einem Bauprojekt weiterzuentwickeln, das den Stimmberechtigten zusammen mit dem Baukreditantrag zum Entscheid unterbreitet werden kann.

Vorentscheid

Von den auf 5,3 Mio. Franken veranschlagten Projektierungskosten hat die Stadt einen Anteil von 3,05 Mio. Franken zu übernehmen. Nachdem gegen den entsprechenden Stadtratsbeschluss das Referendum zustande gekommen ist, haben die Stimmberechtigten bereits zum Projektierungskredit Stellung zu nehmen.

Das Bahnhofgebiet heute: Unattraktiv und vom Fahrzeugverkehr dominiert

Der Bahnhofplatz, der Bubenbergplatz und die Christoffelunterführung als Nahtstellen zwischen der Stadt Bern und ihrem Hauptbahnhof vermögen seit langem in mancherlei Hinsicht nicht mehr zu befriedigen.

Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Umsteigebahnhof der Schweiz. Täglich benützen mehr als 130 000 Personen den Bahnhof Bern; mit der fortschreitenden Realisierung von Bahn 2000 wird diese Zahl noch stark zunehmen.

Die Drehscheibe ...

Entsprechende Bedeutung kommt dem Bahnhofplatz und dem Bubenbergplatz mit dem Hirschengraben als Drehscheibe zu, und entsprechend komplex sind die Verkehrsbeziehungen zwischen öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr.

... genügt den Ansprüchen nicht

Den daraus erwachsenden funktionellen Ansprüchen und gestalterischen Anforderungen genügen die beiden Plätze und die der Stadt gehörende Christoffelunterführung nicht mehr. Zudem sind sie in ihrem heutigen Zustand äusserst sanierungs- und reparaturbedürftig.

Die wichtigsten Mängel

- Das Bahnhofgebiet ist heute kein Tor zur Stadt, sondern ein Funktionswirrwah ohne gestaltete Idee.
- Der motorisierte Individualverkehr dominiert allzu sehr den öffentlichen Raum Bahnhofplatz–Bubenbergplatz.

- Die Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs sind unübersichtlich und zu weitläufig.
- Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden immer noch zur Hauptsache in den Untergrund verbannt.
- Im Bahnhofgebiet gibt es viel zu wenig Veloabstellplätze.
- Die Veloführung ist sowohl in der Längsachse wie in den Querbeziehungen unbefriedigend.
- Die Christoffelunterführung ist in ihrer jetzigen Gestaltung für die kommerzielle Nutzung zu wenig attraktiv; sie präsentiert sich mit ihren teilweise dunklen Ecken für das Publikum auch sonst wenig einladend.
- Die ausgefahrenen Tramgeleise müssen bis spätestens 2005 ersetzt werden.
- Die Abdeckung der Unterführung weist Risse und Schäden auf. Sie muss baulich und technisch umfassend saniert werden.

Die Reparatur der wasserdurchlässig gewordenen Decke der Christoffelunterführung und die Erneuerung der ausgefahrenen Tramgeleise auf dem Bahnhofplatz–Bubenbergplatz lassen sich nicht mehr länger aufschieben. Verbesserungen in der Platzgestaltung und in der Unterführung sollten sinnvollerweise mit diesen Sanierungsarbeiten kombiniert werden können.

Das Bahnhofgebiet morgen: Einladend für Ankommende und gute Erinnerung für Abreisende

Mit dem beantragten Kredit soll ein Gesamtprojekt für die Aufwertung des Bahnhofgebiets erarbeitet werden.

Vorgesehen sind umfassende Sanierungs- und Reparaturarbeiten an der Bausubstanz (Decke der Unterführung und bei den Tramgleisen) sowie eine Umgestaltung der Plätze und der Christoffelunterführung mit dem Ziel, das Bahnhofgebiet für die An- und Abreisenden zu einem einladenden «Tor zur Stadt und zur Schweiz» zu machen:

- Die Bahnhofachse zwischen oberem Bollwerk und Bahnhof-West (Hirschengraben / Laupenstrasse / Schanzenbrücke) wird städtebaulich und gestalterisch zum Stadtplatz aufgewertet.
- Das neue, weit offene Südportal im Bahnhofgebäude soll auf einen Platz hinausführen, der diesen Namen wirklich verdient und der attraktive, sichere Wege zu den Nahverkehrsmitteln (Tram, Bus, Taxi, Velo) und in die Stadt anbietet.
- Die Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs werden optimiert.
- Den Fussgängerinnen und Fussgängern werden Wege aus der Bahnhofunterführung und oberirdisch sichere und kurze Wege über den Bahnhofplatz angeboten.
- Die Veloverbindungen werden sowohl in der Längsachse als auch in den Querbeziehungen verbessert.
- An den geeigneten Orten werden die erforderlichen Veloabstellplätze bereitgestellt.
- Die Christoffelunterführung wird als attraktive Ladenstrasse mit Geschäften gestaltet, die dem städtischen Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik sehr gute Mieterträge einbringen werden.
- Bauliche und gestalterische Massnahmen sollen dazu beitragen, dass das subjektive Sicherheitsempfinden auch im städtischen Teil der Bahnhofunterführung besser wird.

Eine technische und bauliche Erneuerung der unter- und oberirdischen Anlagen ist unumgänglich und dringend. Aber nur Reparaturen und Sanierungen genügen nicht; denn sie würden die vielen sonstigen Mängel im Bahnhofgebiet auf Jahre hinaus zementieren.

Projektierungsauftrag mit präzisen Vorgaben

Im Masterplan zur Aufwertung des ganzen Bahnhofgebiets ist die Erneuerung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung eine Art Eckstein. Sie setzen fort, was die SBB mit der grundlegenden Erneuerung des Bahnhofgebäudes begonnen haben.

Das Ziel ist unverändert: Der Bahnhof und seine unmittelbare Umgebung sollen den betrieblichen Anforderungen als Verkehrs-drehscheibe gerecht werden und sich rasch zu einem städtebaulich attraktiven und intensiv genutzten Raum im Stadtzentrum von Bern entwickeln.

Ohne Glasdach

Nach dem Scheitern der Vorlage Stadtplätze–Schanzentunnel in der Volksabstimmung vom 28. September 1997 mussten neue Lösungen gesucht werden. Ein Öffentlichkeitsforum lieferte die Vorgaben für einen Projektwettbewerb. Richtungsweisend für die Projektierung ist der aus diesem Wettbewerb siegreich hervorgegangene Gestaltungsentwurf, der nun zu einem Bauprojekt weiterentwickelt werden soll. Die Idee eines Glasdachs wurde bereits vom Stadtrat abgelehnt; auf die Weiterverfolgung dieses Vorschlags wird verzichtet.

Drei gemeinsam

Nach der Genehmigung des Projektierungskredits durch die Stimmberechtigten erfolgt die Weiterbearbeitung des Projekts durch die im Wettbewerb mit dem 1. bis 3. Preis ausgezeichneten Teams gemeinsam. Zu projektieren sind die Sanierung und Umgestaltung der Plätze und der Christoffelunterführung mit einem neuen Anlieferungsstollen ab Schwanengasse / Bubenbergunterführung, die Verkehrs-führung Bahnhofplatz–Bubenbergplatz

inkl. Tramanlagen, Bushaltestellen und Veloabstellanlagen sowie die Erneuerung der Werkleitungen.

Die Auflagen

Das Gesamtprojekt, das dereinst den Stimmberechtigten unterbreitet wird, hat auch folgende Rahmenbedingungen zu erfüllen:

- Baukosten für die Stadt (Werkleitungen, Hoch- und Tiefbauten, Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik) max. 52 Mio. Franken.
- Orthogonale (rechtwinklige) Führung des Verkehrs über den Bahnhofplatz, d. h. ungefähr entlang dem Aufnahmegebäude SBB und dem Burgerspital.
- Örtliche Konzentration und Neugestaltung der Tram- und Busanlagen.
- Schaffung einer grosszügigen Fussgänger-verbinding zwischen Platz und Christoffelunterführung mit einem Hauptauf- und -abgang bei der Heiliggeistkirche.
- Bereitstellung von genügend Veloabstellflächen und -räumen.
- Realisierung wenn möglich in einer Etappe.

Ausführung 2005

Mit dem beantragten Projektierungskredit wird die Baukreditvorlage erarbeitet, die den Stimmberechtigten wenn möglich Ende 2003 oder Anfang 2004 zum Entscheid unterbreitet werden soll. Wenn dieser Zeitplan eingehalten werden kann, ist davon auszugehen, dass die Hauptphase der Ausführungsarbeiten ins Jahr 2005 fällt. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall die Tramgeleise auf dem Bahnhofplatz und dem Bubenbergplatz erneuert werden.

Zusammenstellung und Verteilung der Projektierungskosten

Die Kosten der Erarbeitung eines Bauprojekts für die Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung sind auf total Fr. 5 354 000.00 veranschlagt. Dieser Gesamtbetrag gliedert sich wie folgt:

Bisher aufgelaufene Kosten*	Fr. 240 000.00
Projektierung inkl. Submission und Baueingabe (Kosten bis zum Entscheid der Stimmberechtigten über das Bauprojekt)	Fr. 3 588 000.00
Bau- und Baugrunduntersuchungen	Fr. 150 000.00
Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 250 000.00
Eigenleistungen	Fr. 376 000.00
Diverses und Unvorhergesehenes	Fr. 750 000.00

Projektierungskosten total Fr. 5 354 000.00

* für Sanierungs- und Nutzungskonzept Christoffelunterführung Fr. 150 000.00, für Aufarbeiten des Wettbewerbsprojekts Fr. 90 000.00

Die Projektierungskosten werden unter den beteiligten Partnerinnen und Partnern wie folgt aufgeteilt:

Stadt Bern inkl. GWB / EWB = zu bewilligender Kredit	Fr. 3 050 500.00
Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik*	Fr. 1 432 000.00
Kanton (Anteil Bernmobil)*	Fr. 724 000.00
SBB*	Fr. 147 500.00

* Die Betriebskommission des Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik hat den Kredit für auf den Fonds entfallenden Kostenanteil am 24. August 2001 bewilligt. Auch die Kreditbeschlüsse des Kantons und der SBB liegen vor.

Folgekosten

Investitionen	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	3 050 500.00	2 745 450.00	2 470 905.00	1 181 825.00
Abschreibung 10%	305 050.00	274 545.00	247 090.00	118 185.00
Zins 3,9%	118 970.00	107 075.00	96 365.00	46 090.00
Kapitalfolgekosten	424 020.00	381 620.00	343 455.00	164 275.00

Argumente gegen den Projektierungskredit

Argumente des überparteilichen bürgerlichen Referendumskomitees

Ein deutliches NEIN zum Projektierungskredit

Den Antrag der SVP-Fraktion, die Vorlage freiwillig der Volksabstimmung zu unterstellen, lehnte der Stadtrat ab. Das überparteiliche Referendumskomitee «Nein zum Millionenkredit Bahnhofplatz» hat daher fristgerecht über 2000 Unterschriften gesammelt und wehrt sich gegen den überrissenen und unverantwortlichen Projektierungskredit von über 5 Millionen Franken.

Ein Ja zu diesem Kredit würde eine 50 Millionen bis 70 Millionen Franken teure Fehlplanung auslösen. Für unsinnige Luxuslösungen fehlt der Stadt Bern aber das nötige Geld.

Das Komitee will mit dem Referendum die schleichende Verdrängung des MIV (motorisierten Individualverkehrs) verhindern. Ein Zementieren des gegenwärtigen Ver-

kehrsversuchs mit Verengen von Fahrspuren und markant gestiegener Unfallrate, lehnen wir ab.

Schon anlässlich der Abstimmung Schanzentunnel und KÜL wurde das Volk getäuscht, denn viele hatten den Verkehrsberuhigungen nur zugestimmt, weil sie mit dem Bau des Schanzentunnels gerechnet hatten.

Nach dem unsinnigen Glasdach-Projekt sollen nun weitere Projektierungsmillionen verschleudert werden. Ein NEIN zum Projektierungskredit macht den Weg frei für eine kostengünstigere Lösung, die mehr Sicherheit, eine vernünftigeren Verkehrsführung und den dringend nötigen Unterhalt der bestehenden Infrastruktur beinhaltet. Es darf nicht noch mehr Geld in die Fortsetzung der Fehlplanung investiert werden!

Argumente der Grünen Partei Bern

Überall sparen – klotzen beim Bauen? Bern braucht andere finanzpolitische Prioritäten! Mehr Geld für Schulen und Gesundheit statt für die ewigen Fehlplanungen!

Besonders unnötig und unsinnig ist die geplante Vergrößerung der Christoffel-

Unterführung, die allein 25 Millionen kostet. Wer will im Düsternen einkaufen und arbeiten?

Zudem: Wenn 3 Büros dasselbe planen sollen, gibt's nur Streit und zusätzliche Kosten.

Argumente für den Projektierungskredit

Zwingend und dringend

Sanierungsmassnahmen auf dem Bahnhofplatz / Bubenbergplatz und in der Christoffelunterführung sind unbestreitbar zwingend und dringend. Sollten sie ausgeführt werden müssen, bevor die Platzgestaltung definitiv festgelegt ist, wären auf Jahre hinaus kaum mehr Verbesserungen möglich. Deshalb darf in der Suche nach Gestaltungslösungen nicht bei Null begonnen werden.

Projekt bringt, was Bern braucht

Mit dem Kredit wird ein Bauprojekt erarbeitet, das bringt, was Bern braucht: Einen Platz, der als Platz erlebt werden kann, gute Umsteigebedingungen für den öffentlichen Nahverkehr, erneuerte Verkehrsanlagen und eine attraktivere Bahnhofunterführung.

Alles hängt zusammen

Zwischen dem strassen- und schienengebundenen Verkehr, der Anordnung der Treppenaufgänge aus der Bahnhofunterführung, der Platzgestaltung sowie der kommerziellen Nutzung der Christoffelunterführung bestehen derart enge Abhängigkeiten, dass nur ein Gesamtprojekt zu einer vertretbaren Sanierungslösung führen kann.

Wesentliche Verbesserungen

Nach der Ablehnung der Vorlage Stadtplätze-Schanzentunnel wurde eine Strategie der kleinen Schritte gewählt. Aus dem Projektwettbewerb ist zwar kein grosser Wurf hervorgegangen; aber es können wesentliche gestalterische und betriebliche Verbesserungen im Bahnhofgebiet erwartet werden.

Das richtige Signal

Die SBB investieren in den nächsten fünf Jahren über 500 Mio. Franken in die Er-

neuerung des Bahnhofs Bern. Es wäre ein falsches Signal, wenn die Stadt jetzt nicht mitziehen und wieder von vorne beginnen würde.

Ohne Glasdach

Das Dach, auch wenn es für sich selber betrachtet ästhetisch und attraktiv sein könnte, fände im Volk zu wenig Akzeptanz. Ganz abgesehen von den Kosten und den technischen Problemen: es würde die Sicht auf historische Bauwerke stark beeinträchtigen und z.B. die Heiliggeistkirche optisch entzweischneiden. Deshalb soll ein Bauprojekt ohne platzüberspannendes Dach erarbeitet werden.

Dafür mit Kostendach

Das vom Stadtrat vorgegebene Kostendach von 52 Mio. Franken sorgt dafür, dass die jetzt zu projektierende Lösung für die Stadt finanzierbar bleibt.

Keine Verkehrsvorlage

Mit der Zustimmung oder Ablehnung des Projektierungskredits wird die Verkehrsführung auf der Bahnhofachse noch nicht festgelegt. Die Stimmberechtigten beschliessen darüber erst, wenn ihnen das Bauprojekt mit dem Ausführungskredit unterbreitet wird. Damit ein solches Projekt aber überhaupt erarbeitet werden kann, ist der beantragte Projektierungskredit nötig. Erst aufgrund eines Bauprojekts, das die konkreten Lösungen für alle Probleme aufzeigt, kann ein fundierter Entscheid über die Sanierung und Neugestaltung der Plätze und der Bahnhofunterführung gefällt werden. Für die Ausarbeitung dieses Projekts, das dereinst den Stimmberechtigten unterbreitet werden wird, dient der beantragte Projektierungskredit.

Antrag

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 45 Ja- gegen 9 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen den folgenden

Beschluss

zur Annahme:

1. Die Gesamtkosten für die Teilprojekte Tiefbauamt, Hochbauamt, Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik, Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung sowie Elektrizitätswerk der Stadt Bern dürfen das Kostendach von 52 Mio. Franken nicht überschreiten.
2. a) Auf die weitere Ausarbeitung des Siegerprojekts (mit Dach) wird verzichtet.
 - b) Unter Einbezug der weiteren rangierten Teams (falls diese dies wünschen) ist eine Vorlage auszuarbeiten, welche mit einfachen, konstruktiven Mitteln und kostengünstig die angestrebte raumbildende Wirkung erzielt und den Witterungsschutz der Wartefläche zu Haltestellen sowie der Treppe bzw. Rampe zur Unterführung sicherstellt.
 - c) Ausgangspunkt für die Projektierung ist eine orthogonale Verkehrsführung.
 - d) Für die erforderliche Anzahl Zweiräder sind Abstellflächen auszuweisen.
 - e) Der Gemeinderat wird beauftragt nachzuweisen, dass die gemäss Parkraumkonzept Velo Bahnhof Bern erforderlichen gedeckten Veloabstellplätze in geschlossenen Anlagen sichergestellt sind. Das Projekt ist kostenmässig separat auszuweisen. Mit der Kreditvorlage Bahnhofplatz soll über die definitive Ausführung entschieden werden.
 - f) Das anlässlich des Baukredits dem Stadtrat unterbreitete Projekt soll nach Möglichkeit auf einmal und nicht etappiert umgesetzt werden.
3. Der Gemeinderat beauftragt die Fachstelle für Sicherheit im öffentlichen Raum, eine Begleitgruppe Frauen zusammenzustellen, welche diesen Bau von Anfang an begleitet.

4. Für den auf die Stadt Bern entfallenden Anteil an den Projektierungskosten wird ein Kredit von Fr. 3 050 500.00 bewilligt. Dieser wird wie folgt aufgeteilt:

- Für das Tiefbaumst wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 540.501.220.0, gesprochene Kredit von Fr. 90 000.00 um Fr. 1 821 000.00 auf Fr. 1 911 000.00 erhöht.
- Für das Hochbaumst wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 560.503.016.1, gesprochene Kredit von Fr. 300 000.00 um Fr. 557 500.00 auf Fr. 857 500.00 erhöht.
- Für die Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung / Gasleitungen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 820.501.226.0, Fr. 100 000.00.
- Für die Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung / Wasserleitungen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 821.501.998.0, Fr. 34 000.00.
- Für das Elektrizitätswerk / Netzanlagen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 810.503.999.0, Fr. 104 000.00.
- Für das Elektrizitätswerk / öffentliche Beleuchtung gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 810.501.999.0, Fr. 44 000.00.

5. Die Projektierungskredite sind später in den Baukredit aufzunehmen.

6. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 29. November 2001

Im Namen des Stadtrats

Der Präsident:
Christoph Stalder

Die Stadtschreiberin:
Irène Maeder van Stuijvenberg