

Gesamtsanierung Nydeggbücke: Ausführungskredit

Das Wichtigste in Kürze	5
Die Ausgangslage	6
Das Projekt	8
Kosten und Finanzierung	13
Das sagt der Stadtrat	15
Antrag und Abstimmungsfrage	16

Entwurf

Entwurf

I Innere Stadt

II Länggasse, Felsenau

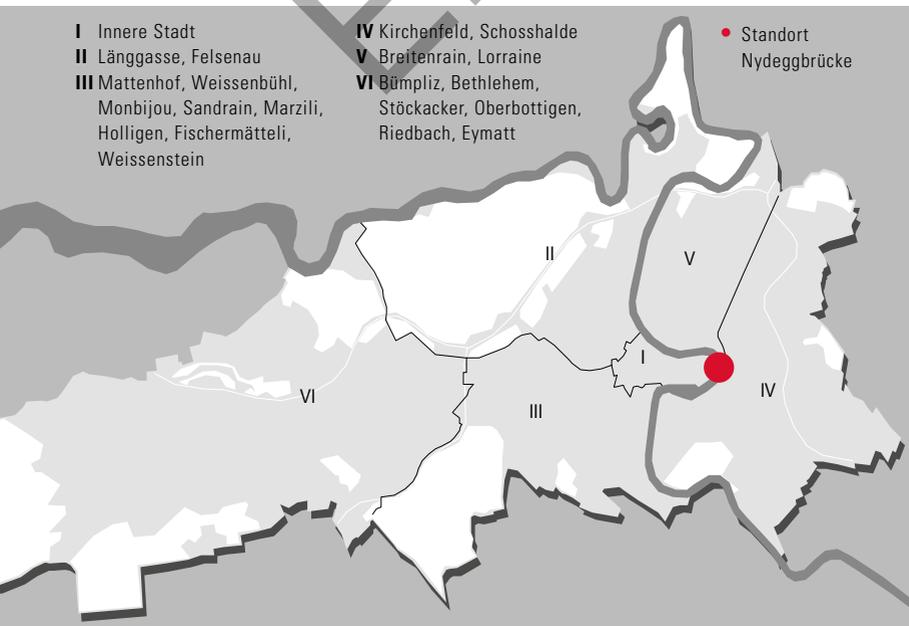
III Mattenhof, Weissenbühl,
Monbijou, Sandrain, Marzili,
Holligen, Fischermätteli,
Weissenstein

IV Kirchenfeld, Schosshalde

V Breitenrain, Lorraine

VI Bümpliz, Bethlehem,
Stöckacker, Oberbottigen,
Riedbach, Eymatt

• Standort
Nydeggbrücke



Das Wichtigste in Kürze

Die Nydeggbücke ist die zweitälteste Brücke der Stadt Bern. Unter anderem aufgrund von Schäden an der Fahrbahn und den Entwässerungsanlagen muss sie umfassend saniert werden. Zudem besteht Anpassungsbedarf im Strassenraum. Den Stimmberechtigten wird mit dieser Vorlage ein Ausführungskredit in der Höhe von 27,6 Millionen Franken beantragt.

Die Nydeggbücke wurde zwischen 1840 und 1844 am östlichsten Punkt der Berner Altstadt erbaut und ist damit die zweitälteste Brücke der Stadt. Nachdem sie seither erst einmal punktuell instand gestellt wurde, muss sie nun umfassend saniert werden.

Viele Schäden und Mängel

Schäden weist die Brücke insbesondere an der Pflasterung der Fahrbahn, an den Entwässerungsanlagen sowie an den Natursteinen im Brückenunterbau auf. Weiter sind die seitlichen Stützmauern nicht genügend widerstandsfähig gegen Erdbeben. Anpassungsbedarf besteht aber auch im Strassenraum: So ist die Lage des Kreisels vor dem Bärenpark nicht ideal und wegen der engen Trottoirs auf und vor der Brücke kommt es regelmässig zu gefährlichen Situationen. Schliesslich sind die Bushaltestellen «Nydegg» und «Bärenpark» nicht rollstuhlgängig ausgestaltet und diverse Werkleitungen im Projektperimeter müssen altersbedingt ersetzt werden.

Umfangreiche Sanierungsmassnahmen

Die Nydeggbücke und deren angrenzender Strassenraum sollen in zwei Etappen saniert werden. In einer ersten Phase von voraussichtlich 2025 bis 2026 wird die Brücke neu abgedichtet. Weiter werden insbesondere die Brückenoberfläche und die Entwässerungsanlagen instand gesetzt. Die Trottoirs auf und vor der Brücke werden verbreitert, der Kiesel beim Bärenpark leicht nach Norden verschoben und

alle Bushaltestellen barrierefrei ausgestaltet. Schliesslich werden unter anderem Abwasser-, Strom-, Elektro- und Gasleitungen ersetzt. Nach der ersten Sanierungsetappe kann der Brückenkörper während etwa zwei bis drei Jahren austrocknen. Erst danach werden die Natursteine der Nydeggbücke saniert.

Sperrung während erster Sanierungsetappe

Während der ersten Sanierungsetappe bleibt die Brücke für sämtlichen Verkehr gesperrt. Die Busse der Linie 12 werden über die Untertorbrücke, der motorisierte Individualverkehr grossräumig umgeleitet. Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein Steg parallel zur Nydeggbücke errichtet. Während der zweiten Sanierungsetappe sind voraussichtlich keine Umleitungen nötig. Die Brücke kann befahren werden, wobei jedoch kurzzeitige Sperrungen einer Fahrbahn, etwa für die Gerüstmontage, möglich sind.

Kredit von 27,6 Millionen Franken

Die Gesamtsanierung Nydeggbücke kostet insgesamt 34,1 Millionen Franken, wobei die Stadt Bern einen Grossteil der Kosten zu tragen hat. Mit dieser Vorlage wird den Stimmberechtigten ein Ausführungskredit in der Höhe von 27,6 Millionen Franken beantragt. Die allgemeinen Kosten, beispielsweise für Baustelleneinrichtungen und Umleitungen, teilt sich die Stadt anteilmässig mit Energie Wasser Bern und Bernmobil, zwei anderen am Projekt beteiligten Bauherrschaften.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.



Die Ausgangslage

Die Nydeggbücke wurde Mitte des 19. Jahrhunderts erbaut und seither erst einmal und nur punktuell saniert. Mittlerweile weisen weite Teile der Brücke grosse Schäden auf. Zudem gibt es umfassenden Anpassungsbedarf im Strassenraum auf und vor der Brücke.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts nahmen der Waren- und Reiseverkehr stark zu. Um den Aaregraben und die grossen Steigungen zwischen Stadt und Umland zu überwinden, sollte am östlichsten Punkt der Berner Altstadt eine Brücke erstellt werden. Im Auftrag der Bürgergemeinde Bern wurde deshalb zwischen 1840 und 1844 durch den Urner Bauunternehmer Karl Emanuel Müller die Nydeggbücke errichtet.

200 Meter lange Natursteinbrücke

Die Nydeggbücke ist damit die zweitälteste Brücke der Stadt Bern – nach der im 15. Jahrhundert erbauten und direkt nördlich von ihr liegenden Untertorbrücke. Sie besteht aus verschiedenen Natursteinen, wobei Sandstein den grössten Teil ausmacht. Insgesamt ist sie rund 200 Meter lang und überspannt die Aare mit drei Bögen. Die Spannweite des Hauptbogens gehört mit fast 46 Metern zu den grössten Spannweiten von Natursteinbrücken überhaupt. Markant sind ausserdem die vier Zollhäuschen an den jeweiligen Enden des Brückenmittelteils.

Nur einmal punktuell saniert

Seit ihrer Fertigstellung Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Nydeggbücke erst einmal saniert und dies nur punktuell in zwei Etappen: Im Zuge einer ersten Phase von 1981 bis 1983 wurde die Abdichtung aus Zementmörtel im Bereich der Brückenbögen mit einer zeitgemässen Abdichtung unter anderem aus Beton ersetzt. In einer zweiten Phase von 1989 bis 1991 wurden Teile der Steine an den Bögen, Pfeilern und Seitenwänden instand gesetzt.

Umfassender Sanierungsbedarf

Heute ist die Brücke in einem schlechten baulichen Zustand und muss umfassend saniert werden. In der Pflasterung auf der Fahrbahn haben sich tiefe Spurrinnen gebildet, in denen sich bei Regen und Schneefall gefährliche Wasserlachen bilden. Die zahlreichen Verformungen stellen ein Sicherheitsproblem für den Veloverkehr und eine unbefriedigende Situation für alle anderen Verkehrsteilnehmenden dar. Die Steine der Brücke sind stellenweise stark ver-



Die Nydeggbücke ist in einem schlechten baulichen Zustand und weist zahlreiche Schäden auf. Auf dem Bild zu sehen ist ein Ausschnitt der Fahrbahn. Verformungen und tiefe Spurrinnen stellen eine unbefriedigende Situation für den gesamten Verkehr dar.

wittert und die Entwässerungsanlagen sind mehrheitlich kaputt oder verstopft. Im Bereich der Flügelmauern (siehe Grafik unten) gibt es keine Abdichtung, weshalb Wasser in den Brückenunterbau eindringt, was wiederum zu Schäden führt. Die Abdichtung im Bereich der Brückenbögen hat zudem das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Schliesslich sind die Stützmauern nicht genügend erdbebensicher.

Anpassungsbedarf im Strassenraum

Weiter besteht Anpassungsbedarf im Strassenraum auf und vor der Nydeggbrücke. Insbesondere für den Fussverkehr ist die Strassenraumgestaltung nicht ideal: Wegen grosser Personengruppen auf den engen Trottoirs kommt es regelmässig zu gefährlichen Verkehrssituationen. Alle vier Haltekanten der Bushaltestellen «Bärenpark» und «Nydegg» sind nicht behindertengerecht ausgestaltet. Und schliesslich sind die oberirdischen Fahrleitungen und diverse unterirdische Gas-, Wasser-, Strom- und Telekommunikationsleitungen veraltet und sanierungsbedürftig.

Entwurf

Die Grafik veranschaulicht die wesentlichen Schäden und Mängel an der Nydeggbrücke. So besteht unter anderem keine vollständige Abdichtung der Brückenoberfläche, weshalb Wasser in den Brückenunterbau eindringt und Folgeschäden verursachen kann.



Das Projekt

Die Gesamtsanierung der Nydeggbrücke erfolgt in zwei Etappen. Zuerst werden die Arbeiten am Brückenoberbau und im Strassenraum ausgeführt. Wenn die Brücke ausgetrocknet ist, werden in einer zweiten Etappe die Natursteine im Brückenunterbau saniert.

Die Gesamtsanierung der Nydeggbrücke umfasst im Wesentlichen folgende Massnahmen:

- Ersatz und Ergänzung der Brückenabdichtung
- Ersatz der Entwässerungsanlagen
- Ersatz oder Instandstellung der Pflasterung
- Erdbebenertüchtigung
- Verbreiterung der Trottoirs
- Verschiebung und Sanierung des Kreisels beim Bärenpark
- Anpassungen hinsichtlich Barrierefreiheit
- Ersatz diverser Werkleitungen
- Natursteinsanierung

Sanierung in zwei Etappen

Die Nydeggbrücke und deren angrenzender Strassenraum sollen in zwei Etappen saniert werden. Voraussichtlich von Frühling 2025 bis Herbst 2026 werden die Arbeiten am Brückenoberbau und an der Brückenoberfläche sowie die Massnahmen im Strassenraum ausgeführt. Erst in einer zweiten, etwa zwei bis drei Jahre nachgelagerten Sanierungsetappe werden die Arbeiten am Brückenunterbau, namentlich die Natursteinsanierung, ausgeführt. Der Grund für dieses etappierte Vorgehen ist, dass auf diese Weise der Brückenkörper für die Natursteinsanierung vollständig austrocknen kann.

Abdichtung der Brückenoberfläche

Die meisten Schäden an der Brücke sind hauptsächlich durch Wasser und Salze entstanden, die in den Brückenkörper eindringen. Deshalb muss zuerst die Abdichtung unter der Fahrbahn instand gestellt werden. Die bestehende Abdichtung im Bereich der Brückenbögen wird ersetzt. Im Bereich der Flügelmauern wird eine neue Abdichtung erstellt, sodass künftig praktisch die gesamte Länge der Brücke abgedichtet sein wird.

Ersatz der Entwässerungsanlagen

Die mehrheitlich komplett defekten Abwasserleitungen an den Seiten der Fahrbahn neben den Trottoirs werden allesamt ersetzt. Das gleiche gilt für die Ableitungen im Innern der Brücke, welche teilweise verstopft oder undicht sind. Neue Vorrichtungen verhindern künftig, dass zusammen mit dem Abwasser Schlamm in die Aare gelangen kann.

Neue Pflasterung der Fahrbahn

Die Fahrbahn der Nydeggbrücke ist gepflastert. Um die Schäden und die gefährlichen Spurrinnen zu entfernen, werden die bestehenden Pflastersteine entweder aufbereitet und neu versetzt oder komplett durch neue Steine ersetzt. Damit entsteht für den gesamten Verkehr eine bessere Situation. Die zwei Varianten weisen unterschiedliche Kostenfolgen auf. Welche Variante letztlich umgesetzt wird, ist derzeit noch offen (siehe Kasten). In beiden Fällen kann insbesondere für den Veloverkehr eine signifikante Verbesserung erzielt werden. Bei beiden Varianten wird die Pflasterung zudem zwischen der Brücke und dem Kiesel beim Bärenpark erweitert.

Zwei Varianten der Pflasterung

Die erste Variante für eine neue Pflasterung der Fahrbahn sieht die Aufbereitung der bestehenden Pflastersteine durch einen spezialisierten Betrieb mit anschliessender Neuversetzung der Steine vor. Bei der zweiten Variante werden sämtliche bestehenden Pflastersteine durch neue ersetzt. Bis definitiv entschieden wird, welche der beiden Varianten umgesetzt wird, finden Belastungstests unter realen Bedingungen statt. Projektiert wurde die erste Variante (siehe Kapitel «Kosten und Finanzierung»).

Innenraumzugänge und Erdbebensicherheit

Für Unterhaltsarbeiten und Inspektionen gibt es Hohlräume in der Brücke. Der Zugang zu diesen Innenräumen befindet sich auf der stadteinwärts liegenden Seite im Bereich der Fahrbahn. Aus Sicherheitsgründen wird dieser Schacht im Durchmesser vergrössert und von der Fahrbahn wegverschoben. Auf der Seite Bärenpark wird zudem ein neuer Zugang erstellt. Zur Verstärkung der Tragsicherheit werden bei den Stützmauern an den Seiten der Brücke Betonplatten respektive Felsanker verbaut. Die Brücke selbst ist hingegen genügend erdbebensicher.

Leichte Verschiebung des Kreisels

Die Achse der Brücke ist symmetrisch angelegt. Diese Symmetrie wird heute durchbrochen vom Kiesel beim Bärenpark. Um den historischen Zustand wiederherzustellen, wird der Kiesel leicht nach Norden verschoben, sodass sein Zentrum in der Flucht der Brückenachse liegt. Trotz dieser Massnahme bleibt er auch für Busse befahrbar, weil der Innenbereich überfahren werden kann. Ebenfalls zum Zweck der angestrebten Symmetrie wird die Bushaltestelle «Nydegg» stadteinwärts leicht zurückversetzt.

Breitere Trottoirs

Im Gegensatz zur Fahrbahn bestehen die Trottoirs nicht aus Pflastersteinen, sondern aus Gussasphalt. Um die Sicherheit für den Fussverkehr zu erhöhen, werden sie auf der Brücke und im Bereich des verschobenen Kreisels beidseitig um je rund einen halben Meter verbreitert. Obwohl die Fahrbahn durch diese Massnahmen schmaler wird, bleibt das Kreuzen zweier Busse weiterhin möglich.

Hindernisfreie Bushaltestellen

Weiter werden die Bushaltestellen «Nydegg» und «Bärenpark» hindernisfrei gestaltet. Um einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, werden sämtliche Haltekanten erhöht. Ebenfalls eine Aufwertung hinsichtlich Barrierefreiheit erhält der Zugang zum Klösterlistutz-Parkplatz, welcher durch die Verschiebung des Kreisels ohnehin tangiert ist: Es wird eine neue Rampen- und Treppenanlage erstellt.

Reduktion der Parkplätze

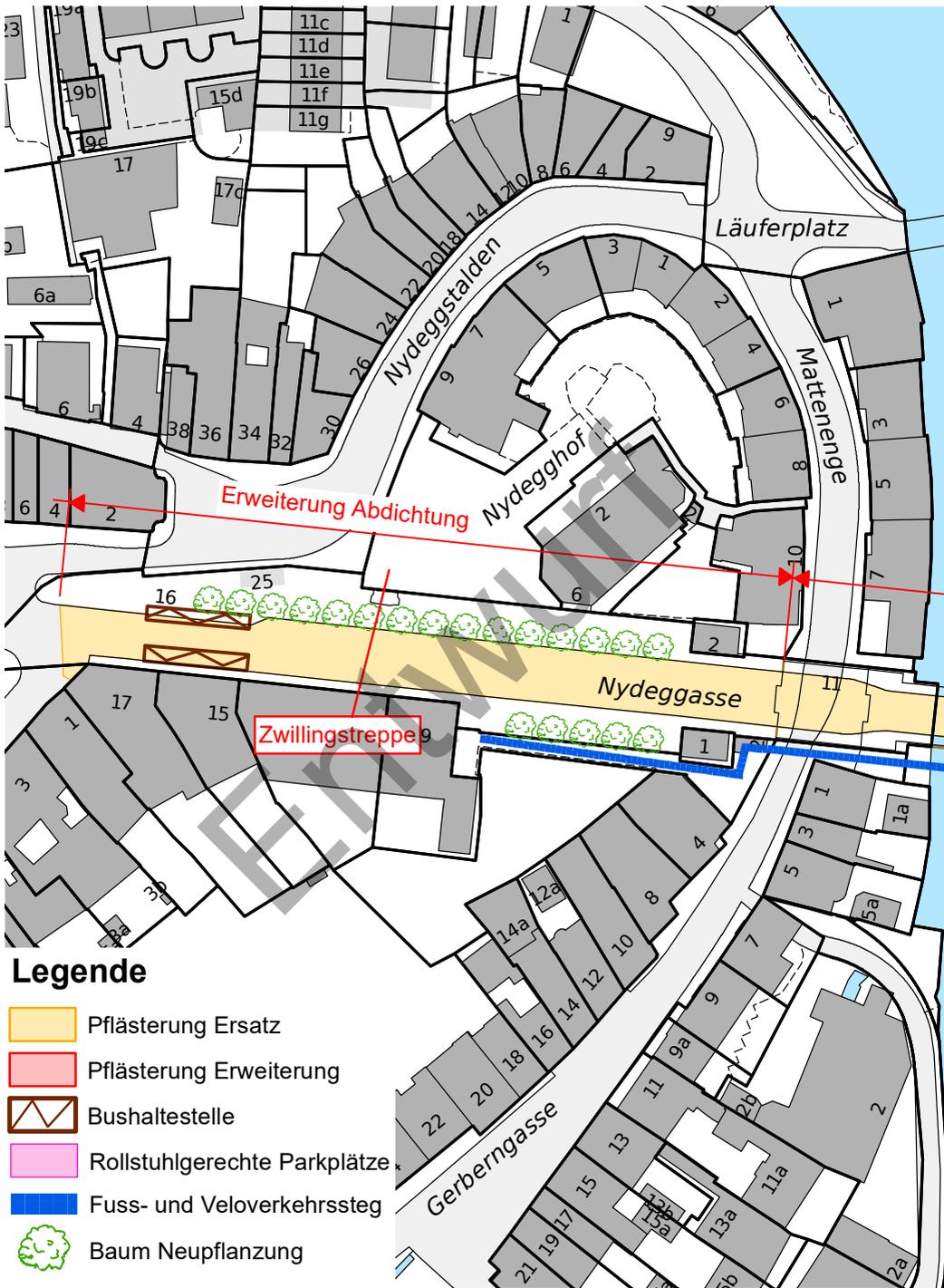
Heute gibt es 31 gebührenpflichtige Parkplätze im Bereich Nydeggasse/Nydeggbrücke. Die Anzahl wird reduziert auf 25. Erstens benötigen die Busse bei den neu hindernisfreien Haltekanten mehr Platz für ihre An- und Wegfahrmanöver. Aus diesem Grund müssen drei Parkplätze weichen. Zweitens werden zwei Parkplätze aufgehoben aufgrund der Verbreiterung der Trottoirs. Schliesslich wird ein Parkplatz künftig als Veloverleihstandort genutzt. Gleichzeitig entstehen am Aargauerstalden zwei neue rollstuhlgerechte Parkplätze, um die Zugänglichkeit zum Bärenpark für Menschen mit einer Gehbehinderung und Rollstuhlfahrende zu erleichtern.

Ersatz von lückenhaften Baumreihen

Auf der Seite Nydegg befinden sich zwei Baumreihen, welche jedoch lückenhaft sind. Die 13 bestehenden Linden sind in einem sehr schlechten Zustand und haben eine geringe Lebenserwartung. Sie werden deshalb durch 20 neue Bäume gemäss der ursprünglichen Gestaltung der Baumreihen ersetzt. Welche Art von Bäumen verwendet wird, ist noch offen. Die Pflanzung erfolgt aber auf jeden Fall in unterirdischen Trogsystemen, damit eine hohe Vitalität der Bäume gewährleistet werden kann.

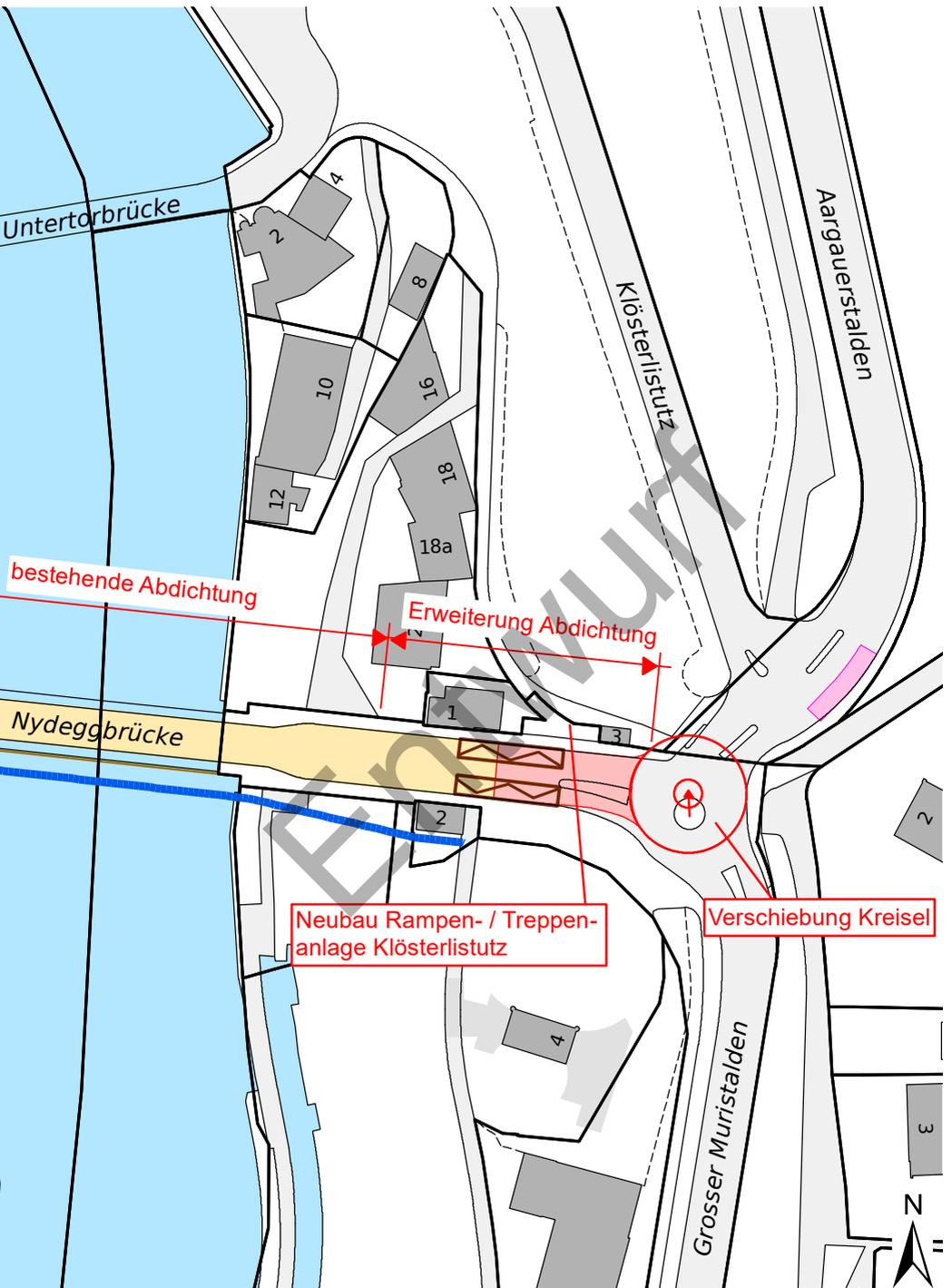
Neue städtische Leitungen

Im Rahmen der ersten Sanierungsetappe werden schliesslich sämtliche städtischen Leitungen unter der Brückenoberfläche und im Strassenraum vor der Brücke ersetzt. Dies betrifft namentlich die Abwasserleitungen sowie Leitungen für die Lichtsignalanlagen. Die Beleuchtung mit sogenannten Seilleuchten bleibt bestehen, allerdings ist zusätzlich die Wiederherstellung von historischen Leuchtkörpern geplant, die ursprünglich mit Gas betrieben wurden.



Legende

- Pflasterung Ersatz
- Pflasterung Erweiterung
- Bushaltestelle
- Rollstuhlgerechte Parkplätze
- Fuss- und Veloverkehrssteg
- Baum Neupflanzung



Ersatz weiterer Leitungen

Im Zuge der ersten Sanierungsetappe werden im Bereich der Brücke und im angrenzenden Strassenraum auch die Elektro-, Gas- und Wasserleitungen von Energie Wasser Bern ersetzt. Zudem ist der Ersatz von Telekommunikationsleitungen der entsprechenden Betreiberinnen vorgesehen. Schliesslich plant Bernmobil eine neue Fahrleitungsanlage am Grossen Muristalden. Die Kosten für diese Massnahmen werden von den jeweiligen Betreiberinnen und Betreibern selbst getragen (siehe Kapitel «Kosten und Finanzierung»).

Sanierung der Natursteine

In der zweiten Etappe erfolgt die Naturstein-sanierung im Bereich des Brückenunterbaus. Es müssen zwar kaum Steine ersetzt werden, allerdings sind ihre Kanten und Profile teilweise stark abgewittert. Die Steine werden deshalb gereinigt und wo nötig mit Steinersatzmörtel neu profiliert. Stellenweise werden zudem die Fugen instand gesetzt. Im gleichen Zug werden die Natursteinmauer zwischen der Nydegasse und dem Nydegghöfli mit der dazugehörigen Zwillingstreppe sowie die Nydeggtreppe am südwestlichen Ende der Nydeggbücke saniert.

Verkehrsführung während Sanierung

Während der ersten Sanierungsetappe von voraussichtlich 2025 bis 2026 wird die Nydeggbücke für jeglichen Verkehr gesperrt. Die Busse der Linie 12 werden via Nydeggstalden über die Untertorbrücke zum Klösterlistutz in den Grossen Muristalden umgeleitet. Sowohl für die Haltestelle «Nydeg» als auch für die Haltestelle «Bärenpark» werden provisorische Haltekanten erstellt. Die beiden Haltekanten «Nydeg» befinden sich vorübergehend im unteren Bereich der Gerechtigkeitsgasse, die Haltestelle «Bärenpark» stadtauswärts vorübergehend bei den heutigen Car- und Taxiparkplätzen am Grossen Muristalden. Der motorisierte Individualverkehr wird grossräumig via Laubeggstrasse–Viktoriaplatz–Kornhausbrücke umgeleitet. Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein drei Meter breiter Steg direkt neben der Nydeggbücke erstellt, wobei die Velos geschoben werden müssen. Die Möglichkeiten eines breiteren beziehungsweise eines zweiten Stegs nur für den Veloverkehr wurden geprüft, wegen zu hoher Kosten jedoch verworfen. In der zweiten Sanierungsetappe braucht es keine Umleitungen, da die Brücke befahren werden kann. Möglich sind einzig kurzzeitige Sperrungen einer Fahrbahn, etwa für die Gerüstmontage.

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für das Projekt Sanierung Nydeggbücke betragen 34,1 Millionen Franken. Davon entfallen 27,6 Millionen Franken auf die Stadt Bern. Allgemeine Kosten wie Baustelleneinrichtungen teilt sie sich mit weiteren Bauherrschaften, die am Projekt beteiligt sind.

Für das Projekt Gesamtanierung Nydeggbücke ist mit Kosten von insgesamt 34,1 Millionen Franken inklusive Mehrwertsteuer zu rechnen. Die Berechnung beruht auf dem Vorprojekt und weist eine Genauigkeit von plus/minus 25 Prozent auf, was für diesen Projektstand üblich ist. Von den Gesamtkosten entfallen 4 Millionen Franken auf Energie Wasser Bern für den Ersatz von Elektro-, Gas- und Wasserleitungen, 1,8 Millionen Franken auf Bernmobil für den Ersatz bestehender Fahrleitungen und 700 000 Franken auf die Telekommunikationsanbieterinnen für den Ersatz ihrer Leitungen.

Kostenanteil der Stadt

Der Kostenanteil der Stadt Bern beträgt somit 27,6 Millionen Franken. Damit wird die Realisierung der städtischen Sanierungsmassnahmen finanziert. Den Stimmberechtigten wird deshalb ein Ausführungskredit in entsprechender Höhe beantragt. In den 27,6 Millionen Franken enthalten ist der im November 2018 vom Stadtrat bewilligte Projektierungskredit in der Höhe von 975 000 Franken.

Zwei Teilkredite

Für den Projektbestandteil Abwasseranlagen sind 600 000 Franken budgetiert. Dieser Betrag entfällt auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Stadtentwässerung. Sämtliche anderen von der Stadt finanzierten Arbeiten am Bauwerk und im Strassenraum werden im Projektbestandteil Strassenbau zusammengefasst. Die dafür notwendigen Kosten von 27 Millionen Franken werden dem steuerfinanzierten Allgemeinen Haushalt belastet.

Teilung der allgemeinen Kosten

Die allgemeinen Kosten, namentlich für Vorbereitungsarbeiten, Baustelleneinrichtungen sowie Umleitungen und Signalisationen, teilen sich in der ersten Sanierungsetappe drei der beteiligten Bauherrschaften wie folgt: 80 Prozent der Kosten übernimmt die Stadt, 14 Prozent Energie Wasser Bern und 6 Prozent Bernmobil. Die zweite Etappe wird vollständig durch die Stadt finanziert.

Kosten für neue Pflasterung

Für die neue Pflasterung der Fahrbahn sind zwei Varianten denkbar (siehe Kapitel «Das Projekt»). Die erste Variante, bei der die bestehenden Pflastersteine aufbereitet und neu versetzt werden, wurde projektiert. Sie ist gleichzeitig die teurere der beiden Varianten. Sollte nach den Belastungstests die andere Variante gewählt werden, hätte dies folglich tiefere effektive Kosten zur Folge.

Kostenübersicht

Projektbestandteil Abwasseranlagen	Fr.
gebührenfinanzierter Anteil	
Bauarbeiten	420 000.00
Honorare	76 000.00
Diverses	15 000.00
Reserven/Unvorhergesehenes (rund 10 Prozent)	46 000.00
Zwischentotal	557 000.00
Mehrwertsteuer 7,7 Prozent (gerundet)	43 000.00
Gesamtkosten Abwasseranlagen	600 000.00

Projektbestandteil Strassenbau	Fr.
steuerfinanzierter Anteil	
Bauarbeiten	17 640 000.00
Honorare	4 135 000.00
Diverses	910 000.00
Reserven/Unvorhergesehenes (rund 10 Prozent)	2 400 000.00
Zwischentotal	25 085 000.00
Mehrwertsteuer 7,7 Prozent (gerundet)	1 915 000.00
Gesamtkosten Strassenbau	27 000 000.00

Zusammenfassung	Fr.
Projektbestandteil Abwasseranlagen	600 000.00
Projektbestandteil Strassenbau	27 000 000.00
Total beantragter Ausführungskredit	27 600 000.00

Das sagt der Stadtrat

Argumente aus der Stadtratsdebatte

Für die Vorlage

+ Minores deum Asterigem colunt. Horum omnium audacissimi sunt minores, propterea quod a cultu atque humanitate conclavis.

+ Magistrorum longissime absunt minimeque ad eos magistri saepe commeant atque ea, quae ad erudiendos animos pertinent, important proximique sunt maioribus, qui ante portas in angulo fumatorum et sub tecto vitreo stant, quibuscum continenter bellum gerunt.

+ Qua de causa septani quoque reliquos minores virtute praecedunt, quod fere cotidianis proeliis cum ceteris contendunt, cum aut suis finibus eos prohibent aut ipsi in eorum finibus bellum gerunt.

+ Huius sunt plurima simulacra, hunc et omnium inventorem artium ferunt, hunc Latinitatis duces. Post hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in verba iurant atque dictis eorum libentissime utuntur, velut delirant isti Romani vel non cogito, ergo in schola sum.

+ Leibnitii Schola est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt maiores, tertiam qui lingua magistri docti, ceterorum vexatore.

Gegen die Vorlage

- Zept hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in verba iurant atque dictis eorum libentissime utuntur, velu da Romani vel non cogito, ergo in schola sum. Leibnitii Schola sunt est partes tres.

- Vera de causa septani quoque reliquos minores virtute praecedunt, quod fere cotidianis proeliis cum ceteris contendunt, cum aut suis finibus eos prohibent aut ipsi in eorum finibus bellum gerunt. Huius simulacra, hunc et omnium inventorem artium ferunt, hunc Latinitatis duces. Post hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in verba iurant atque dictis libentissime utuntur, velut delirant isti.

- Leibnitii Schola est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt maiores, tertiam qui lingua magistri docti, ceterorum vexatore.



Abstimmungsergebnis im Stadtrat

Ja	0	
Nein	0	
Enthaltungen	0	

Das vollständige Protokoll der Stadtratssitzung vom XX. XX. XXXX ist einsehbar unter www.bern.ch/stadtrat/sitzungen.

Antrag und Abstimmungsfrage

Antrag des Stadtrats vom ...

1. xxx

2. xxx

Der Stadtratspräsident:

...

Die Ratssekretärin:

Nadja Bischoff

Abstimmungsfrage

Wollen Sie die Vorlage «Gesamtsanierung
Nydeggbücke: Ausführungskredit» annehmen?

Entwurf

Haben Sie Fragen zur Vorlage?
Auskunft erteilt das

Generalsekretariat der
Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün
Bundesgasse 38
Postfach
3001 Bern

Telefon: 031 321 65 33
E-Mail: tvs@bern.ch

Rechtsmittelbelehrung

Gegen den Inhalt der vorliegenden Abstimmungsbotschaft kann innert 10 Tagen ab der Zustellung Beschwerde erhoben werden. Gegen die Abstimmung kann innert 30 Tagen nach der Abstimmung Beschwerde eingereicht werden. Eine Beschwerde muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten und im Doppel eingereicht werden. Beschwerden sind zu richten an: Regierungstatthalteramt Bern-Mittelland, Poststrasse 25, 3071 Ostermündigen.