2025.TVS.0081

Tiefbau Stadt Bern: Erneuerung Verkehrsrechner; Projektierungs- und Ausführungskredit

1. Worum es geht

Lichtsignalanlagen (LSA) erfüllen eine wichtige Funktion zur Verkehrssteuerung und zur Verkehrslenkung. Sie tragen entscheidend zur Verkehrssicherheit bei und sind ein zentrales Element im städtischen Verkehrsmanagement: Die koordinierte Steuerung der Verkehrsabläufe, die Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel und der Notfalldienste sowie die Gewährleistung einer hohen Betriebssicherheit können nur dank des Anschlusses der Lichtsignalanlagen an den zentralen städtischen Verkehrsrechner sichergestellt werden. Der Verkehrsrechner, das eigentliche «Hirn» des Verkehrsmanagements, überwacht und steuert die Lichtsignalanlagen, meldet dem Bedienpersonal allfällige Störungen und dosiert den Verkehr so, dass dieser am Rollen bleibt.

Der bestehende Verkehrsrechner der Firma Siemens Schweiz AG (heute Yunex AG) wurde 2013 in Betrieb genommen. Die ihm zu Grunde liegende technische Lösung ist aufgrund der langen Projektierungsphase sogar noch älter. Sie hat das kritische Alterslimit erreicht und erfüllt die heutigen und vor allem die künftigen Anforderungen an ein leistungsfähiges Verkehrsmanagement nicht mehr. Als wichtige Anwendungen eines modernen Verkehrsmanagements zählen beispielsweise der künftige Betrieb der Tramlinie Bern-Ostermundigen wie auch die Umsetzung des Projekts Verkehrsmanagement Stadt Bern. Zudem muss der Verkehrsrechner auch den Ansprüchen etwa im Bereich der kooperativen intelligenten Verkehrssysteme und des autonomen Fahrens gerecht werden und die Anforderungen von strategischen Dosier- und Verkehrskoordinationsfunktionen zugunsten flächensparender Verkehrsarten erfüllen. Mit dem bestehenden Verkehrsrechner sind diese Anforderungen nicht zu erfüllen, entsprechend steht ein Ersatz an.

Eine Variantenprüfung zur Ablösung des heutigen Verkehrsrechners hat ergeben, dass eine stadteigene Hardwarelösung in den bestehenden Räumlichkeiten der Kantonspolizei Bern an der Hodlerstrasse die optimale Lösung darstellt. Als Alternativen standen eine Erweiterung des kantonalen Verkehrsrechners mit einem zusätzlichen Mandanten für die Lichtsignalanlagen der Stadt Bern und die Umsetzung einer Verkehrsrechner-Lösung in der Cloud zur Diskussion.

Für die Erneuerung des städtischen Verkehrsrechners beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungs- und Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 4 103 000.00 (inkl. MwSt.). Vonseiten Bund und Kanton sind namhafte Drittbeiträge zu erwarten (s. Kap. 5).

2. Ausgangslage

2.1 Verkehrsrechner der Stadt Bern

Der aktuelle Verkehrsrechner ist ein komplexes Produkt aus verschiedenen IT-Komponenten, die aus Hard- und Software verschiedener Lieferanten bestehen. Er zählt mit seinen zwölf Betriebsjahren aus IT-Sicht zu den «Oldtimern» und hat die kritische Altersgrenze erreicht.

Am Verkehrsrechner der Stadt Bern sind insgesamt 126 Lichtsignalanlagen angeschlossen, welche vom Betriebspersonal von Tiefbau Stadt Bern überwacht, ferngesteuert und bei Bedarf mit neuen Signalprogrammen versorgt werden können. Externe Partner wie das kantonale Tiefbauamt, die Kantonspolizei, Bernmobil oder die Berufsfeuerwehr (Schutz und Rettung) haben eingeschränkten Zugang für Statusabfragen der einzelnen Betriebszustände. Die Berufsfeuerwehr kann zudem an

ihrem Stützpunkt im Forsthaus vordefinierte Notfallrouten (Ausfahrrouten) für dringende Einsatzfahrten auslösen und erhält damit für den gesamten Konvoi eine «grüne Welle» für die gesicherte Fahrt bis ins Zielgebiet.

Von den erwähnten 126 Lichtsignalanlagen befinden sich

- 84 LSA im Eigentum der Stadt Bern
- 29 LSA im Eigentum des kantonalen Tiefbauamts
- 13 LSA im Eigentum des Bundesamts für Strassen (ASTRA)

Für die Anlagen von Bund und Kanton liegen Unterhaltsvereinbarungen vor, in welchen Betrieb und Unterhalts geregelt sind.

Mehrere Software-Komponenten des heutigen Verkehrsrechners können nicht mehr auf den aktuellen Stand gehoben werden: Es sind keine Software-Updates mehr verfügbar. Dies betrifft sowohl die Betriebssysteme der Rechnerinfrastruktur wie auch installierte Fachanwendungen der Firma Yunex AG. Hinzu kommt, dass wichtige technische Schnittstellen zwischen dem Verkehrsrechner und anderen Rechnersystemen auf dem veralteten Standard-Protokoll OCIT-I basieren und dadurch nicht mehr upgradefähig sind. Die OCIT-Schnittstelle ist eine standardisierte Schnittstelle in der technischen Welt der Verkehrsrechnersysteme und wird von allen gängigen Anbietern auf dem Markt unterstützt und auch stetig weiterentwickelt.

2.2 Bestehende Anforderungen an den Verkehrsrechner

Überwachung der Lichtsignalanlagen:

- Rasches Erkennen und Beheben von Störungen – etwa beim Ausfall einer Lichtsignalanlage oder bei Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf infolge eines Defekts an Teilsystemen (z.B. Ausfall eines Signalgebers oder eines Detektors)
- Erfassung, Speicherung und Auswertung von Signalzuständen zur aktiven Unterstützung der Kantonspolizei Bern bei Analysen von Unfallhergängen

Steuerung der Lichtsignalanlagen:

- Verkehrslenkung zum Kanalisieren des Verkehrs auf dem Basisstrassennetz
- Verkehrsdosierung zur gezielten Beschränkung der Belastung im Verkehrsnetz
- Verkehrsfluss-Optimierung mittels LSA-Koordinierung unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten
- Bevorzugung ausgewählter Verkehrsarten – im Wesentlichen den öffentlichen Verkehr und die Notfalldienste

Bedienung der Lichtsignalanlagen:

- Schalten von Signalprogrammen, automatisch oder manuell. Die Signalsteuerung findet lokal im Steuergerät der Anlage statt.
- Schalten von Notfallrouten für Feuerwehr, Sanität und Polizei
- Schalten von vorbereiteten Szenarien (z.B. bei Grossanlässen, Eskortdiensten bei Staatsbesuchen etc.)
- Versorgen von Steuergeräten mit neuen oder geänderten Signalprogrammen für die Verkehrssteuerung (sog. Steuergeräteversorgung)
- Verwaltung und Datensicherung sämtlicher Steuergeräteversorgungen für die lokale Lichtsignalsteuerung.

2.3 Künftige Anforderungen an den Verkehrsrechner

2.3.1 Verkehrsbeeinflussungen mittels Strategiefunktionen:

- Realisierung von Verkehrsmanagement-Projekten auf der Basis aktueller Verkehrslagebilder. Aufgrund von Ist-Verkehrsbelastungen und der gewünschten Bevorzugung ausgewählter Verkehrsarten (z.B. ÖV, Veloverkehr, Wirtschaftsverkehr) können definierte Szenarien

(Strategien) geschaltet werden. Dies wird mit sog. Verkehrsmanagement-Plänen erreicht. Dazu ist der heutige Verkehrsrechner nicht in der Lage.
- Neue Anwendungen: Realisieren und Betreiben von Verkehrsbeeinflussungen im Rahmen des Verkehrsmanagements Region Bern, namentlich die Projekte «Verkehrsmanagement Stadt Bern», «Verkehrsmanagement Tram Bern-Ostermundigen» und weitere

2.3.2 Vernetzung und Smart-City-Integration:
- Die neue Technologie V2X (Vehicle-to-Everything) läuft unter den Begriffen C-ITS (kooperative intelligente Verkehrssysteme) bzw. CCAM (Cooperative, connected and automated mobility) und bietet vielerlei Möglichkeiten, um zwischen verschiedenartigen Fahrzeugen und der Infrastruktur in Echtzeit Informationen auszutauschen und entsprechend zu (re)agieren.
- Anwendungsmöglichkeiten für die Anmeldung und Bevorzugung von ÖV-Fahrzeugen als Ablöseprodukt des in die Jahre gekommenen analogen Funksystems RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
- Modernisierte technische Lösung für die Vorrangschaltung der Blaulicht-Einsatzfahrzeuge (Notfallrouten)
- Effizientere Steuerung von Ampelphasen für vernetzte Fahrzeuge.
- Unterstützung von Anwendungen der Künstlichen Intelligenz, die einen wichtigen Beitrag an die Effizienz und Sicherheit der bevorzugten Verkehrsarten leisten.

2.3.3 Integration der bestehenden Verkehrsdatenerfassung in den neuen Verkehrsrechner:
- Stärkung des Öffentlichkeitsprinzips: Echtzeitdaten sollen künftig mittels normierter Schnittstellen auf der Verkehrsdatenplattform des Bundes bereitgestellt werden. Die neue Lösung würde den Ansprüchen der nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur des Bundes (NADIM) gerecht.
- Einfache Übermittlung von Livedaten aber auch von historischen Verkehrszahlen an Interessierte (Ämter, Planungsbüros)
- Bereitstellung der städtischen Verkehrsdaten für Drittanwendungen (z.B. App-Entwickler) via der Verkehrsdatenplattform des Bundes

3. Das Projekt

Der bestehende Verkehrsrechner der Stadt Bern wird grundsätzlich 1:1 durch einen neuen, auf den Stand der heutigen Technik ausgelegten Verkehrsrechner ersetzt. Dabei ist zwingend den heute bestehenden wie auch den künftig neuen funktionalen Anforderungen Rechnung zu tragen (s. Kap. 2). Die Nutzungsdauer des neuen Verkehrsrechners beträgt 15 Jahre.

Der neue Verkehrsrechner soll wiederum als Hardwarelösung und nicht als reine Cloudlösung realisiert werden. Eine Cloudlösung oder auch eine Verschiebung der Verkehrsrechnerfunktionen in das Rechenzentrum der Informatikdienste (IBE) bietet keine nennenswerten Vorteile gegenüber dem bisherigen Aufbau mit physischen Komponenten. Auch finanziell nicht: Zwar sind die Investitionskosten bei einer Cloudlösung tiefer als bei einer Hardwarelösung, die Gesamtkosten über die gesamte Betriebszeit sind aber aufgrund erheblicher Miet- und Betriebsgebühren der Clouddienste enorm hoch. Massgebend ist ebenso die ohnehin notwendige Weiterverwendung der Datenverbindungen zu den Lichtsignalanlagen, welche an den Verkehrsrechner angeschlossen werden. Diese konzentrieren sich nach wie vor an der Hodlerstrasse und bilden das Zentrum der Kommunikationsverbindungen zwischen der Zentrale und den Aussenanlagen. Der Standort des neuen Verkehrsrechners bleibt somit an der heutigen Adresse: im Keller der Polizeikaserne Waisenhausplatz. Die nötigen Vorabklärungen mit den Eigentümern wurden bereits im Rahmen des Vorprojekts getätigt. Die weitere Nutzung des Kellerabteils kann im Baurechtsvertrag zwischen der Stadt Bern und dem

Kunstmuseum Bern mittels Dienstbarkeit gesichert werden. Die Zustimmung der beteiligten Partner liegt bereits vor.

Die Bedienungs- und Überwachungselemente stehen an verschiedenen Standorten, so zum Beispiel bei den Notfalldiensten (Feuerwehr, Sanität und Polizei), bei Bernmobil sowie bei Tiefbau Stadt Bern. Die Lichtsignalanlagen sind über die ganze Stadt verteilt.

Das Projekt Erneuerung Verkehrsrechner beinhaltet folgende Hauptelemente:

- Die Kernkomponenten mit der Hardware, den Kommunikationsschnittstellen und der Fachapplikation (Bediensoftware).
- Die Einbindung der Lösung in das Informatiknetz der Stadt Bern. Die geltenden Vorgaben bezüglich ICT-Sicherheit und -Architektur werden berücksichtigt und umgesetzt.
- Die Sicherstellung der Datenverbindung vom Verkehrsrechner zu den Lichtsignalanlagen und weiteren Aussenanlagen (z.B. Verkehrszähler) und deren Einbindung in die Applikation des neuen Verkehrsrechners (sog. Migration).

3.1 Vorabklärungen

2024 Wurden sämtliche Anforderungen, Bedürfnisse und Wünsche an die künftige Nutzung einer Verkehrsrechnerinfrastruktur bei den Stakeholdern abgeholt. Zu den wichtigsten Stakeholdern zählen folgende Organisationen.:

- Bernmobil als Stellvertreterin für alle Transportunternehmungen im Einflussbereich des Verkehrsrechners Stadt Bern
- Schutz und Rettung Bern: Berufsfeuerwehr als Anwenderin der Notfallrouten
- Energie Wasser Bern (ewb) als Betreiberin der öffentlichen Beleuchtung
- Tiefbauamt des Kantons als Eigentümerin und Betreiber des eigenen kantonalen Verkehrsrechners und des Strategierechners Wankdorf (bestehende Schnittstellen zum VSR Stadt Bern)
- Kantonspolizei Bern (KaPo) als Fachsupport der kantonalen Informatik und Leitung der regionalen Einsatzzentrale
- Tiefbau Stadt Bern als Betreiber des heutigen Verkehrsrechners

Mittels Trend-/Marktanalyse wurden aktuelle Verkehrsthemen und potenzielle Bedürfnisse und deren möglicher Nutzen für die Stadt Bern analysiert. Dabei zeigte sich unter anderem, dass sich das etablierte VS-Plus-Steuerungsverfahren der städtischen Lichtsignalanlagen (eine Art Betriebssystem der lokalen Verkehrssteuerungen) und die heute im Markt weit verbreiteten OCIT-Schnittstellen bewähren und auch die Basis für die Neubeschaffung bilden sollen. Ein Beibehalt des heute im Einsatz stehenden Steuerungsverfahrens VS-Plus wird somit klar empfohlen.

Zusätzlich wurde geprüft, ob anstelle eines Ersatzes des alten Verkehrsrechners der Stadt Bern der bestehende, modernere Verkehrsrechner des kantonalen Tiefbauamts mitgenutzt werden kann. Obschon die vor zwei Jahren in Betrieb genommene Lösung des Kantons gute Funktionalitäten für die Steuerung eines Verkehrsmanagements aufweist, überwiegen die Nachteile dieser Variante deutlich. Der kantonale Verkehrsrechner ist grundsätzlich für eine andere Schnittstelle der Lichtsignalanlagen ausgelegt, eine Erweiterung der bestehenden Infrastruktur, die nicht im Eigentum der Stadt Bern liegt, stellt ein erhebliches Risiko dar. Zudem entstünden mit diesem Lösungsansatz neue, komplexe Abhängigkeiten betreffend Weiterentwicklung und künftigen Erweiterungen wie auch schwierige Abgrenzungsfragen im Betrieb und Unterhalt. Die Stadt Bern müsste sich für wichtige Funktionserweiterungen an Vorgaben des Kantons halten und hätte während der gesamten Nutzungsdauer nur eingeschränkt freie Hand für Verbesserungen und Optimierungen. Letztlich kämen mit der kantonalen Verkehrsrechnerlösung sämtliche in der Einleitung dieses Kapitels aufgezeigten

Nachteile einer Cloud-Lösung zum Tragen, weil der Verkehrsrechner des Kantons keine eigene Hardwarelösung darstellt.

Als Bestlösung kristallisierter sich klar die Erneuerung einer autonomen Verkehrsrechnerinfrastruktur heraus. Aus den Stakeholder-Gesprächen mit der Berufsfeuerwehr wurde zudem das klare Bedürfnis bestätigt, die Funktion Notfallrouten zwingend auch in einer neuen Verkehrsrechnerumgebung zur Verfügung zu stellen. Die Erfüllung des Leistungsauftrags der Berufsfeuerwehr ist auch abhängig von den zeitlich kalkulierbaren und sicheren Fahrten zum Einsatzort. Die Vorrangschaltung an den Lichtsignalanlagen stellt für die Berufsfeuerwehr eine unverzichtbare Funktion dar.

3.2 Projektorganisation

Der Projektlead liegt bei der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbau Stadt Bern). Wesentliche Schlüsselpersonen in der Projektorganisation sind die internen und externen Fachspezialist*innen und Stakeholder. Namentlich sind dies Bernmobil, Schutz und Rettung Bern (Berufsfeuerwehr), Kantonspolizei, städtische Informatikdienste IBE sowie Kanton und ASTRA.

3.3 Datenschutz und Datensicherheit

Im neuen Verkehrsrechner werden konform zur Datenschutzgesetzgebung keine Personendaten erfasst, gespeichert, verarbeitet und ausgetauscht. Bei den Daten auf dem Verkehrsrechner handelt es sich durchwegs um technische Daten wie Signalzustände, Messwerte, Störungsmeldungen etc., welche auf dem System abgespeichert und verarbeitet werden.

Um die Datensicherheit gewährleisten zu können, wird der neue Verkehrsrechner in einem geschlossenen System innerhalb einer demilitarisierten Zone (DMZ) aufgebaut und mit dem städtischen Netz via Firewall verbunden. Die Datenströme werden verschlüsselt und die Daten auf dem System stufengerecht abgespeichert bzw. gesichert. Um die Zugriffe auf den Verkehrsrechner entsprechend den Funktionen im Betrieb und Unterhalt regeln zu können, wird ein modulares Zugriffs- und Benutzermanagement mit den gängigen Sicherheitsmechanismen eingerichtet.

4. Kosten

Für das Projekt werden folgende Aufwendungen in Form von Investitionskosten zu Lasten des allgemeinen Steuerhaushalts (Tiefbau) veranschlagt (inkl. MwSt.):

Beschrieb	**Kosten**
Software (Funktionen Verkehrsrechner)	1 784 000.00
Hardware	293 000.00
Kommunikations-Schnittstellen	227 000.00
Anwenderschulung Verkehrsrechner	22 000.00
Total Kernkomponenten Verkehrsrechner	*2 326 000.00*
Ingenieur, Bauherrenunterstützung	541 000.00
Integration/Migration LSA in neuen Verkehrsrechner	294 000.00
Informatikleistungen Informatik Stadt Bern (IBE)	54 000.00
Projektmanagement, Ausschreibung, Prüfung, Abnahme Lieferant	238 000.00
Total Honorare, Dienstleistungen Dritte	*1 127 000.00*
Unvorhergesehenes	*650 000.00*
Total beantragter Projektierungs- und Ausführungskredit	**4 103 000.00**

5. Folgekosten

5.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	4 103 000.00	3 692 700.00	3 282 400.00	410 300.00
Abschreibung 10%	410 300.00	410 300.00	410 300.00	410 300.00
Zins 1.3%	53 340.00	48 005.00	42 670.00	5 335.00
Kapitalfolgekosten	463 640.00	458 305.00	452 970.00	415 635.00

Der Verkehrsrechner wird während 10 Jahren in Betrieb sein, bevor er dann erneut ersetzt wird. Entsprechend fallen jährliche Abschreibungen von 10% an. Üblicherweise werden Informatikmittel sonst über 5 Jahre abgeschrieben.

5.2 Betriebs- und Unterhaltskosten

Wartungsvertrag mit Lieferanten, jährlich	Fr. 30 000.00
Infrastrukturkosten (Raummiete, Strom, Klimaanlage)	Fr. 20 000.00
Glasfaseranschluss Verkehrsrechnerstandort	Fr. 10 000.00
Total Betriebsfolgekosten neuer Verkehrsrechner (jährlich) ab 2029	*Fr. 60 000.00*

Die jährlichen Betriebskosten wie auch die internen Personalaufwendungen werden sich für den neuen Verkehrsrechner im gleichen Rahmen bewegen wie diejenigen der heute bestehenden Infrastruktur.

6. Beiträge Dritter

6.1 Agglomerationsprogramm des Bundes

Der neue Verkehrsrechner erfüllt zahlreiche Anforderungen und Funktionen, die für den Betrieb eines umfassenden Verkehrsmanagements notwendig sind. Damit kann die erneuerte Infrastruktur als Bestandteil des Vorhabens «Verkehrsmanagement Stadt Bern» betrachtet werden. Im Agglomerationsprogramm des Bundes (4. Generation, A-Horizont) ist die Massnahme «Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern» (RGSK-Nr. BM.NM-VM.3) mit einer Investitionssumme von 11 Millionen Franken verankert. Die Chancen zur Mitfinanzierung aus der genannten Bundesfinanzierung stehen gut. Das Beitragsgesuch wird mit dem Abschluss des Bauprojekts gestellt (Verkehrsrechner als Teilmassnahme). Für Bauleistungen werden in der Regel 35 bis 40% der Gesamtkosten im Agglomerationsprogramm mitfinanziert, bei IT-Leistungen kann dieser Beitrag auch tiefer ausfallen.

6.2 Weitere Kantons- und Bundesbeiträge

Weil auch am neuen Verkehrsrechner weiterhin Lichtsignalanlagen angeschlossen bleiben, die sich im Eigentum des Kantons und des Bundes befinden, profitieren die beiden Partner und Strasseneigentümer von der städtischen Infrastruktur. Für die Realisierung des Verkehrsrechnerprojekts sind von Bund und Kanton einmalige Mitfinanzierungen im Bereich von Fr. 400 000.00 zu erwarten.

7. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Erneuerter Verkehrsrechner	80%	20%

8. Termine

Das Projekt wird in mehrere Phasen unterteilt und verfolgt folgende Zieltermine:

Genehmigung Kredit	3. Quartal 2025
Abschluss Bauprojekt	Dezember 2025
Ausschreibung im offenen Verfahren	3. Quartal 2026
Vergabe an Lieferanten	4. Quartal 2026
Ausführungsprojekt und Realisierung	Januar 2027 bis Dezember 2028
Inbetriebnahme neuer Verkehrsrechner	1. Quartal 2029
Integration/Migration Lichtsignalanlagen	März bis Dezember 2029
Abnahme und Projektabschluss	2. Quartal 2030

9. Koordination

Die Erneuerung der Verkehrsrechnerinfrastruktur ist vorwiegend ein IT-Projekt und verlangt weder Tiefbaueingriffe noch bestehen Abhängigkeiten zu Drittwerken. Eine Koordination im öffentlichen Raum ist deshalb nicht erforderlich.

10. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Die Erneuerung des Verkehrsrechners trägt zur Verbesserung der Verkehrseffizienz und zur Reduzierung der Emissionen bei. Durch optimierte Verkehrsbeeinflussungen kann der Verkehrsfluss weiter verbessert und unnötige Stopps oder Staus minimiert werden. Dies führt zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und einer Reduktion von CO_2- und Schadstoffemissionen. Zudem ermöglicht der modernisierte Verkehrsrechner eine bessere Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, wie den Vorrang für den öffentlichen Verkehr und den Velo- und Fussverkehr. Damit unterstützt das Projekt aktiv die Klimaziele und leistet einen Beitrag zur umweltfreundlichen Stadtentwicklung. Insgesamt ist das Projekt mit den Zielen des städtischen Klimareglements vereinbar.

11. Fakultatives Referendum

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 51 Absatz 3 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Tiefbau Stadt Bern: Erneuerung Verkehrsrechner; Projektierungs- und Ausführungskredit.

2. Für die Projektierung und Ausführung des Projekts Erneuerung Verkehrsrechner wird ein Kredit von Fr. 4 103 000.00 zulasten der Investitionsrechnung IN510-001523 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035) bewilligt.

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

Bern, 21. Mai 2025

Der Gemeinderat