

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung: Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern

1. Worum es geht

Die Kirchenfeldbrücke wurde 1883 in Betrieb genommen und wurde damals für Pferdefuhrwerke dimensioniert. Mit den Nutzungs- und Verkehrszunahmen musste die Brücke mehrmals saniert und verstärkt werden. 1986 wurde das Höchstgewicht für das Befahren der Brücke durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf 10 Tonnen beschränkt. Diese Massnahme erfolgte, damit die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit der Brücke auf Dauer gewährleistet werden konnte. Aus denselben Gründen wurde damals auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) eine Lastbeschränkung verfügt. Weil im ÖV längere Fahrzeuge eingesetzt werden, bei denen sich die Belastung auf mehrere Achsen verteilt (Trams, Busse), wurde für den ÖV eine maximale Last pro Achse festgelegt (8,3 Tonnen).

Bei der Hauptinspektion der Kirchenfeldbrücke im Jahr 2011 liess die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt) alle massgebenden Bauteile sowie die Brückenausrüstung überprüfen. Dabei kamen Schwachstellen an der Brückenkonstruktion zum Vorschein. Ebenfalls wurde der Zustand der Betonpfeiler als kritisch eingestuft, ergänzende Untersuchungen während der Erarbeitung des Bauprojekts bestätigten diese Einschätzung. Zudem wurden während der Projektierung Defizite hinsichtlich Erdbebensicherheit festgestellt. All diese Mängel werden nun mit den geplanten Sanierungs- und Verstärkungsmassnahmen behoben. Als Vorgabe wird bei ungefähr gleichbleibender Beanspruchung eine weitere Nutzungsdauer von 80 Jahren angestrebt.

Die erwähnte maximale Achslast von 8,3 Tonnen für den ÖV führt dazu, dass BERNMOBIL jeweils besonders leichte Tramzüge beschaffen muss, was mit erheblichen Mehrkosten verbunden ist. Im Rahmen der Projektierung wurde anhand einer Machbarkeitsstudie sowie einer Kosten-/Nutzen-Analyse geprüft, ob sich im Zuge der Verstärkungsmassnahmen eine Nutzlasterhöhung für den ÖV erzielen lässt. Es zeigte sich, dass dabei eine Erhöhung von 8,3 auf 10,6 Tonnen möglich ist. Die Sicherheit und Langlebigkeit der Brückenkonstruktion werden dadurch nicht gefährdet. BERNMOBIL beabsichtigt, mit den Sanierungsmassnahmen an der Brückenkonstruktion gleichzeitig die sanierungsbedürftige Gleisanlage auf der Kirchenfeldbrücke zu ersetzen. Parallel dazu sollen die Brückenfugen sowie der Brückenoberbau inklusive Abdichtungen und Entwässerung ersetzt werden.

Mit SRB Nr. 2016-283 vom 12. Mai 2016 hat der Stadtrat einen Kredit von Fr. 600 000.00 für den Kostenanteil der Stadt Bern an die Projektierungskosten für das Projekt "Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung" bewilligt.

Die Gesamtkosten für die Sanierung und den Gleisersatz Kirchenfeldbrücke belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf 17,6 Mio. Franken. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat den Kostenanteil der Stadt Bern in der Höhe von 6,8 Mio. Franken. Auf BERNMOBIL entfallen 10,6 Mio. Franken, auf Energie Wasser Bern 0,2 Mio. Franken.

2. Ausgangslage und Vorgeschichte

Bei der letzten Gesamtanierung in den Jahren 1988/89 wurde die Kirchenfeldbrücke für rund 13 Mio. Franken verstärkt. Dabei wurden auch die Gleisanlagen saniert. In den Jahren 2007 bis 2010 wurde während der Sommermonate punktuell der Korrosionsschutz erneuert (SRB Nr. 2007-305 vom 28. Juni 2007). 2009 wurde die gesamte Brückenkonstruktion als räumliches Modell dreidimensional vermessen und mittels Computerprogramm erfasst: Anhand räumlicher Berechnungen wurden statische Schwachstellen aufgedeckt. Deren genaue Überprüfung zeigte Schäden in Form von Rissen. Im Rahmen der periodischen Hauptinspektion im Jahr 2011 empfahl der zuständige externe Brückeningenieur, Massnahmen zur langfristigen Gewährleistung der Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Kirchenfeldbrücke zu treffen. Die Ergebnisse der Hauptinspektion 2011 dienen als Grundlage für die Projektierung der geplanten Sanierungs- und Verstärkungsmassnahmen.

Keinen Einfluss auf die Belastung der Brücke haben die 2015 abgeschlossenen Massnahmen zur Suizidprävention. Mit den horizontalen Sicherungsnetzen werden keine weiteren Vertikallasten in die Brückenkonstruktion eingeleitet: Für die Brückensicherung wurde eine Konstruktion entwickelt, welche die Lasten mit Verankerungsblöcken in den Aarehang abgibt.

Eine Sonderanfertigung sind auch die heutigen Tramschienen auf der Kirchenfeldbrücke: Sie entsprechen keinem handelsüblichen Profil, sondern haben eine geringere Einbautiefe als üblich. Mit der anstehenden Sanierung wird ein handelsübliches, also höheres Schienenprofil eingesetzt.

3. Das Projekt

3.1 Sanierungs- und Verstärkungsmassnahmen Brückenkonstruktion

Im Rahmen der dreidimensionalen Überprüfung im Jahr 2009 wurden Risse an der Brückenkonstruktion festgestellt. Die beschädigten Stellen zu reparieren, wäre keine nachhaltige Lösung, da früher oder später wieder Schäden auftreten würden.

Die Erbauer der Brücke und die nachfolgenden Betreiber hatten verständlicherweise nicht die technischen Möglichkeiten, das Bauwerk so zu überprüfen, wie dies heute gemacht wird. Durch Unwissenheit oder Fehlinterpretationen entstanden deshalb Schwachstellen an der Konstruktion. Durch Nachfolgesanierungen und Verstärkungsmassnahmen wurden Schwachstellen entweder bloss verlagert oder sogar neu geschaffen. Um sie nachhaltig zu beheben, wurden Massnahmen definiert, die nun umgesetzt werden.

Dank der Behebung der Konstruktionsschwachstellen und der Verstärkungsmassnahmen kann dem ÖV eine höhere Achslast ermöglicht werden: Die maximale Nutzlast kann von heute 8,3 Tonnen auf 10,6 Tonnen erhöht werden. Eine Nutzlasterhöhung für den MIV (heute: 10 Tonnen) ist hingegen nicht möglich: Denn zum einen gerät die Brücke mit der Lasterhöhung für den ÖV von der Tragfähigkeit her ans Limit, zum anderen ist die Belastung durch den MIV im Gegensatz zum ÖV nicht vorausseh- und berechenbar. Spezialtransporte werden innerhalb gewisser Limiten und auf Gesuch hin aber weiterhin möglich sein.

3.2 Erdbebensicherheit

Im Rahmen der statischen Berechnungen für das Bauprojekt wurde auch die Erdbebensicherheit der gesamten Kirchenfeldbrücke überprüft. Ereignisberechnungen haben gezeigt, dass die Betonpfeiler mit Stahl verstärkt werden müssen. Damit kann die nötige Erdbebensicherheit gewährleistet werden.

3.3. *Instandstellung Betonpfeiler*

Die Betonpfeiler sind in einem schlechten Zustand. Dies wurde im Rahmen der Hauptinspektion im Jahr 2011 festgestellt. Die Pfeiler wurden nicht vollständig mit Beton verfüllt, sondern weisen einen Hohlraum auf. Das feuchte Innenraumklima hat Schäden verursacht, deshalb soll für die Innenräume neu eine Durchlüftung geschaffen werden. Um die Schäden zu beheben und den Werterhalt der gesamten Betonkonstruktion zu sichern, werden alle Pfeiler saniert.

3.4. *Gleisersatz und Brückenoberbausanierung*

Anlässlich der letzten Gesamtanierung im Jahr 1988/89 wurden auch die Tramgleise ersetzt. Die Gleise haben inzwischen ihre Nutzungsdauer erreicht und müssen erneuert werden. Ihr Zustand erlaubt den Trambetrieb noch bis 2018, danach besteht das Risiko von Gleisdefekten, was mit aufwändigen Gleissanierungen verbunden wäre. Auf der Kirchenfeldbrücke soll neu ein leicht erhöhtes Schienensystem verbaut werden. Dieses hat den Vorteil, dass es mit der obersten Fahrbahnschicht (und nicht mit der Brückenplatte) verankert wird. Durch diese vollständige Trennung von Schienensystem und Brückenkonstruktion wird sichergestellt, dass keine elektrischen Ströme vom Trambetrieb auf die Konstruktion gelangen und dort zu Korrosionsschäden führen. Zudem können künftig Schienen ersetzt werden, ohne dass dabei der Brückenoberbau aufgebrochen werden muss.

Mit dem Rückbau der bestehenden Gleisanlage wird die Brückenabdichtung verletzt. Aus diesem Grund muss – mit Ausnahme der Trottoirs – der gesamte Brückenquerschnitt saniert werden. Weiter wurden die Leitsysteme, welche die Fahrbahnen von den Gehwegen trennen, überprüft. Das bestehende System soll analog dem Leitsystem auf der Kornhausbrücke umgebaut werden. Mit diesem Umbau können pro Strassenseite für den MIV und insbesondere für den Veloverkehr rund 15 cm Raum gewonnen werden. Im Rahmen der Projektierung wurde abgeklärt, ob der Verkehrsraum weiter optimiert und insbesondere das Trottoir verbreitert werden kann – die Lichtraumprofile im Fahrbahnbereich und die Brückenunterkonstruktion lassen dies jedoch nicht zu.

Die gesamte Oberflächenentwässerung wird ebenfalls angepasst. Zudem wird die an der Grenze zwischen Fahrbahnrand und Trottoir verlaufende Längsrinne ersetzt und mit einem Rost abgedeckt.

3.5. *Erweiterter Gleisbau*

Mit dem Verbau des neuen, leicht erhöhten Gleissystems müssen die Anschlussgleise auf dem Helvetiaplatz und dem Casinoplatz auf die neue Höhe angepasst werden. Auf dem Helvetiaplatz erfolgt dies auf einer Distanz von rund 50 m ab der Brücke. Im Bereich Casinoplatz erfolgt die auch altersbedingte Anpassung ab der Kirchenfeldbrücke bis zum Beginn des rot eingefärbten Bereichs ("roter Platz"). Zusätzlich wird die Gleiskurve ab "rotem Platz" bis zur Tramhaltestelle Zytglogge ersetzt, da dies im Rahmen der Gleissanierung Weichendreieck Zytglogge im Jahr 2011 aus Gründen der Baustellenlogistik nicht möglich war. In diesem Perimeter beabsichtigt Energie Wasser Bern (ewb) zudem, eine bestehende Rohranlage zu erweitern.

4. **Baustellenbetrieb**

4.1. *Überblick*

Ziel ist es, die Bauzeit bzw. die Totalsperre der Kirchenfeldbrücke möglichst kurz zu halten. So können auch die Beeinträchtigungen für die Bevölkerung reduziert werden. Um dies zu erreichen, wird von Montag bis Freitag von 6 Uhr bis 22 Uhr in zwei Schichten und am Samstag von 8 Uhr bis 17 Uhr einschichtig gearbeitet. Eine Ausnahme bilden die Gleisabbrucharbeiten, welche höchstens 24 Stunden dauern und zwingend auch in der Nacht erfolgen müssen. Weitere Ausnahmen bilden gelegentliche nächtliche Schweiss- und Fahrleitungsarbeiten, welche aber nicht lärmintensiv sind. Dank des Schichtbetriebs kann die Gesamtbauzeit auf 40 Wochen beschränkt werden. Während der

Intensivbauzeit muss die Brücke für den öffentlichen und den motorisierten Verkehr komplett gesperrt werden.

Da es sich bei der Kirchenfeldbrücke um eine hochfrequentierte Verkehrsachse handelt, werden die Stadt Bern und BERNMOBIL vor und während der Bauzeit grossen Wert auf eine umfassende Information der Direktbetroffenen sowie der gesamten Berner Bevölkerung legen.

Das Kultur Casino Bern wird von Sommer 2017 bis Sommer 2019 komplett umgebaut. Die beiden Bauprojekte wurden miteinander koordiniert, gemeinsam wurden Lösungen beispielsweise bei der Baustellenzulieferung gefunden. Für das Casino Parking wird während der gesamten Bauzeit eine Zu- und Wegfahrt via Kochergasse/Münzgraben garantiert. Die Kunsthalle feiert 2018 das 100-jährige Bestehen. Die Bauarbeiten an der Kirchenfeldbrücke wurden so terminiert, dass einerseits die geplanten Festivitäten möglichst wenig tangiert werden und andererseits die notwendigen Umleitungen des öffentlichen Verkehrs zu einem grossen Teil in die Sommer- und Herbstferien fallen.

4.2. Bauzeit

Vorbehältlich der Kreditgenehmigung durch den Stadtrat starten die Vorbereitungsarbeiten mit dem Gerüstbau Mitte April 2018. Die Kirchenfeldbrücke soll am 9. November 2018 wieder in Betrieb genommen werden.

4.3. Baustellenorganisation und Logistik

Die Baustellenzulieferung für die Oberflächensanierung und den Gleisersatz der Brücke erfolgt über die beiden Brückenzufahrten. Die Hauptinstallation für die Oberflächensanierung befindet sich auf dem Helvetiaplatz, welcher – nach heutigem Wissensstand – vom 23. August bis 9. November 2018 für jeglichen Verkehr gesperrt werden muss (Umfahrungsmöglichkeiten und Umleitungen siehe Ziffer 4.4); bereits ab 23. Juli erforderlich ist die Sperrung der Kirchenfeldbrücke. Auf dem roten Bereich des Casinoplatzes wird ein weiterer Installationsplatz eingerichtet, und im Bereich der Passage Münzgraben/Kirchenfeldbrücke oberhalb des Casinoparkings entsteht ein Baustellencontainerlager.

Damit die Stahlbauarbeiten an der Kirchenfeldbrücke die Gleis- und Brückenoberbauarbeiten nicht behindern, erfolgen der Zugang zur Brückenkonstruktion und die Logistik von der Brückenunterseite her. Zu diesem Zweck soll über dem Dalmaziquai eine Plattform für den Materialumschlag eingerichtet werden. Um das Material auf das gewünschte Niveau zu befördern, werden Materiallifte installiert. Der Dalmaziquai ist jederzeit uneingeschränkt begeh- und befahrbar.

4.4. Baustellenumleitung und Verkehrsführung

Während der 16-wöchigen Intensivbauphase wird die Brückenfahrbahn für den MIV und den ÖV komplett gesperrt. Der Fuss- und Veloverkehr hingegen kann die Brücke auch während der Intensivbauphase beidseitig queren. Da die Durchgangsbreite auf 1,80 m beschränkt ist, müssen Velofahrende ihre Velos schieben. Die Baustelle ist barrierefrei gestaltet und kann während der gesamten Bauzeit auch von Menschen mit Behinderungen passiert werden.

Von der Brückensperrung sind die ÖV-Linien 6, 7, 8, 10 und 19 betroffen. Die Tramlinien 7 und 8 werden während der Intensivbauphase östlich des Bahnhofs Bern mit Bussen betrieben. Den Weg zwischen Helvetiaplatz und Bahnhof legen diese Busse via Monbijoubrücke, Sulgenau und Monbijoustrasse zurück. Auf der Linie 6 wird der Trambetrieb zwischen Worb und der Haltestelle Egghölzli aufrechterhalten. Ab dort erfolgt ein Ersatzbetrieb mit Bussen, welche via BärenPark, Zytglogge und Marktgasse zum Bahnhof verkehren. Um die Bauarbeiten nicht zu behindern und den Theaterplatz zu entlasten, wird die Buslinie 10 (Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rütli) via Zytglogge/Marktgasse umgeleitet. Auch die Buslinie 19 (Blinzern – Bern Bahnhof – Elfenau) wird ab der Haltestelle Tillierstrasse via Monbijoustrasse über den Sulgenau zum Bahnhof umgeleitet. Die Bauarbeiten wurden – unter Berücksichtigung der Aktivitäten zum 100-jährigen Jubiläum der Kunsthalle

– so terminiert, dass die während der Brückensperrung notwendigen Umleitungen des öffentlichen Verkehrs zu einem möglichst grossen Teil in die Sommer- und Herbstferien fallen.

Für den MIV werden ebenfalls Umleitungsrouten eingerichtet: Der Verkehr wird stadteinwärts über die Nydeggbücke/Schütte und über die Route Monbijoubücke/Sulgenau geleitet. Für die auf beiden Seiten der Brücke betroffenen Grundeigentümer ist die Zufahrt zu ihren Grundstücken jederzeit möglich, jedoch muss zeitweise mit Behinderungen oder Umleitungen gerechnet werden.

5. Kosten

5.1 Kostenteiler

Die Sanierung der Kirchenfeldbrücke bringt den Bauherrschaften (Stadt Bern, BERNMOBIL) einen nachhaltigen Nutzen. Zur Bestimmung des Kostenteilers für den Brückenoberbau zwischen der Stadt Bern und BERNMOBIL besteht eine bewährte Praxis, die sich auf die Vereinbarung zwischen der Stadt Bern und BERNMOBIL betreffend die Nutzung der öffentlichen Gemeindestrassen für den Betrieb sowie für Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs vom 6. Mai 2015 abstützt.

Ein Kostenteiler für die Massnahmen am Brückenunterbau besteht hingegen nicht. Die Sanierungs- bzw. Verstärkungsmassnahmen können nicht eindeutig nach Zweck abgegrenzt und der Bauherrschaft zugeordnet werden. Fast alle Massnahmen an der Konstruktion dienen dazu, bestehende Schäden zu beheben, neue zu verhindern und zudem dem ÖV einen hohen künftigen Nutzen im Sinne einer Achslasterhöhung zu ermöglichen. Es gibt keine gesetzlichen Grundlagen, welche eine Anteilsabgrenzung vorgeben. Die Bauherrschaften haben sich geeinigt, einzig die Kosten für die Sanierungs- und Verstärkungsmassnahmen zu teilen. Für die übrigen Aufwendungen wird jede Partei ihr eigenes Werk inklusive den notwendigen Provisorien selber finanzieren. Die allgemeinen Kosten und übrigen Bauausführungen werden über einen Kostenteiler, der anhand der Baukosten bestimmt wird, unter den Bauherrschaften aufgeteilt.

5.2 Gesamtkosten

Gemäss Voranschlag vom 4. April 2017 belaufen sich die Kosten für die Sanierung und den Gleisersatz der Kirchenfeldbrücke inklusive den Anschlussgleisen auf total 17,6 Mio. Franken (inkl. MWST; Kostengenauigkeit $\pm 10\%$). Davon entfallen 10,6 Mio. Franken auf BERNMOBIL, 6,8 Mio. Franken auf die Stadt Bern und 0,2 Mio. Franken auf Energie Wasser Bern (ewb).

5.3 Kosten zulasten der Stadt Bern

Nachfolgend die Zusammenstellung des Kostenanteils der Stadt Bern. Der vom Stadtrat am 12. Mai 2016 bewilligte Kostenanteil der Stadt Bern am Projektierungskredit von Fr. 600 000.00 (SRB Nr. 2016-283) ist in nachfolgender Tabelle enthalten.

Beschrieb	Kosten	
Bauarbeiten Brückenunterbau	Fr.	1 120 000.00
Bauarbeiten Brückenoberbau und Instandstellung	Fr.	3 182 000.00
Honorare*	Fr.	802 000.00
Diverses	Fr.	350 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	445 000.00
<u>Verkehrsmassnahmen</u>	Fr.	<u>340 000.00</u>
Zwischentotal	Fr.	6 239 000.00
MwSt. 8 % (gerundet)	Fr.	499 000.00
<u>Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) (1 % der Bausumme gerundet)**</u>	Fr.	<u>62 000.00</u>
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	Fr.	<u>6 800 000.00</u>

* Darin enthalten ein Betrag von Fr. 100 000 für spezifische Kommunikations- und Signalisationsmassnahmen zugunsten der ansässigen Kulturinstitutionen und Museen (siehe Ziff. 9 hinten).

** Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement, KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

6. Beiträge

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

7. Folgekosten

7.1. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	6 800 000.00	6 715 000.00	6 630 000.00	3 485 000.00
Abschreibung 2.5 %	85 000.00	85 000.00	85 000.00	85 000.00
Zins 1.73 %	117 640.00	116 170.00	114 700.00	60 290.00
Kapitalfolgekosten	202 640.00	201 170.00	199 700.00	145 290.00

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten (SRB Nr. 2016-283 vom 12. Mai 2016) vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Diese Kosten sind im Globalbudget nicht enthalten.

7.2. Betriebsfolgekosten

Da es sich bei vorliegendem Projekt um Ersatzmassnahmen bzw. die Sanierung einer bestehenden Anlage handelt, entstehen dadurch keine zusätzlichen Betriebsfolgekosten.

8. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Sanierung Kirchenfeldbrücke	100 %	0 %

9. Koordination, Kommunikation

Das Projekt zur Sanierung der Kirchenfeldbrücke wurde in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bern, BERNMOBIL und Energie Wasser Bern ausgearbeitet. Weil es sich in einem stark genutzten Gebiet der Stadt Bern abspielt, wurde es bereits 2013 über die Koordinationsplattform "Koordination im öffentlichen Raum" (KöR) bei rund drei Dutzend Bedarfsgruppen (Verwaltungsstellen, Telekommunikationsfirmen, Veranstaltungsmanagement, Blaulichtorganisationen, Verkehrsbetriebe, Kanton/Bund etc.) vernehmlasst. Dabei konnten alle in der Stadt Bern im öffentlichen Raum beteiligten Institutionen für den vom Sanierungsprojekt betroffenen Perimeter ihre Bedürfnisse und Hinweise einbringen. 2015 wurde unter denselben Bedarfsgruppen eine zweite Vernehmlassung durchgeführt, weil der Perimeter erweitert worden war. In diesem Zusammenhang reservierte das Tiefbauamt der Stadt Bern via Polizeiinspektorat (Verwaltungsmanagement) den Helvetia- und den Casinoplatz für die Zeit der Bauarbeiten als Baustelleninstallationsplatz – während der Bauarbeiten können hier keine Veranstaltungen durchgeführt werden. Mit GRB. Nr. 2017-935 beschloss

der Gemeinderat am 28. Juni 2017 auf Antrag des Veranstaltungsmanagements, während der Bauarbeiten an der Kirchenfeldbrücke den Bahnhofplatz als Kompensationsfläche für kleinere Veranstaltungen zu nutzen.

Weil die Bauarbeiten an der Kirchenfeldbrücke verschiedene Veranstaltungen tangieren, wurde nach Lösungen gesucht. So etwa mit den Verantwortlichen des 100-Jahr-Jubiläums der Kunsthalle. Der Termin für die Sanierungs- und Verstärkungsmassnahmen an der Kirchenfeldbrücke wurde so gelegt, dass die geplanten Jubiläumsveranstaltungen möglichst wenig tangiert werden. Ferner ist sichergestellt, dass die Baustelleninstallation auf dem Casinoplatz während des traditionellen Strassenmusikfestivals Buskers (9. – 11. August 2018) geräumt ist und der Platz für die Konzerte und Darbietungen zur Verfügung gestellt werden kann. Zudem fanden frühzeitig Gespräche mit den Verantwortlichen des Umbaus des Kulturcasinos und des Kasinoparkings statt, damit sich die gleichzeitig stattfindenden Bauprojekte nicht gegenseitig behindern.

Nach der Genehmigung der Vorlage durch den Gemeinderat wird ein Kommunikationskonzept erarbeitet, bei dem insbesondere auch die Bedürfnisse der kulturellen Institutionen im Kirchenfeldquartier und der Firmen/Restaurants nördlich des Brückenkopfs einbezogen werden. Im Rahmen der umfassenden Baustellenkommunikation werden auch Informationsflächen für die Museen und Kulturinstitutionen ausgeschieden. Für diese spezifischen Massnahmen ist - als Teil des Gesamtkredits - ein Betrag von Fr. 100 000.00 eingeplant

10. Termine

Gemeinderatsbeschluss	September 2017
Submission	Herbst 2017
Stadtratsbeschluss (Genehmigung Ausführungskredit)	Anfang 2018
Baustart (Vorbereitungsarbeiten Gerüstbau)	Mitte April 2018
Sperrung Brücke	23. Juli 2018
Bauende (Inbetriebnahme Brücke)	9. November 2018

11. Fakultatives Referendum

Dieser Beschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung nach Artikel 51 Absatz 3 der Gemeindeordnung.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Projekt Kirchenfeldbrücke: Verstärkung der Brückenkonstruktion und Gleisersatz mit Brückenoberbausanierung. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Ausführung des Projekts wird zulasten der Investitionsrechnung, Konto-Nr. I5100416 (Kostenstelle 510110), ein Ausführungskredit von Fr. 6 800 000.00 (inkl. MWST) bewilligt. Darin enthalten ist der vom Stadtrat mit SRB Nr. 2016-283 vom 12. Mai 2016 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 600 000.00.

3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 25. Oktober 2017

Der Gemeinderat