

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Sanierung Kornhausbrücke: Verpflichtungskredit (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Die Gleisanlage auf der Kornhausbrücke wurde 1997 letztmals erneuert. Inzwischen weist sie erhebliche Schäden auf, was zu einem grösseren Unterhaltsbedarf mit entsprechend höheren Kosten führt. BERNMOBIL plant, die Tramgleise und die Fahrleitungen auf der Brücke 2025 zu ersetzen. Neu soll dasselbe Schienensystem zum Einsatz kommen, das 2018 auf der Kirchenfeldbrücke eingebaut worden ist. Gleichzeitig mit dem Ersatz der Gleise muss BERNMOBIL den Abstand zwischen den Gleisachsen den heutigen Projektierungsrichtlinien des Bundesamts für Verkehr anpassen: Er soll von 2.70 m auf 2.80 m vergrössert werden. Zusammen mit den Gleisen werden altersbedingt auch die Fahrleitungsmasten und die Fahrleitungen auf der Brücke ersetzt.

Die Stadt Bern will die sich bietenden Synergien nutzen und an der gut 120-jährigen Brücke gleichzeitig und koordiniert mit den Gleisersatzarbeiten die notwendigen Unterhalts-, Instandsetzungs- und Ertüchtigungsmassnahmen sowie Korrosionsschutzarbeiten ausführen. Als Grundlage für diese Arbeiten dienen die Berichte der Brückeninspektionen von 2011 und 2018, zusätzliche Korrosionsschutzprüfungen von 2020 sowie die Beurteilung und Zustandserfassung des Natursteinmauerwerks im Jahr 2022. Mit der Umsetzung der Korrosionsschutzmassnahmen kann die Baustruktur der Brücke für viele weitere Jahre geschützt und die Nutzungssicherheit des Bauwerks nachhaltig sichergestellt werden.

Schliesslich rüstet Energie Wasser Bern die öffentliche Beleuchtung auf der Brücke (Hänge- und Stehleuchten) auf die energiesparende LED-Technologie um.

Die Gesamtkosten für die Sanierung der Kornhausbrücke belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf Fr. 27 700 000.00. Rund zwei Drittel dieser Kosten (Fr. 18 250 000.00) übernimmt BERNMOBIL. Der Kostenanteil der Stadt Bern beträgt Fr. 9 210 000.00; darin noch nicht enthalten sind Kosten für Zusatzaufwendungen und Reserven sowie der Beitrag für Kunst im öffentlichen Raum. Rund ein Prozent der Kosten geht zulasten von Dritten (Energie Wasser Bern und Netzwerkdienstleister).

Für die von der Stadt Bern insgesamt zu tragenden Kosten der Gesamtsanierung der Kornhausbrücke beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend zuhanden der Stimmberechtigten der Stadt Bern einen Verpflichtungskredit in der Höhe von Fr. 9 700 000.00. Darin enthalten ist auch der vom Stadtrat bereits bewilligte Projektierungskredit von Fr. 2 000 000.00.

2. Ausgangslage

Die Kornhausbrücke ist neben der Kirchenfeldbrücke die bedeutendste Stahl-Hochbrücke im Eigentum der Stadt Bern. Sie gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe und ist im Bauinventar der Stadt Bern als «schützenswert» eingestuft. Die Brücke wurde 1897/1898 erbaut. Im Lauf der Jahre fanden verschiedene Umnutzungen, Verstärkungen und Instandstellungen statt. Eine Gesamterneuerung der Brücke erfolgte letztmals in den Jahren 1997/98. Damals wurden neben dem Unterbau (neue Betonplatte im Verbund mit der Stahlkonstruktion) und der Abdichtung auch die Gleisanlage und der Strassenbelag sowie die Brücken- und Schienenentwässerung ersetzt. 2012 wurden im Rahmen

eines neuerlichen Sanierungsprojekts sämtliche Längsfugen entlang der Schienen sowie die Quertfugen (sog. Brückendilatationen) ersetzt. Im Sommer 2019 schliesslich wurden der Belag und die Schienenfugen im Rahmen des laufenden Unterhalts und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit punktuell und provisorisch erneuert. Diese Arbeiten waren mit keiner Brückensperrung verbunden¹.

Die aktuellen Brückeninspektionsberichte, zusätzlich vorgenommene Korrosionsschutzprüfungen und eine aktuelle Zustandserfassung des Natursteinmauerwerks zeigen, dass die Brücke in den nächsten Jahren saniert werden muss. Die Sanierungsarbeiten am Bauwerk sollen aus Gründen der Synergie und der damit verbundenen Kosteneinsparungen zeitgleich mit den von BERNMOBIL für 2025 geplanten Arbeiten zum Ersatz der Gleise und Fahrleitungen stattfinden.

3. Sanierungsmassnahmen der Stadt Bern

Auf der Grundlage der erwähnten Untersuchungen (Brückeninspektionsberichte, Korrosionsschutzprüfungen, Zustandserfassungen) will die Stadt Bern bei den anstehenden Sanierungs-, Instandsetzungs- und Ertüchtigungsarbeiten an der Brücke folgende Massnahmen umsetzen:

3.1 Massnahmen im Bereich Brückenoberbau

- *Ersatz des Fahrbahnbelags und der Abdichtung:* Der Belag und die Abdichtung der Fahrbahn und der Trottoirs sind in einem schadhafte Zustand. Um Folgeschäden an der darunterliegenden Tragkonstruktion zu vermeiden, müssen sie auf der ganzen Brückenfläche ersetzt werden. Gleichzeitig steht die Erneuerung der Fahrbahnübergänge und der Dehnungsfugen an.



Abbildung 1: Belagsabplatzungen bei Schienenbefestigungen, Belags- und Fugenrisse

- *Entwässerung:* Aufgrund des Gleisersatzes müssen die Schienenentwässerungen in ihrer Lage angepasst, die seitlichen Fahrbahnentwässerungs- und Abflussrinnen (Dachkänel) ausserhalb des Trottoirs ersetzt sowie undichte Rohranschlüsse und Fugenentwässerungen saniert werden.



Abbildung 2: Undichte Brückenentwässerung

¹ Die kurzzeitige Sperrung der Brücke im Sommer 2021 erfolgte im Zusammenhang mit der Baustelle «Dr nöi Breitsch»

- *Fahrzeugrückhaltesystem (Leitschranke)*: Kleinere Korrosionsschutzarbeiten (Rostschutz) und Ersatz der veralteten Schraubverbindungen.
- *Geländer*: Instandsetzung diverser Stäbe (Lochfrass), kleinere Korrosionsschutzarbeiten.
- *Postamente*: Stabilisierung von Mauerrissen und Sanierung der teilweise ausgebrochenen Natursteinfugen. Auftrag eines Graffiti-schutzes zur Reduktion des Reinigungsunterhalts.

3.2 Massnahmen im Bereich Brückenunterbau

- *Entwässerung*: Die neuen Anschlusspunkte der Schienenentwässerung erfordern neue Leitungsführungen (inkl. entsprechende Halterungen). Zudem müssen die Falleleitungen saniert werden. Das Oberflächenwasser, welches im Pfeiler II direkt in die Aare fliesst, soll über einen Absetz- und Abscheideschacht geleitet werden, damit im Havariefall keine Verschmutzung stattfindet. Dies ist eine vorsorgliche Massnahme, welche keine gesetzliche Auflage ist, aber dem Umweltschutz dient.

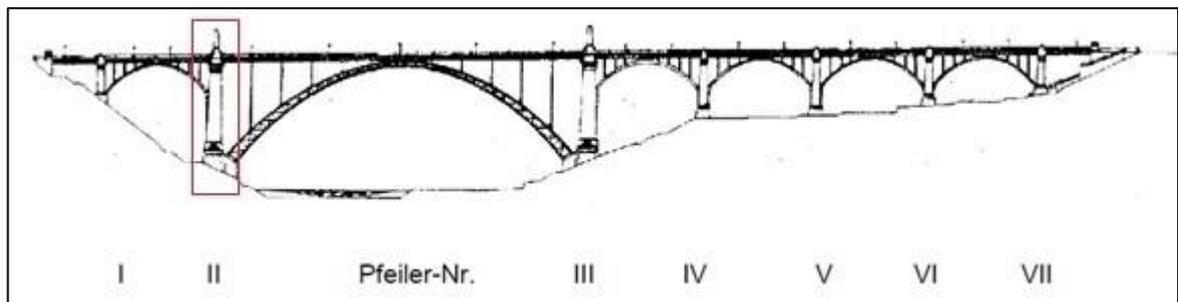


Abbildung 3: Pfeiler II direkte Entwässerung in Aare

- *Kontrollsteg*: Der Kontrollsteg unter der Brücke ist sanierungsbedürftig. Diverse Halterungen, Geländer und Bodengitter müssen ersetzt werden; zudem muss der Korrosionsschutz (Rostschutz) erneuert werden. Der Kontrollsteg wird den Anforderungen der SUVA angepasst.
- *Natursteinpfeiler und -widerlager*: Sanierung und Stabilisierung (Verankerung) von lockeren Steinquadern, Abplatzungen und Rissen, Sanierung der Natursteinfugen. Zudem werden in den zugänglichen Hochpfeilern II und III die Infrastruktur (Falleleitungen, Elektroleitungen, Leitern) erneuert und die Belüftung und die Entwässerung der Fundamentkammern sichergestellt.

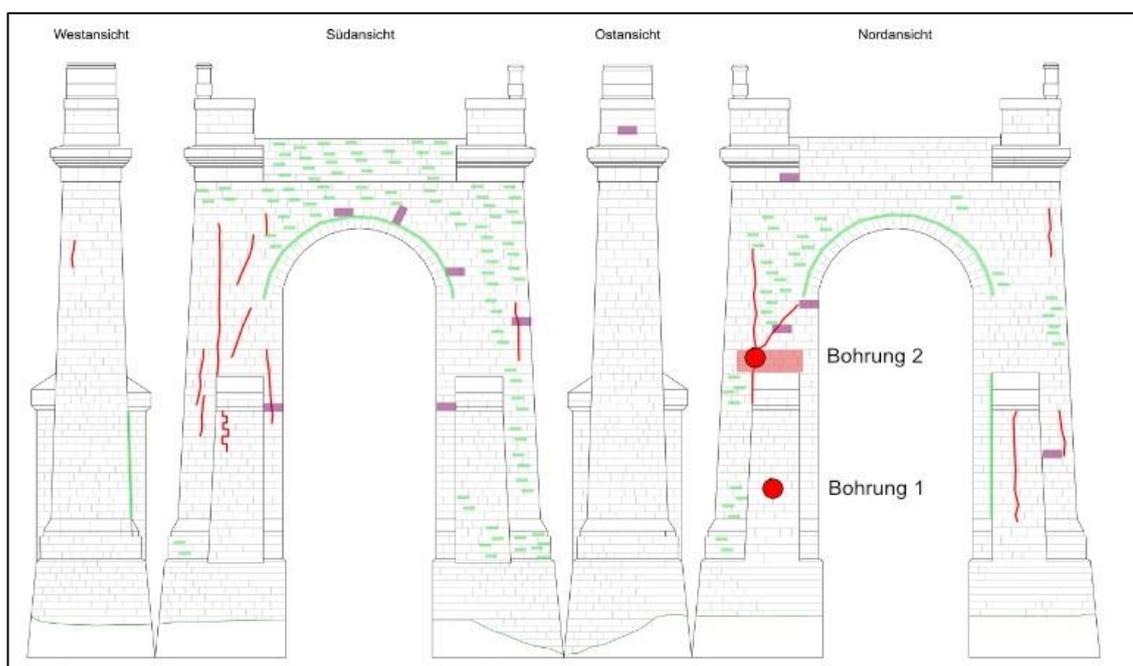


Abbildung 4: Beispiel Zustandsaufnahme Natursteinpfeiler Nr. IV. (Rot = Risse / Violett = Massnahmen an Steinen notwendig / Grün = Massnahmen an Fugen notwendig)

- **Brückenstatik:** Die vorgenommenen Untersuchungen haben gezeigt, dass die Kornhausbrücke die Vorgaben sowohl bezüglich Tragwerksicherheit als auch bezüglich Ermüdungssicherheit weiterhin erfüllt und deshalb keine entsprechenden Verstärkungen an einzelnen Tragwerksteilen erforderlich sind.
- **Erdbebenertüchtigung:** Gemäss der 2021 vorgenommenen Überprüfung der Brücke kann im Erdbebenfall das seitliche Abkippen der Fahrbahnplatte bei den Widerlagern und Pfeilern nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Damit die bei einem Erdbeben auftretenden Horizontalkräfte keine grösseren Schäden am Bauwerk verursachen, müssen einerseits die heutigen Lager bei den Widerlagern ersetzt und bei den Pfeilern mit Führungslagern ergänzt sowie die Scheitellager in den Bögen verstärkt werden.



Abbildungen 5+6: Defekte und ungenügende Widerlager

- **Instandsetzung Korrosionsschutz:** Gemäss Bericht der Korrosionszustandsuntersuchung von 2020 ist nicht mit einem unmittelbaren Gesamtversagen des Korrosionsschutzes zu rechnen.

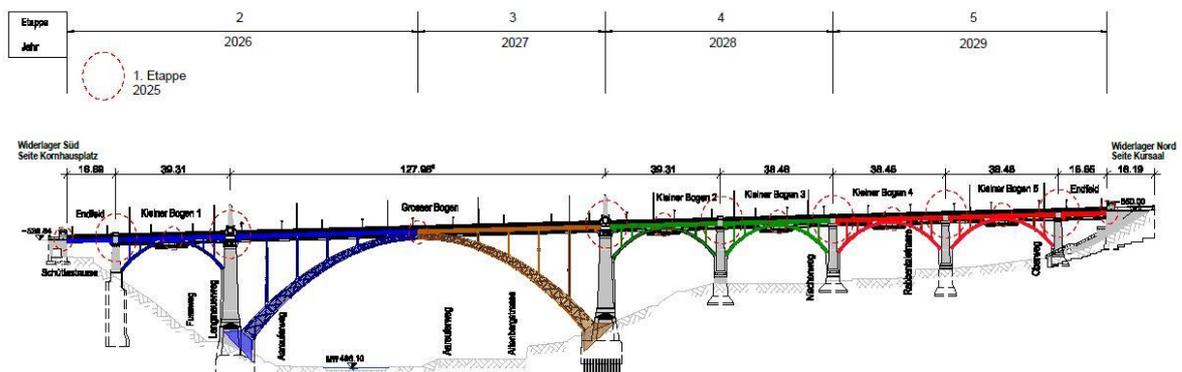


Abbildung 7: Ablauf etappenweiser Korrosionsschutz

Deshalb ist geplant, die Instandsetzung des Korrosionsschutzes in vier Jahresetappen durchzuführen. Extremstellen und Bereiche direkt unter der Fahrbahn werden im Zusammenhang mit den



Abbildung 8+9: Korrosion an Trägern

Gleisersatz- und Sanierungsarbeiten umgesetzt – hierzu kann das vorhandene Gerüst genutzt werden. Die übrigen punktuellen Korrosionsschutzarbeiten werden in den Folgejahren im Rahmen der

üblichen Unterhaltsarbeiten etappenweise realisiert und über den vorliegend beantragten Kredit finanziert. Aufgrund des Sanierungsumfangs können diese Arbeiten nicht über den üblichen Unterhalt finanziert werden (Kosten: rund Fr. 1 500 000.00 inkl. MwSt.). Aus Witterungsgründen ist die Realisierung der notwendigen Arbeiten jeweils nur im Sommer möglich.

Der bestehende Korrosionsschutz ist stark bleihaltig und muss aufgrund der geltenden Normen und Umweltauflagen mit besonderen Massnahmen instand gestellt werden. Die Kornhausbrücke wurde zudem dahingehend überprüft, ob irgendwann Asbest verbaut worden ist. Glücklicherweise wurden aber keine Asbestrückstände festgestellt.

4. Gleisabstand und Veloführung

Auf der Kornhausbrücke beträgt der aktuelle Abstand zwischen den Gleisachsen 2.70 m. Dies entspricht nicht mehr dem heute vom Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangten Abstand von 2.90 m. Würde aber der geforderte Gleisachsabstand von 2.90 m tatsächlich umgesetzt, hätte dies stadteinwärts eine Verschmälerung des Velofahrbereichs zwischen Gleis und Abtrenngeländer zum Trottoir (Leitschranke) zur Folge. Deshalb soll im Projekt eine «Mittellösung» mit einem Gleisachsabstand von 2.80 m umgesetzt werden. Sowohl Pro Velo als auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) sind mit dieser Kompromisslösung einverstanden und haben dazu eine gegenseitige Vereinbarung abgeschlossen. Stadtauswärts gewinnt der Veloverkehr dank des neuen Schienensystems leicht mehr Platz. Stadteinwärts bleibt der Abstand zwischen Velo und Tramschiene dank dem neuen schmaleren Gleisoberbausystem unverändert.

5. Bauablauf/Installationen

Die erste Bauphase erfolgt voraussichtlich im 4. Quartal 2024. In dieser Phase wird (vorgängig zu den Hauptarbeiten) ein vollflächiges Hängegerüst an der Brücke montiert. Die Arbeiten zur Installation des Gerüsts, das bis ins 1. Quartal 2026 bestehen bleiben wird, sind mit keinen wesentlichen Nutzungseinschränkungen verbunden: Die Brücke kann sowohl vom öffentlichen Verkehr (ÖV) als auch vom motorisierten Individualverkehr (MIV) wie gewohnt genutzt werden, und auch für den Fuss- und den Veloverkehr ist die Brücke in dieser Phase ohne grössere Einschränkungen passierbar. Sobald das Hängegerüst montiert ist, können bis heute unzugängliche Stäbe der Stahlkonstruktion untersucht und entsprechende Massnahmen ergriffen werden.

Für die anschliessend anstehenden Hauptarbeiten ist ein Zeitraum von 10 bis 11 Monaten eingeplant. In dieser Phase wird auf der ganzen Brücke ein Schutzzelt aufgestellt und die Brücke wird für den MIV und den ÖV vollständig gesperrt. Während der Brückensperrung werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der ÖV umgeleitet (siehe Abbildung 10 nachfolgend). Die Busse der Linie 10 verkehren über die Lorrainebrücke, der MIV über die Lorraine- und die Nydeggbücke. Die Trams der Linie 9 verkehren zwischen Wabern und dem Bahnhof Bern und zwischen dem Bahnhof Wankdorf und dem Kursaal: Dort können die Trams neuerdings das Gleis wechseln. Zusätzlich verkehren Ersatzbusse zwischen Viktoriaplatz und Bahnhof Bern. Die Erreichbarkeit der nahegelegenen Spitäler und Altersheime ist sowohl für die Sanität als auch für Private jederzeit gewährleistet. Für Einsätze der Feuerwehr steht wie bisher die Route über die Lorrainebrücke zur Verfügung. Auch die beiden Brückenköpfe sind jederzeit erreichbar. Dieses Regime ist mit den Blaulichtorganisationen abgesprochen.

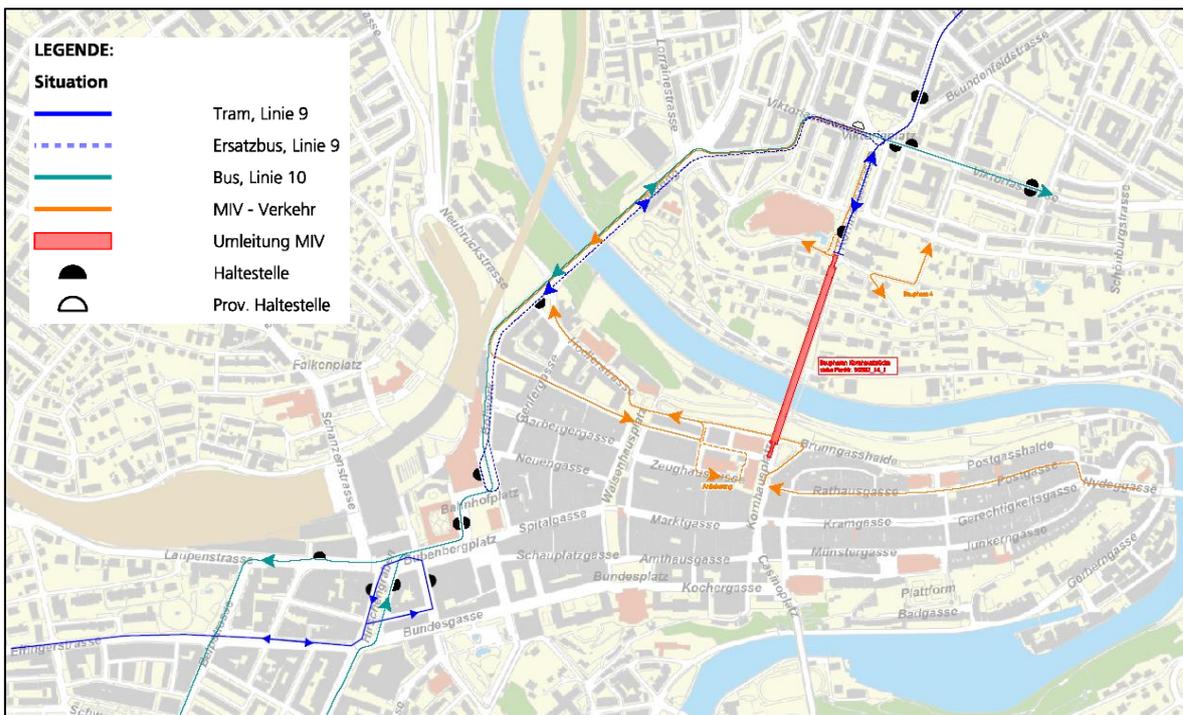


Abbildung 10: Umleitungskonzept

Auch während der Brückensperrung ist die Brücke für die Fußgänger*innen und für den Veloverkehr stets passierbar. Während der ersten Bauphase, welche den Fahrbahnbereich (Rückbau bzw. Wiedereinbau der Gleise und des Brückenaufbaus) und Arbeiten unter der Brücke beinhaltet, stehen den Fußgängerinnen und Fußgängern sowie den Velofahrenden die beiden Brückentrottoirs richtungstrennt zur Verfügung, wobei Velofahrer*innen absteigen und ihr Gefährt schieben müssen. Eine gute Beleuchtung soll in dieser Phase in den engen und langen Korridoren ein Gefühl von Sicherheit vermitteln. Sobald der Fahrbahnbereich fertiggestellt ist, werden die Arbeiten in einer nächsten Phase auf die beiden Trottoirs verlagert. Hierzu wird zuerst der Gehweg auf der einen Seite saniert, auf der anliegenden Fahrbahn werden die Logistik und der Installationsbereich eingerichtet. Auf der zweiten Brückenhälfte können jeweils Fußgänger*innen und Velofahrende zirkulieren – Letztere können die Brücke, mit Ausnahme der Bereiche bei den Brückenköpfen, wieder befahren.

Für die Sanierung sind Installations- und Logistikflächen notwendig. Diese liegen an den Brückenden – auf der Nordseite im Bereich der Haltestelle Kursaal, im Süden zwischen dem Stadttheater und dem Ringgenpärkli. Dort werden die Arbeiten soweit als möglich mit den Gastronutzungen koordiniert. Ein störungsfreier Gastrobetrieb kann während der Ausführung der Sanierungsarbeiten allerdings nicht garantiert werden.

Der ganze Bauplan ist sehr ehrgeizig. Damit die Sanierung innerhalb eines Jahres erfolgen kann, wird voraussichtlich im 2-Schichtbetrieb (inkl. Samstag) gearbeitet, zudem können einzelne Arbeiten nur in der Nacht ausgeführt werden, wenn sich die Brücke abgekühlt hat. Gleichzeitig sind zahlreiche Arbeiten auf milde Temperaturen angewiesen, weshalb die Instandstellungsarbeiten nicht während der kalten Wintermonate möglich sind. Eine schnellere Sanierung wäre nur durch eine Vollsperrung der Brücke oder mit einem 24-Stunden-Baubetrieb möglich – beides ist im vorliegenden Fall nicht vorgesehen. Sollte es aufgrund des Ukrainekriegs und der andauernden Pandemie zu Lieferengpässen kommen, kann es zudem zu Verzögerungen kommen.

6. Bewilligungsverfahren

Da es sich beim vorliegenden Projekt hauptsächlich um eine Gleissanierung handelt, kommt das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz als Bewilligungsverfahren zur Anwendung. Entsprechend wird BERNMOBIL als Gesuchstellerin auftreten. Allenfalls ist für die Installationen, die Entwässerung und/oder die Verkehrsführung ergänzend noch ein koordiniertes kommunales Bewilligungsverfahren nach kantonalem Recht erforderlich. Dies wird im Rahmen des weiteren Projektablaufs juristisch geklärt.

7. Kosten und Kostenteiler

Realisierungskosten Sanierung Kornhausbrücke

Für die Sanierung der Kornhausbrücke ist mit Gesamtkosten von Fr. 27 700 000.00 (inkl. MwSt.; Kostengenauigkeit: $\pm 10\%$) zu rechnen. Basierend auf den Erkenntnissen der Bauprojektphase betreffen 66 % der Kosten (Fr. 18 250 000.00) die ÖV-Infrastruktur und sind deshalb von BERNMOBIL zu tragen. 33 % (Fr. 9 210 000.00) müssen von der Stadt Bern finanziert werden, weil sie mit Massnahmen an der Brücke verbunden sind. Im Stadtanteil nicht enthalten und nachfolgend separat aufgeführt sind Kosten für Zusatzaufwendungen und Reserven sowie der Beitrag Kunst im öffentlichen Raum. Das restliche Prozent wird von Dritten (Energie Wasser Bern/ewb, Netzwerkunternehmen NTS) übernommen. Die von Dritten zu übernehmenden Kosten werden durch die Stadt Bern vorfinanziert und anschliessend in Rechnung gestellt. Nach Abschluss der Ausschreibungsphase wird der Kostenteiler noch einmal überprüft – dabei kann es zu gewissen Anpassungen kommen. Der vom Stadtrat mit SRB Nr. 2022-13 gesprochene Projektierungskredit von Fr. 2 000 000.00 ist im vorliegend beantragten Kredit enthalten und wurde für die Zustandsuntersuchungen und für Honorare verwendet. Ebenfalls im Kredit enthalten ist die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen. Damit das Projekt zeitnah nach Genehmigung des Verpflichtungskredits umgesetzt werden kann, hat der Gemeinderat die federführende Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün bereits ermächtigt, das Ausschreibungsverfahren vorbehaltlich der Kreditbewilligung durch den Stadtrat und die Stimmberechtigten einzuleiten.

Kosten für Zusatzaufwendungen

Die am Projekt Sanierung Kornhausbrücke beteiligten Partner realisieren grundsätzlich ihre jeweiligen Infrastrukturbestandteile. Es handelt sich deshalb um ein Gesamtprojekt, dessen Kosten von den Partnern gemeinsam aufgrund von abgeschlossenen Vereinbarungen oder Vorgaben aus der Bau- und Strassengesetzgebung getragen werden. Die Partner*innen können aber bei Gesamtprojekten auch weitere Elemente in eigener Verantwortung realisieren, die zwar für den Gesamtzweck des Projekts nicht notwendig, aber aus Sicht des betreffenden Partners bzw. der betreffenden Partnerin sinnvoll oder zwingend sind. Für die Stadt können solche Bedürfnisse zum Beispiel entstehen, wenn im Zuge der abschliessenden Projektierung oder der Realisierung nicht vorhersehbare Herausforderungen oder Probleme auftreten, die zusätzliche Massnahmen erfordern (etwa bei unzugänglichen Entwässerungsleitungen oder Stahlstäben der Brücke) oder wenn im Zusammenhang mit den Bauarbeiten grössere Anpassungen (etwa für zusätzliche Schutzmassnahmen oder für das Verkehrsmanagement im Baustellenbereich) oder Fachabklärungen (z.B. durch eine Bauherrenunterstützung) erforderlich sind. Auf dem Hintergrund der Erfahrungen mit grossen Bauprojekten ist deshalb im nachfolgend beantragten Verpflichtungskredit – zusätzlich zu den üblichen Beträgen für «Unvorhergesehenes/Risiken» – ein Betrag von rund Fr. 400 000.00 für Zusatzaufwendungen eingerechnet.

Position	Kosten Anteil Stadt	
Zustandsuntersuchungen, Prüfungen, Installationen, Gerüste	Fr.	1 806 000.00
Bauarbeiten Brückenunterbau	Fr.	1 847 000.00
Bauarbeiten Brückenoberbau	Fr.	1 693 000.00
Korrosionsschutz	Fr.	1 385 000.00
Baunebenleistungen und Honorare	Fr.	1 309 000.00
Unvorhergesehenes auf Basis der Risikoabschätzung	Fr.	510 000.00
Zwischentotal	Fr.	8 550 000.00
MWST. 7.7%	Fr.	658 000.00
Total Kostenvoranschlag (inkl. MWST, gerundet)	Fr.	9 210 000.00
Zusatzaufwendungen	Fr.	401 000.00
KiöR*	Fr.	89 000.00
Total beantragter Verpflichtungskredit (inkl. MWST.)**	Fr.	9 700 000.00

* 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.

** Die Kostenschätzung basiert auf den Erfahrungen der Teuerung bis Mitte 2022. Der weitere Verlauf der Teuerung und allfällige Lieferengpässe können zurzeit nicht abgeschätzt werden.

8. Kapitalfolgekosten

Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	9 700 000.00	9 457 500.00	9 215 000.00	242 500.00
Abschreibung 2.5 %	242 500.00	242 500.00	242 500.00	242 500.00
Zins 1.30 %	126 100.00	122 950.00	119 795.00	3 155.00
Kapitalfolgekosten	368 600.00	365 450.00	362 295.00	245 655.00

Betriebsfolgekosten

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

Werterhalt und Mehrwert

Objekt	Werterhalt	Mehrwert
Sanierung Kornhausbrücke	100 %	0 %

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Ebenfalls sind die Kosten für das laufende Bewilligungsverfahren abzuschreiben. Diese Kosten sind im Globalbudget nicht enthalten.

9. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Volksabstimmung Verpflichtungskredit	voraussichtlich 18. Juni 2023
Ausführungsprojekt/Ausschreibungsunterlagen	1. und 2. Quartal 2024
Gerüstbau	ab 4. Quartal 2024
Baubeginn	ab 1. Quartal 2025
Rückbau Gerüst	bis 1. Quartal 2026
Übergabe/Inbetriebnahme	1. Quartal 2026

10. Abhängigkeiten und Koordination

Die Bauarbeiten an der Kornhausbrücke sind mit anderen Bauvorhaben im näheren und weiteren Umfeld abgestimmt worden und müssen laufend weiter koordiniert werden – insbesondere mit den Projekten «Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB», «Sanierung Untertorbrücke» und «Sanierung Nydeggbücke». Diese Koordination ist einerseits notwendig mit Blick auf die durch die Baustelle entstehenden Belastungen für die betroffenen Quartiere und die verkehrlichen Auswirkungen, andererseits müssen auch die vorhandenen Ressourcen bei BERNMOBIL, der Stadt und den zu beauftragenden Bauunternehmungen (limitierte Kapazitäten im Bereich Gleisbau) mit einbezogen werden. Schliesslich muss sichergestellt sein, dass das Spital Beau-Site – mindestens in einem Einbahnregime – jederzeit erreichbar bleibt.

11. Baukommunikation

Ziel der Baukommunikation ist es, Anwohner*innen, Gewerbetreibende und Verkehrsteilnehmer*innen regelmässig über den Stand der Arbeiten, die mit den Bauarbeiten verbundenen Einschränkungen und das weitere Vorgehen zu informieren. Die ÖV-Kundschaft wird von BERNMOBIL informiert. Vor Baubeginn bekommen direktbetroffene Institutionen (u.a. Kursaal, Beau-Site und Stadttheater) die Möglichkeit, der Bauherrschaft ihre Anliegen zu unterbreiten. Vor und während der Bauphasen wird über verschiedene Kanäle wie Flugblätter, Briefe, Bauplakate und Internet kontinuierlich informiert.

12. Klimamassnahmen und Nachhaltigkeit

Der Projektperimeter ist auf die Kornhausbrücke begrenzt. Leider können im Brückenbereich keine Bepflanzungen oder Begrünungen umgesetzt werden, da die engen Platzverhältnisse und die Beschaffenheit des Belags, die Statik und die Sicherheitsvorgaben keine sinnvollen Lösungen erlauben. Zudem gehört die Kornhausbrücke zum UNESCO-Weltkulturerbe und ist denkmalgeschützt. Bei der Ausarbeitung des Sanierungsprojekts war die städtische Denkmalpflege involviert.

Massnahmen für nachhaltiges Bauen werden aber insofern umgesetzt, als dank des neuen Schienensystems künftige Gleisetzarbeiten erfolgen können, ohne dass gleichzeitig der Belag und die Abdichtungen ersetzt werden müssen. Mit diesem Vorgehen wird ein Beitrag an die Verminderung der grauen Emissionen gemäss Artikel 5 Klimareglement geleistet. Zudem wird die bestehende Beleuchtung auf die energiesparende LED-Technologie umgerüstet, ohne dass am Erscheinungsbild der Leuchten etwas geändert wird. Mit dieser Umrüstung auf LED-Technologie wird Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b umgesetzt (Erhöhung der Energieeffizienz beim Stromverbrauch). Insgesamt entspricht das Projekt den Zielsetzungen des städtischen Klimareglements.

Das neue Schieneneroberbausystem ist bei der Befahrung durch die Trams zudem erfahrungsgemäss deutlich leiser als das bestehende. Somit kann die Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner mit der Sanierung merklich reduziert und ihre Lebensqualität erhöht werden.

Antrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Sanierung Kornhausbrücke; Verpflichtungskredit (Abstimmungsbotschaft). Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
- II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:
 1. Für die Umsetzung des Projekts Sanierung Kornhausbrücke (Kostenanteil der Stadt Bern) wird ein Verpflichtungskredit in der Höhe von Fr. 9 700 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100576 (Kostenstelle 510110) genehmigt.
 2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 7. Dezember 2022

Der Gemeinderat

Beilage:
Abstimmungsbotschaft