2018.TVS.000122

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Gesamtsanierung Untertorbrücke; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Die Untertorbrücke überspannt die Aare am östlichsten Punkt ihrer Schlaufe um die Berner Altstadt. Sie wurde in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in mehreren Etappen erbaut und ist heute die älteste Aarebrücke in Bern.



Abb. 1: Lage der Untertorbrücke

Die letzte Inspektion hat gezeigt, dass sich die Brücke insgesamt in einem schadhaften Zustand befindet. Es sind vor allem Schäden an den Geländerverankerungen und an den Gewölbeuntersichten festzustellen, zudem müssen die Abdichtung und die Entwässerung erneuert werden. Mit dem Ersatz der Abdichtung ist auch die Pflästerung neu zu verlegen: Diese weist offene Fugen auf. Zum langfristigen Erhalt sind zudem an den Tuff- und Sandsteinmauerwerken sowie an den Gewölben die Fugen zu sanieren und einzelne Blöcke zu reparieren. Mit der Sanierung sollen die Funktionstüchtigkeit und Betriebssicherheit der Brücke für die nächsten 30 Jahre sichergestellt werden.

Während der Bauphase muss die Brücke für den motorisierten Verkehr gesperrt werden; die Fahrzeuge werden über die Nydeggbrücke umgeleitet. Für den Fuss- und Veloverkehr soll an der Nordseite der Brücke eine Fussgängerpasserelle installiert werden.

Für die Gesamtsanierung der Brücke hat der Stadtrat am 15. November 2018 einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 450 000.00 genehmigt (SRB Nr. 2018-539). Vorliegend unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten den erforderlichen Ausführungskredit. Die Gesamtkosten für die Sanierung der Brücke belaufen sich auf Fr. 8 740 000.00. Der Anteil der Stadt Bern beträgt Fr. 7 740 000.00; in diesem Betrag ist auch der vom Stadtrat bewilligte Projektierungskredit von Fr. 450 000.00 enthalten. Die restlichen Kosten von Fr. 1 000 000.00 betreffen die Werkleitungen und werden von Energie Wasser Bern (ewb) sowie zwei Telekommunikationsfirmen getragen.

2. Ausgangslage

Die Untertorbrücke ist eine massive Steinkonstruktion mit insgesamt 52 Metern Länge und 7,4 Metern Breite. Die Brücke wurde zwischen 1461 und 1467 gebaut und ist die älteste noch bestehende Brücke Berns. Sie wurde in ihrer mehr als 550-jährigen Geschichte mehrfach umgebaut und verstärkt, letztmals zwischen 1980 bis 1982: Waren während langer Zeit lediglich Fuhrwerke als massgebende Last zu betrachten, überqueren seit der Motorisierung um 1900 stetig schwerer werdende Fahrzeuge die Brücke. Die Zulassung von Strassenfahrzeugen bis 40 Tonnen Gesamtgewicht erfolgte in den 1990er-Jahren, also erst nach der letzten Instandsetzung und Verstärkung.

1980/82 wurde der Brückenoberbau vollständig erneuert. Eine 25 cm starke Stahlbetonplatte dient seither als Träger der elastischen Abdichtung und der in Sand gebetteten Pflästerung. Auch die Entwässerungen und die übrigen Werkleitungen auf der Brücke wurden bei der letzten Sanierung neu verlegt. Dabei kamen sehr unterschiedliche Instandsetzungsmassnahmen an den Gewölben der Brückenbogen zur Ausführung: Von Injektionen in den Tuffstein über den Vollersatz einzelner Quader aus Kalkstein bis zu verkleideten Ortbetonfüllungen wurde vieles ausprobiert.

Die letzte Brückeninspektion hat gezeigt, dass das Bauwerk an vielen Stellen Schäden aufweist und saniert werden muss.

2.1 Geländer

Die Brücke verfügt über ein historisches Geländer. Dieses wurde im Lauf der Zeit mehrfach ausgebessert, sodass heute eine Mischung aus diversen Ausführungsarten und -qualitäten vorliegt. So sind zum Beispiel die vertikalen Geländerpfosten auf der Oberwasserseite im Naturstein eingelassen, auf der Unterwasserseite wird das Geländer mit einer horizontalen Stahlkonstruktion fixiert. Aufgrund korrodierender Geländerpfosten sind auf der Oberwasserseite Absprengungen im Natur- und Kunststein festzustellen; auf der Unterwasserseite weist der Konsolkopf (Naturstein, in dem die Geländer verankert sind) Schäden an alten Flickstellen auf. Insgesamt ist die Sicherheit der Geländerverankerung nicht mehr gegeben; die Steine müssen teilweise ersetzt werden. Auch das Geländer selbst genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr: Es weist den geforderten Tragwiderstand nicht mehr auf, zudem muss der Korrosionsschutz erneuert werden.

2.2 Natursteine

An den Gewölbeuntersichten gibt es Risse. Die Rissbreiten betragen 1 – 4 mm, setzen sich teilweise auch über Fugen fort, bleiben aber in der Länge begrenzt. Anzeichen für eine Ablösung der Stirnwände von den Gewölben sind nicht festzustellen. Die Gewölbe bestehen grösstenteils aus Kalktuff; es kommen auch Sandstein- und Kalkstein-Quader vor. Teilweise stammen diese aus der Bauzeit im 15. Jahrhundert. Die Quader sind grösstenteils noch in einem guten Zustand, nur einzelne Steine sind reparaturbedürftig. Der vorhandene Fugenmörtel ist teilweise mürbe; in den Untersichten ist ein neuerer harter Verfugmörtel vorhanden. Insgesamt besteht nur eine geringe örtliche Querschnittverminderung der Gewölbe, es gibt aktuell keine Anzeichen mechanischer Überbeanspruchung.

Das westliche Gewölbe ist teilweise nass. Die Abschlusssteine aus Granit mit der Geländerverankerung sind zum Teil schadhaft – meist aufgrund von Rissen, die von den Geländerpfosten ausgehen. Die Pfeiler mit den Strömungsteilern sind in den Bereichen unter Wasser aus Sandstein- bzw. Kalksteinquadern aufgebaut. An den Sandsteinquadern zeigen sich Abplatzungen und Absandungen. Im Bereich der Wasserlinie sind teilweise offene Fugen vorhanden und darunter örtliche Auskolkungen (Erosion durch das Aarewasser). Auch die Stirnwände bestehen aus Kalktuff; in den Seitenflächen sind vereinzelte Risse und offene Fugen sichtbar.

Bei Rostbildung führt eine Volumenzunahme zu örtlichen Abplatzungen an Steinen. Die bisherigen Auswirkungen sind örtlich begrenzt, sollten aber nach Möglichkeit unterbunden werden. Der harte Mörtel in den Untersichten kann Staunässe und damit Frostschäden fördern. Die Spannungen können zu Ausbrüchen des Fugenmörtels und der angrenzenden Quaderteilen führen. Entsprechend muss der Eintritt von Wasser ins Mauerwerk unterbunden werden.

2.3 Pflästerung

Fahrbahn und Trottoir bestehen aus einer ungebundenen Pflästerung; diese weist partiell Setzungen an den Fahrrinnen und defekte Fugen auf und muss deshalb neu verlegt werden. Weil die Pflästerung ungebunden ist, sickert ein Teil des Regenwassers bis zur Abdichtung der Betonkonstruktion und wird anschliessend über die vertikalen Abläufe entwässert. Das restliche Regenwasser wird über die bestehenden Einlaufkästen gesammelt und über die Speier direkt in die Aare geleitet. Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 5.65 m, dies ermöglicht ein Kreuzen eines PWs und eines LKWs mit 30km/h. Das Trottoir ist mit rund 1.40 m relativ schmal; beim Überholen oder Kreuzen weichen Passant*innen meist auf die Fahrbahn oder die Kanzeln aus. Die Verkehrsfläche soll deshalb neu aufgeteilt werden.

2.4 Abdichtung

Die Abdichtung ist örtlich undicht, die Entwässerung über Abläufe ist teilweise verstopft. Bei Sandsteinen kann die Durchfeuchtung zu Salzausblühungen und zu Schalenbildung führen. Stark durchnässte Kalktuffe und Sandsteine werden bei Frost nachhaltig geschädigt. Die weitere Durchnässung des Mauerwerks muss deshalb verhindert werden.

2.5 Kanalisations- und Werkleitungen

Die Kanalisations- und Werkleitungen (Elektro, Gas, Wasser, Telekommunikation) wurden erst anlässlich der letzten Sanierung (1980 – 82) erstellt. Da der Brückenaufbau neu erstellt wird, müssen auch die Leitungen ersetzt werden.

Nachfolgend einige Zustands- und Schadensbilder des Bauwerks:



Abb. 2: Geländer Oberwasserseite



Abb. 3: Geländer Unterwasserseite



Abb. 4: Zustand Pflästerung



Abb. 5: Schadhaftes Mauerwerk, Risse und Ausbrüche der Steine

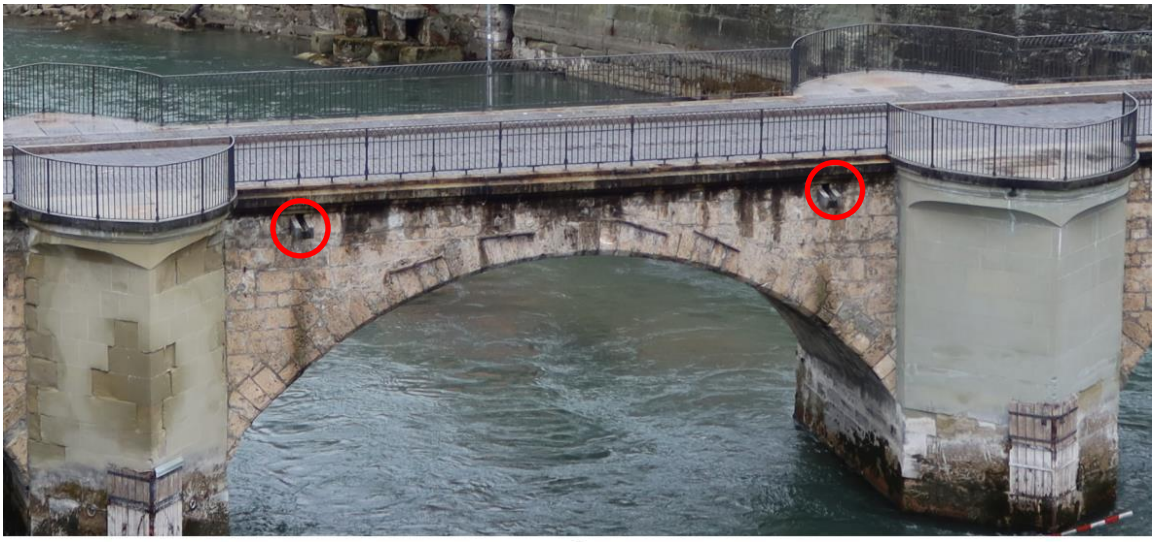


Abb. 6: Wasserspeier (rot markiert) und Zustand Brückenunterbau

3. Das Projekt

Die Sanierung und Instandsetzung der Untertorbrücke umfasst folgende Arbeiten:

- Reparatur der Fugen; Steinersatz an Pfeilern, Widerlagerwänden und Gewölben
- Ersatz der Betonunterkonstruktion unter der Pflästerung
- Kontrolle der Brückenabdichtung (ev. vollständiger Ersatz der Abdichtung)
- Ersatz/Reparatur der Brückenentwässerung, insbesondere der Ablaufleitungen
- Reparatur der Konsolköpfe aus Granit
- Neue Verankerung der Brückengeländer
- Neuverlegen der Pflästerung
- Verbreiterung des Trottoirs
- Neuerstellung der drei Kandelaber auf der Brücke
- Ersatz der Werkleitungen in der Brücke
- Umgestaltung des Vorplatzes (Seite Altenberg)

Konkret sind folgende Massnahmen geplant:

3.1 Geländer und Brückenrand

Zur Verbesserung der Tragsicherheit werden alle Geländerpfosten sowie die Handläufe durch Stahlpfosten mit höherer Festigkeit ersetzt. Auch die Geländerverankerungen werden allesamt ersetzt. Die schadhaften Steine werden aufgrund der Risse und Korrosionsschäden einzeln beurteilt; anschliessend wird entschieden, ob ein teilweiser oder vollständiger Ersatz notwendig wird. Die Fugen werden wo nötig ersetzt. Die geschmiedeten Geländer bestehen weitgehend aus den Teilen von 1818, sie sind aus gestalterischer und denkmalpflegerischer Sicht erhaltenswert. Die Geländer werden demontiert, entrostet und mit einem neuen Korrosionsschutz versehen.

3.2 Natursteinsanierung

Zur Verifizierung des Schadenbilds wird die Oberfläche des Mauerwerks zuerst mit Hochdruck gereinigt, anschliessend werden die Quadersteine auf Schäden geprüft. Danach wird das definitive Ausmass des notwendigen Steinersatzes bestimmt. Ob und wie die Steine repariert oder ersetzt werden müssen, wird fallweise bestimmt. Dabei wird berücksichtigt, dass möglichst gleichartige Steine bzw. farblich angepasster Reparaturmörtel verwendet werden, damit das Erscheinungsbild der Brücke nicht verändert wird. Für die Instandsetzung des Mauerwerks muss das Bauwerk eingerüstet werden.

3.3 Neuaufteilung der Verkehrsfläche

Die Fahrbahnbreite wird auf ca. 5 m reduziert, damit das Trottoir grosszügiger ausgestaltet und auf 2 m verbreitert werden kann. Dies stellt eine Verbesserung für die Fussgänger*innen dar. Die 5m breite Fahrbahn reicht für das Kreuzen eines LKWs und eines PKWs aus. An der Verkehrsführung ändert sich nichts (Tempo 30-Zone).

3.4 Aufbau der Brücke

Aufgrund des Wassereintritts infolge der undichten Abdichtung sowie der geplanten Trottoirverbreiterung muss der Aufbau der Brücke neu erstellt werden: Die Betonkonstruktion, die Abdichtung, die Strassenentwässerung und die Werkleitungen werden ersetzt.

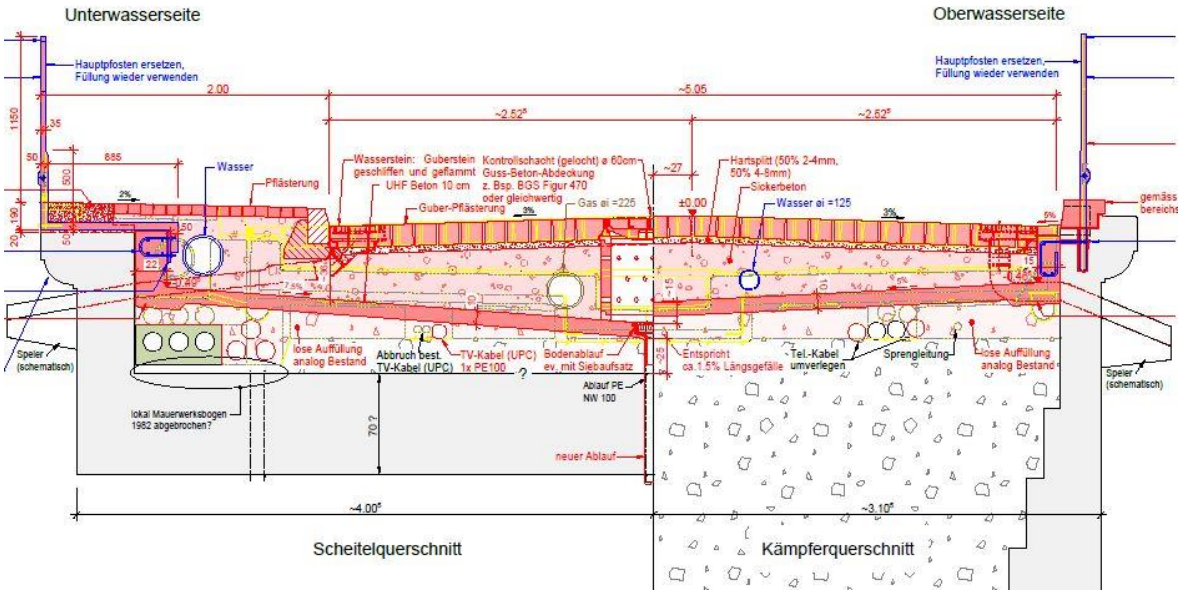


Abb. 7: Aufbau des Unterbaus: Was rot gekennzeichnet ist, wird im Rahmen der Sanierung neu erstellt, was gelb markiert ist, wird abgebrochen (Pflästerung, Werkleitungen, Betonkonstruktion).

3.5 Fahrbahnentwässerung

Die Projektierung hat gezeigt, dass es nicht sinnvoll ist, die Speier ausser Betrieb zu nehmen und eine vollständige Entwässerung der Brücke über Schlammsammler auszuführen. Das bisherige Entwässerungskonzept soll deshalb beibehalten werden; sie erfolgt weiterhin über die Speier direkt in die Aare.

Im Rahmen des Bauvorhabens soll die Entkopplung der Strassenentwässerung von der privaten Entwässerung Klösterlistutz 2 und 4 geprüft werden. Aktuell entwässern diese Liegenschaften das Regenwasser in die öffentliche Strassenentwässerung. Aus rechtlichen Gründen müssen private und öffentliche Entwässerungen entkoppelt sein. Die Koordination mit den betreffenden Eigentümer*innen erfolgt bei der Erarbeitung des Bauprojekts.

3.6 Gestaltung, Beläge und Abschlüsse

Die Belagsflächen der Fahrbahn bleiben mit der Sanierung optisch unverändert. Um die Hindernisfreiheit zu gewährleisten, werden die Oberflächen der Pflastersteine geschliffen und geflammt; die Fugenbreiten werden optimiert. Die Behindertenorganisationen und die städtische Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderung werden in die Planung einbezogen, sobald die Erarbeitung des Bauprojekts startet.

Die grossformatigen Platten auf den Kanzeln (siehe Abb. 8) stammen von der letzten Sanierung (1980/82). Deren glatte Oberfläche und die scharfen Kanten passen optisch nicht zur alten Brücke. Die Platten werden aus technischen (Sicherstellen der Dichtheit der Pfeiler), aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen wiederverwendet, die Oberfläche wird jedoch bearbeitet, und die Kanten werden leicht gebrochen.



Abb. 8: Grossformatige Platten auf den Kanzeln

3.7 Werkleitungen/Beleuchtung

Im Zusammenhang mit der Gesamtsanierung der Brücke werden auch sämtliche unter der Brückenoberfläche liegenden Werkleitungen ersetzt: Das gilt für die städtischen Leitungen (Siedlungsentwässerung, Strassenentwässerung, Verbindungstrassen der Lichtsignalanlagen) ebenso wie für die Elektro-, Gas- und Wasserleitungen von Energie Wasser Bern (ewb) sowie für die Telekommunikationsleitungen von UPC und Swisscom.

Die drei Kandelaber der Strassenbeleuchtung werden ersetzt. Die neuen Kandelaber werden den historischen Vorbildern entsprechend jeweils in der Mitte der Brückenbogen positioniert. Sie sind im Trottoirbereich verankert.

3.8 Erweiterung Vorland Altenbergstrasse

Der Streifen entlang der Stützmauer der Altenbergstrasse, in welchem die Kastanienbäume stehen, wird chaussiert und mit neuen Sitzbänken versehen (mit Ausblick auf Aare und Altstadt). Das heute unmittelbar entlang der Ufermauer verlaufende Trottoir wird vor die Bäume verschoben und verbreitert, wodurch sich der Strassenraum verengt. Die Veloparkplätze vor dem Landhaus werden deshalb aufgehoben und neu auf der anderen Strassenseite zwischen den Bäumen platziert. Aufgrund der Neuanordnung werden die beiden Längsparkplätze entlang der Kastanienreihe und der Parkplatz vor dem Landhaus aufgehoben.



Abb. 9: Erweiterung Vorland Altenbergstrasse

3.9 Slackline

Die Geländer der Untertorbrücke werden heute für die Befestigung von Slacklines benutzt. Die Geländer sind dafür nicht vorgesehen. Aus diesem Grund soll eine eigens dafür vorgesehene Einrichtung installiert werden. Diese wird zusammen mit dem Berner Slackline Verein und dem Verein Bungeesurfen Bern ausgearbeitet.

4. Realisierung

4.1 Etappierung der Arbeiten

Die Sanierung der Untertorbrücke erfolgt in 3 Bauetappen:

Bauetappe 1 (ca. 4 –5 Monate):

- Trottoirerweiterung Altenbergstrasse
- Erstellen Fussverkehrspasserelle (unterwasserseitig)
- Strassenbau und Werkleitungsarbeiten/Abdichtung/Pflästerung/Geländer 1. Etappe (oberwasserseitig)
- Inbetriebnahme Gas-/Wasserleitung in Brückenmitte

Bauetappe 2 (ca. 4 – 5 Monate):

- Umlegen Fussverkehr über Brücke (oberwasserseitig; sanierter Bereich aus Bauetappe 1.1)
- Abbruch Passerelle
- Strassenbau-/Werkleitungsarbeiten/Pflästerung/Geländer 2. Etappe (unterwasserseitig)
- Inbetriebnahme Wasserleitung am Brückenrand
- Umgebungsarbeiten

Während der Bauetappen 1 und 2 muss die Untertorbrücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Velofahrende und Fussgänger*innen können die Brücke trotz der Bauarbeiten passieren; für sie wird eine 3 Meter breite Passerelle am Brückenrand eingerichtet. Nach Abschluss der ersten beiden Bauetappen muss der Brückenkörper während ca. 8 Monaten austrocknen. In dieser

Zeit kann die Untertorbrücke vorübergehend wieder in Betrieb genommen und von allen Verkehrsträgern (MIV, Velo- und Fussverkehr) genutzt werden.

Nach der Austrocknung folgt *Bauetappe 3. Sie* umfasst die Natursteininstandsetzung und dauert ebenfalls rund 4 – 5 Monate. Die Arbeiten erfolgen von einem Brückenuntersichtgerät aus, welches auf der Fahrbahn oder auf dem Trottoir neben dem Brückengeländer abgestellt wird. Während der Bauarbeiten muss die Brücke für den motorisierten Verkehr erneut gesperrt werden. Fussgänger*innen und Velofahrende können die Brücke normal passieren.

4.2 Verkehrsführung und Installationsplatz während der Bauphase

Die Untertorbrücke wird während der drei Bauphasen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt (insgesamt rund 12 – 15 Monate). In den Bauphasen 1 und 2 wird für den Fuss- und Veloverkehr an der Unterwasserseite der Brücke eine Passerelle erstellt, wobei Velofahrende ihr Rad schieben müssen. Dies ist aus Sicht des Gemeinderats vertretbar, da der Veloverkehr über die Untertorbrücke gemäss Verkehrszählung eher gering ist. In der Bauphase 3 ist die Brücke für Fussgänger*innen und Velofahrende über die normale Fahrbahn passierbar. Der öffentliche Verkehr ist von den Sanierungsarbeiten nicht betroffen, weil keine Linie über die Brücke führt.

Der Klösterlistutz und die Altenbergstrasse werden auch während der Bauarbeiten befahrbar sein, allerdings ist in gewissen Bauphasen mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Die Verkehrsführung am Läuferplatz muss während der Bauarbeiten angepasst werden, weil dort ein Materialdepot erstellt wird. Das Verkehrskonzept wird im Rahmen des Bauprojekts erarbeitet. Der Hauptinstallationsplatz wird auf dem Parkplatz Klösterlistutz eingerichtet. Dies hat zur Folge, dass 15 gebührenpflichtige Parkplätze während der Bauarbeiten nicht genutzt werden können.

5. Kosten

Für die Gesamtsanierung der Untertorbrücke ist gemäss Kostenvoranschlag im Bauprojekt mit Gesamtkosten von Fr. 8 740 000.00 (Kostengenauigkeit: ± 25 %; inkl. MwSt.) zu rechnen. Den Hauptanteil von Fr. 7 740 000.00 trägt die Stadt Bern. Die restlichen Kosten von Fr. 1 000 000.00 betreffen die Werkleitungen und werden von Energie Wasser Bern (Fr. 900 000.00) sowie den Telekommunikationsfirmen Swisscom und UPC Cablecom getragen (Fr. 100 000.00).

Die Kostenzusammenstellung sieht wie folgt aus:

Beschrieb	**Kosten**
Kosten	Beantragter Kredit
(aus dem allgemeinen Haushalt finanziert)	in CHF
Bauarbeiten	4 200 000.00
Honorare*	1 500 000.00
Diverses**	440 000.00
Zwischentotal (gemäss Kostenvoranschlag Bauprojekt)	6 140 000.00
Unvorhergesehenes/Reserven	1 000 000.00
Zwischentotal	7 140 000.00
Mehrwertsteuer 8.1 % (gerundet)	600 000.00
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	**7 740 000.00**

* Der vom Stadtrat genehmigte Projektierungskredit von Fr. 450 000.00 ist darin enthalten.

**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 Bausummen exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 Im Einzelfall. Der Betrag von Fr. 70 000.00 ist unter «Diverses» eingerechnet.

Aktuell liegt aus terminlichen Gründen noch kein abgeschlossenes Bauprojekt vor. Aus diesem Grund wurde für die Reserven ein höherer Betrag eingerechnet als üblich.

6. Kapitalfolgekosten

6.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuch-wert	7 740 000.00	7 546 500.00	7 353 000.00	193 500.00
Abschreibung 2.5 %	193 500.00	193 500.00	193 500.00	193 500.00
Zins 1.3 %	100 620.00	98 105.00	95 590.00	2 515.00
Kapitalfolgekosten	294 120.00	291 605.00	289 090.00	196 015.00

6.2 Betriebsfolgekosten

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

6.3 Werterhalt und Mehrwert

Objekt	Werterhalt	Mehrwert
allgemeiner Haushalt	100 %	0 %

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten (SRB Nr. 2018-539) vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Diese Kosten sind im Globalbudget nicht enthalten.

7. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Für das Projekt Gesamtsanierung Untertorbrücke ist folgender Terminplan vorgesehen:

- Beschaffung Ausführungskredit: Volksabstimmung vom 18. Mai 2025
- Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts: ab Mai 2025
- Vorliegen der Baubewilligung: bis Herbst 2026
- Baumeistersubmission und Vergabe: bis Sommer 2027
- Berücksichtigung Sanierung Nydeggbrücke/Reserve: ca. 1 Jahr Pause
- Erstellen Ausführungsprojekt: ab Sommer 2028
- Baubeginn: Anfang 2029
- Ende der Bauarbeiten: Frühling 2031

8. Koordination mit weiteren Bauprojekten

Die Bauarbeiten an der Untertorbrücke müssen mit anderen Bauvorhaben im näheren und weiteren Umfeld abgestimmt und koordiniert werden. Dies gilt insbesondere für die geplante Gesamtsanierung der Nydeggbrücke. Die Stimmberechtigten haben dafür am 12. März 2023 einen Kredit von 27,6 Mio. Franken bewilligt. Die erste Sanierungsetappe ist für 2027/2028 geplant. Die Arbeiten zur Instandstellung der Nydeggbrücke wurden parallel zu jenen für die Sanierung der Untertorbrücke projektiert. Die Sanierungsarbeiten an den beiden Brücken erfolgen koordiniert und nacheinander. Die jeweils andere Brücke dient als Ausweichroute für den MIV und den ÖV.

Zudem werden die Arbeiten zur Sanierung der Untertorbrücke auch mit dem Hochwasserschutzprojekt «Gebietsschutz Quartiere an der Aare» koordiniert werden müssen, zumal teilweise dieselben Installationsflächen genutzt werden. Und schliesslich muss die Stützmauer an der Altenbergstrasse ebenfalls saniert werden. Das dazugehörige Drittprojekt wird eng mit dem Projekt Untertorbrücke koordiniert. Die Kreditbeschaffung für die Sanierung der Stützmauer erfolgt in einem separaten Geschäft.

9. Kommunikation

Das vorliegende Projekt wurde den Vereinigten Altstadtleisten (VAL) detailliert vorgestellt. Es stiess bei den Delegierten insgesamt auf Wohlwollen. Ziel der Kommunikation während der Realisierungsphase wird es sein, die Anwohner*innen, die Gewerbetreibenden und die Verkehrsteilnehmer*innen regelmässig über den Stand der Arbeiten, die mit den Bauarbeiten verbundenen Einschränkungen und das weitere Vorgehen zu informieren. Vor und während der Bauarbeiten sollen die Betroffenen die Möglichkeit erhalten, der Bauherrschaft ihre Anliegen zu unterbreiten und Fragen zu stellen. Während der Bauzeit wird die Öffentlichkeit über die üblichen Kanäle (Briefkastenflyer, Bauplakate und -blachen, Internet, Newsletter, Medienarbeit etc.) informiert.

10. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Die Möglichkeiten, auf der Untertorbrücke Klimamassnahmen umzusetzen, sind leider sehr beschränkt: Baumpflanzungen sind aus Platzgründen weder auf der Brücke noch an den Brückenköpfen möglich. Entlang der Stützmauer der Altenbergstrasse befinden sich 7 Bäume, diese werden erhalten. Zudem wird das heutige Trottoir im Bereich der Baumreihen entsiegelt und chaussiert. Die Pflästerung vor und auf der Brücke ist und bleibt ungebunden; somit kann das Regenwasser weiterhin ausserhalb der Brücke lokal versickern und auf der Brücke über die Speier in die Aare geleitet werden. Insgesamt ist die Vorlage mit den Zielen des städtischen Klimareglements vereinbar.

Antrag

I. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderates betreffend Sanierung Untertorbrücke; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft).

II. Er genehmigt die Abstimmungsvorlage und beantragt den Stimmberechtigten, folgenden Beschluss zu fassen:

    1. Für die Ausführung des Projekts Sanierung Untertorbrücke werden Fr. 7 740 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001097 (GS510-IK-000035) bewilligt.

    2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 20. November 2024

Der Gemeinderat

Beilage:
Entwurf Abstimmungsbotschaft