

Ersatzneubau Lehenkonstruktion Neubrückstrasse; Projektierungs- und Ausführungskredit

1. Worum es geht

An der Neubrückstrasse, im Abschnitt zwischen dem Henkerbrännli und dem Bierhübeli, wurde Anfang des 20. Jahrhunderts die noch heute bestehende Lehenkonstruktion erbaut: Die an den Hang gebaute Strasse wird talseitig von einer Stützmauer gehalten, an welcher das Trottoir «wie eine Lehne» hinausragt. Die Konstruktionsweise und die verwendeten Materialien lassen vermuten, dass dies seinerzeit im Zusammenhang mit dem Bau der damaligen Tramlinie 4 geschah. Die Tramlinie 4 führte vom Bahnhof zum Brückfeld und wurde bereits elektrisch betrieben. Die Linie war ein Vorläufer der heutigen Erschliessung des Neufelds.

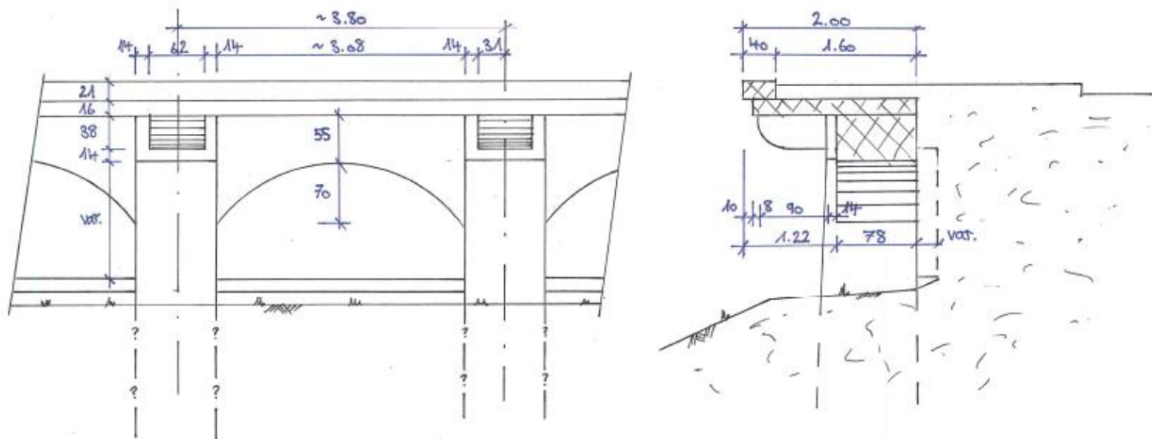


Abbildung 1: Lehenkonstruktion im Querschnitt

Die inzwischen gut 100-jährige Lehenkonstruktion wurde regelmässig inspiziert, punktuell haben auch Sanierungsarbeiten stattgefunden. Bei den Zustandsuntersuchungen im Jahr 2011 wurde dann festgestellt, dass sich der Zustand des Bauwerks deutlich verschlechtert hatte. Auf eine umfassende Sanierung wurde aber damals verzichtet, weil inzwischen die Planung für den Ausbau des Bahnhofs Bern – konkret: die Verlegung des RBS-Bahnhofs – angelaufen war, welche auch Tunnelarbeiten unterhalb der Neubrückstrasse mit sich bringen (Projekt Zukunft Bahnhof Bern ZBB).

SBB und RBS sind inzwischen mit ihren Arbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt ZBB weiter fortgeschritten. 2019 erstellte der RBS im benachbarten Hirschenpark eine grosse und weitherum gut sichtbare Baugrube. Von hier aus wird seither der Zufahrtstunnel für den neuen RBS-Tiefbahnhof gebaut. Die Pfahlwand, mit welcher der Hang gesichert wird, reicht unmittelbar bis ans «Bierhübeli».



Abbildung 2: Übersicht Projektperimeter

Im Dezember 2019 wurden an der Neubrückstrasse erstmals Setzungen festgestellt. Während der Ausbrucharbeiten für den neuen Zufahrtstunnel im Sommer 2020 wurden an der Lehnkonstruktion weitere grössere Setzungen gemessen. Die Auswirkungen der Untergrundarbeiten auf die Neubrückstrasse werden von Tiefbau Stadt Bern und vom RBS seither intensiv beobachtet. Zum Schutz des Bauwerks wurden Sofortmassnahmen umgesetzt (siehe Kap. 2).

Um den Ausbruch des restlichen Tunnels des RBS nicht zu gefährden und gleichzeitig die Sicherheit der Strasseninfrastruktur zu gewährleisten, musste die Lehnkonstruktion der Neubrückstrasse im Abschnitt zwischen Henkerbrünli und Bierhübeli vor den neuerlichen Bohrarbeiten durch den RBS im Herbst 2021 auf zweckmässige Art erneut gesichert werden. Für die Projektierung und Ausführung dieser Sicherungsmassnahmen hat der Gemeinderat im Juni 2021 in eigener Kompetenz einen Kredit von Fr. 290 000.00 bewilligt. Im weiteren Bauverlauf sind nun keine Arbeiten mehr vorgesehen, die Auswirkungen auf die Bausubstanz der Lehnkonstruktion haben werden. Deshalb soll der dringend erforderliche Ersatzneubau der Lehnkonstruktion nun geplant und umgesetzt werden.

Auch der Zustand des Strassenbelags auf der Lehnkonstruktion ist mangelhaft. 2022 wurde bereits ein neuer Strassenbelag eingebaut, welcher jedoch aufgrund weiterer Setzungen in den letzten vier Jahren bereits wieder Risse aufweist. Der Strassenabschnitt der Lehnkonstruktion bedarf ebenfalls einer umfassenden Gesamtsanierung. Im Zusammenhang mit den Arbeiten soll auch der Strassenquerschnitt zugunsten des Langsamverkehrs verändert werden.

Für den Ersatzneubau der Lehenkonstruktion Neubrücke, die Gesamtanierung des Strassenabschnitts zwischen Henkerbrünnli und Bierhübeli und die Anpassung des Strassenquerschnitts zugunsten des Langsamverkehrs beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungs- und Realisierungskredit in der Höhe von insgesamt Fr. 6 400 000.00 (inkl. MwSt.). Der vom Gemeinderat 2025 beschlossene Kredit von Fr. 110 000.00 für die Vorstudie des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Neubrücke ist darin enthalten.

2. Ausgangslage

Regelmässige Inspektionen an der 100-jährigen Lehenkonstruktion haben ergeben, dass diese stark beschädigt ist. Bei einer umfassenden Untersuchung 2011 zeigte sich der schlechte Zustand der Lehne erneut. Eine sofortige Gesamtanierung war zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht umsetzbar, weil das Grossprojekt Zukunft Bahnhof Bern (konkret der Bau des Zugangstunnels zum neuen RBS-Bahnhof) genau unter der Lehenkonstruktion der Neubrücke stattfand und schädigende Erschütterungen erwartet werden mussten.

Seit 2020 werden die Auswirkungen der weit unter der Strassenoberfläche stattfindenden Tunnelvortriebsarbeiten auf die Neubrücke mittels Überwachungssensoren gemessen. Um die Tragfähigkeit der Lehne bis zu einem Ersatzbau sicherzustellen, wurden mehrere Sicherungs- und Sofortmassnahmen umgesetzt. So wurde die stadtauswärts führende Busspur im oberen Teil der Neubrücke Anfang Dezember 2020 gesperrt – auf diese Weise konnte der Druck auf den aareseitigen Bereich der Strasse (Lehne) reduziert werden. Seither nutzen die Bernmobil-Busse und die Taxis dieselbe Fahrbahn wie der motorisierte Individualverkehr. Um weitere Verformungen und Schäden zu vermeiden, wurde die Lehenkonstruktion 2021 mit Nägeln unter die Neubrücke gesichert und vollständig gestützt. Ein Jahr später, 2022, wurde der Deckbelag aufgrund erheblicher Belagsschäden auf einer Fläche von rund 3'000 m² ersetzt. Dieser Belag weist inzwischen bereits wieder Risse auf.



Abbildung 3+4: Bilder des schadhafte Belags an der Neubrücke

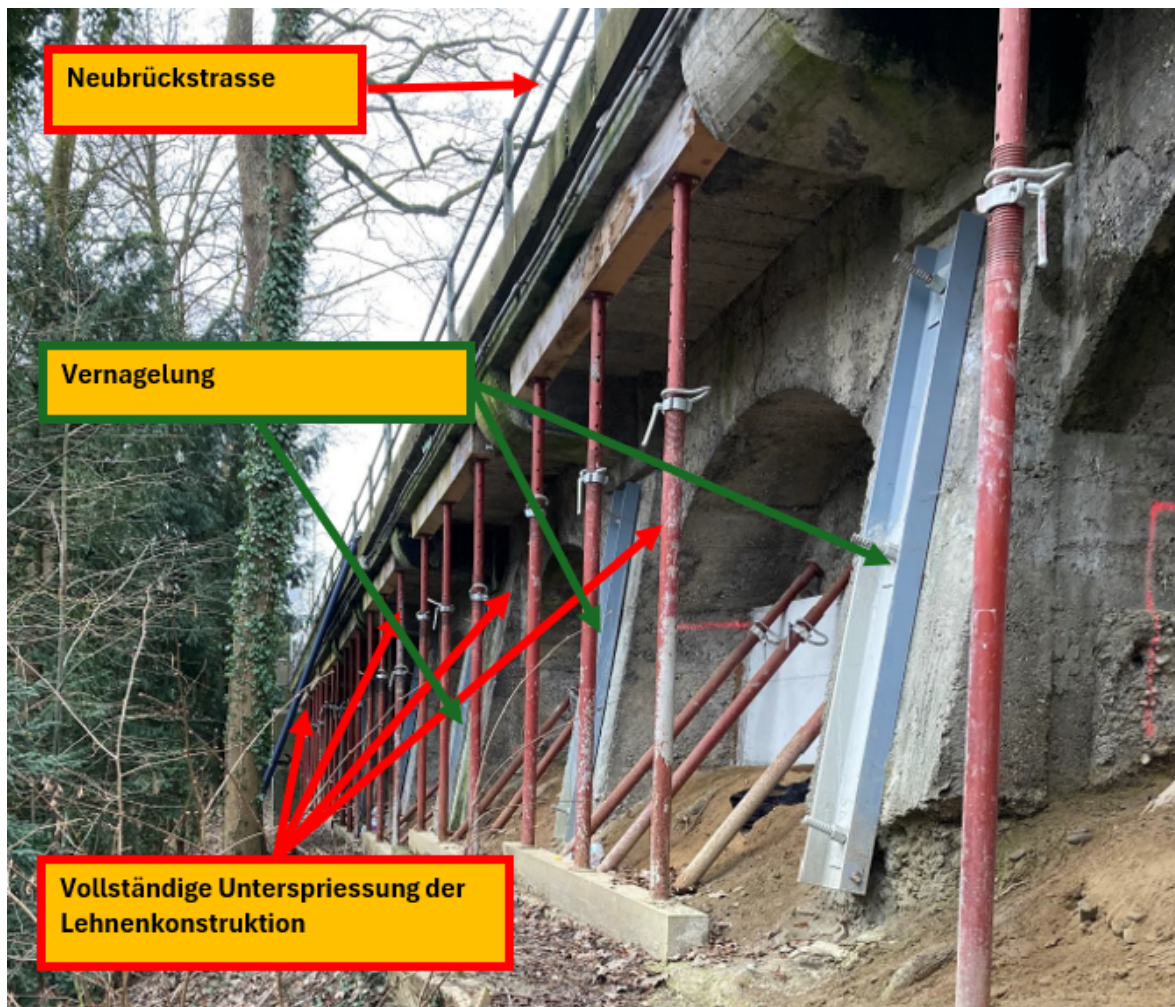


Abbildung 5: Bestehende Lehenkonstruktion inkl. der Sicherungsmassnahmen

Zwischenzeitlich sind die Bauarbeiten für den neuen RBS-Tunnel unter der Neubrückstrasse weiter fortgeschritten. Der neue Zufahrtstunnel der RBS ist komplett ausgebrochen und gesichert. Alle kritischen, setzungsfördernden Arbeiten sind abgeschlossen.

Dass die Lehenkonstruktion sowie der Strassenbelag nach Beendigung der kritischen Arbeiten dringend erneuert werden müssen, ist bereits länger klar. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten soll auch die Verkehrsführung zwischen Henkerbrünli und Bierhübeli angepasst werden. Der im März 2021 von den Stimmberechtigten der Stadt Bern angenommene Ausführungskredit zu den «städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern» (ZBBS) sieht eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem Bubenbergr- und Bahnhofplatz um rund 60% vor.¹ Im Rahmen von ZBBS sollen frühestens ab 2027 u.a. der Knoten Henkerbrünli und die Bushaltestellen angepasst werden. Ebenfalls im Rahmen des ZBBS-Projekts vorgesehen sind begleitende Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers vor Ausweichverkehr, welche auch Einfluss auf den Verkehr auf der Neubrückstrasse haben werden. So ist beispielsweise eine Dosierung des MIV auf der Neubrückstrasse vorgesehen, um den reibungslosen Fahrplan der Bernmobil-Linien 11 und 21 in Richtung Henkerbrünli zu gewährleisten. Das Verkehrsmanagement im Zuge des Projekts ZBBS wird somit zu veränderten Gegebenheiten auf der Neubrückstrasse führen. Dies gilt es beim vorliegenden Sanierungsprojekt zu berücksichtigen.

Im betroffenen Abschnitt entsprechen heute zudem weder die Velo- noch die Fussverkehrsführung den Standards des Masterplans Veloinfrastruktur resp. des neuen Masterplans Fussverkehr und

¹ Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft), SRB Nr. 2020-471 vom 3. Dezember 2020.

müssen entsprechend angepasst werden. Beim fraglichen Abschnitt handelt es sich gemäss Masterplan Veloinfrastruktur um einen Abschnitt des Velohaupttroutennetzes. Mit dem Projekt kann der Veloverkehr vom Fussverkehr und dem MIV entflochten werden. Hinzu kommt schliesslich, dass der Hirschenpark nach Abschluss der Bauarbeiten am neuen RBS-Tiefbahnhof neugestaltet werden soll. Erste strategische Überlegungen zur künftigen Nutzung und Ausgestaltung des Hirschenparks wurden bereits gemacht, der Stadtrat hat darüber hinaus im Oktober 2025 einen Kredit von Fr. 390 000.00 für die Erarbeitung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie bewilligt (SRB Nr. 2025-207). Im Rahmen der bisherigen Abklärungen wurden mögliche Terrainmodellierungen in Varianten geprüft und Überlegungen zur Durchwegung des Hirschenparks angestellt. Diese werden bei der Projektierung- und Ausführung des Ersatzbaus der Lehenkonstruktion an der Neubrücke strasse berücksichtigt, sodass das Projekt anschlusskompatibel gestaltet wird.

3. Das Projekt

3.1 Ersatzneubau Lehenkonstruktion

Aufgrund des schlechten Zustands der bestehenden Lehenkonstruktion (siehe Abb. 5) kommt nur ein Abbruch und anschliessend ein kompletter Ersatzneubau in ähnlicher Bauweise infrage. Die neue Lehenkonstruktion wird mittels Mikropfählen in eine tragfähigere Gesteinsschicht aus Geröll, Sand und Ton fundiert. Die neue Betonplatte der Lehenkonstruktion wird abgedichtet, um Rostschäden und Abplatzungen des Betons zu verhindern und so die Lebensdauer der Lehenkonstruktion zu verlängern. Durch die neue Aufteilung des Strassenraums (siehe Kap.3.3) rückt die Lehne weiter von der Böschung in Richtung Neubrücke strasse. Dies reduziert die benötigte Höhe der Konstruktion und ermöglicht den Einsatz von kürzeren Mikropfählen. So können Kosten reduziert werden.

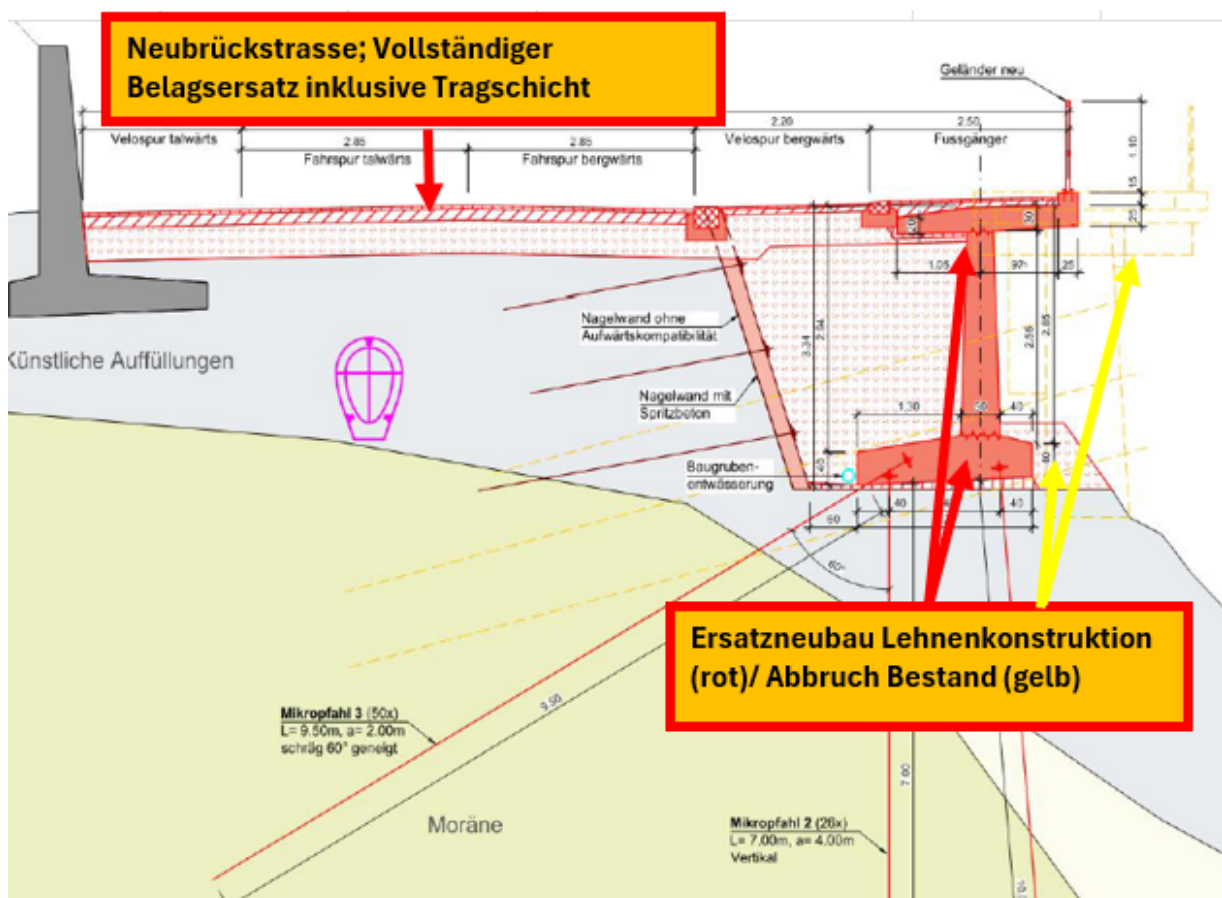


Abbildung 6: Geplanter Ersatzneubau

Die Lehne ragt in eine talseitige Böschung. Die Bauarbeiten bedingen kleinflächige Rodungen der Böschung. Die gerodeten Stellen werden nach Abschluss der Arbeiten neu bepflanzt und aufgestockt. Ein Baum muss gefällt werden, die Pflanzung eines Ersatzes wird in der weiteren Projektierung festgelegt. Ein Baum muss innerhalb der Böschung umgepflanzt werden.

3.2 Belagserneuerung

Der Belag wird auf der ganzen Länge der Lehenkonstruktion erneuert. Unter dem aktuellen Belag liegen noch eine vorherige Pflasterung sowie zwei alte Tramtröge inklusive Gleise. Der Strassenbelag, die darunterliegende Pflasterung sowie die beiden Tramtröge inklusive Gleise werden abgebrochen. Der Belag wird auf einer Länge von 100 Metern vollständig erneuert. Der verwendete Belagstyp wird in der weiteren Projektierung definiert. Ziel ist es, dabei im Sinne der Kreislaufwirtschaft einen möglichst hohen Anteil an sekundären Baustoffen zu verwenden. Sämtliche Schachtabdeckungen sowie die gesamte Strassenentwässerung werden erneuert.

3.3 Anpassungen im Strassenquerschnitt und in der Verkehrsführung

Der Strassenquerschnitt wird erneuert und so ausgestaltet, dass die Verkehrsmassnahmen ZBBS umgesetzt und die Anforderungen der Masterpläne Veloinfrastruktur und Fussverkehr erfüllt werden können.

Die Anpassung des Strassenquerschnitts (siehe Abb. 7) umfasst folgende Massnahmen:

- Markierter Velostreifen von 2 m Breite stadteinwärts bis Henkerbrännli
- Baulich abgetrennter Veloweg von 2.2 m Breite stadtauswärts bis Bierhübeli,
- Fahrbahn 5.7 m Breite
- 2.5 m breites, auskragendes Trottoir

Insgesamt wird der Strassenquerschnitt rund zwei Meter schmäler als heute. Dadurch wird talseitig mehr Grünraum geschaffen.

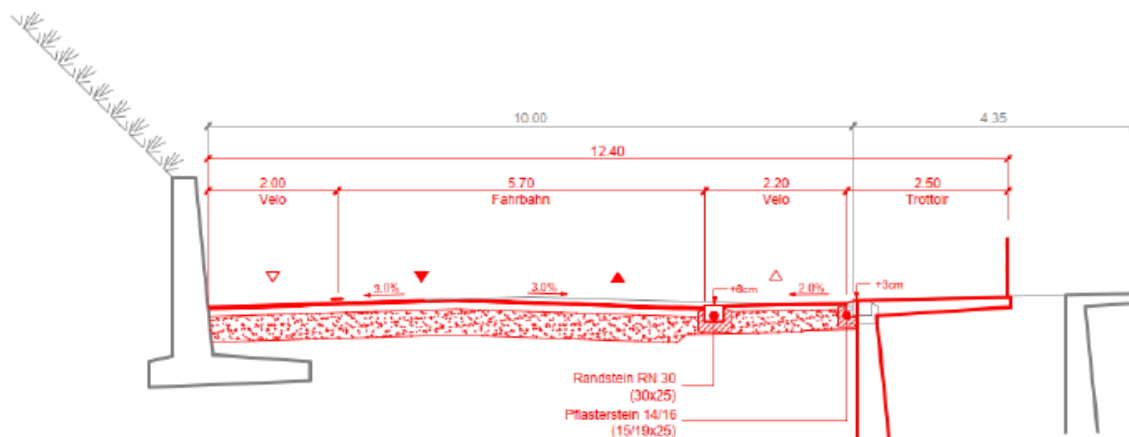


Abbildung 7: Geplanter Strassenquerschnitt im Bereich der Lehenkonstruktion.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Abschnitt Henkerbrännli-Bierhübeli sieht im Perimeter zwischen Henkerbrännli und Bierhübeli eine Temporeduktion auf 30 km/h vor. Die hierfür benötigte Verkehrspublikation erfolgt im Verlauf von 2026.

4. Drittprojekte

Die Realisierung des geplanten Ersatzneubaus der Lehenkonstruktion muss mit zahlreichen Drittprojekten im angrenzenden Perimeter abgestimmt und koordiniert werden (siehe Abb. 8):

Die Stützmauer, auf welcher auch die Lehenkonstruktion aufgebaut ist, verläuft ausserhalb des vorliegenden Projektperimeters weiter in Richtung Henkerbrännli. Dieser Abschnitt der Stützmauer muss in naher Zukunft ebenfalls saniert werden (siehe Abb. 8, grüner Bereich). Aktuell läuft hierfür eine detaillierte Bestandsaufnahme.

Die Verkehrsführung im Bereich der Lehenkonstruktion wird so gestaltet, dass sie mit den städtischen Verkehrsmassnahmen ZBB im Raum Henkerbrännli kompatibel sind. Der geplante Ausführungstermin dieser Massnahmen erfolgt gemäss heutigem Stand frühestens ab 2027 – nach Abschluss des Ersatzneubaus der Lehenkonstruktion Neubrückstrasse. Die beiden Vorhaben werden eng koordiniert.

Bernmobil versetzt im Zuge des Ersatzneubaus der Lehenkonstruktion und der Anpassungen des Strassenraums die Fahrleitungsmasten der Buslinie 11 im Abschnitt zwischen Henkerbrännli und Bierhübeli von der Tal- auf die Bergseite. Die beiden Projekte werden eng koordiniert, sodass Synergien im Bauablauf genutzt werden können. Geplant ist der Ersatz und Neubau der Fahrleitungsmasten bis Ende Quartal 1/2027, also vor Baubeginn des Lehen-Ersatzneubaus.

Die Lehenkonstruktion grenzt nördlich unmittelbar an die RBS-Baugrube und an die dazugehörige Stahlplattform. Die genaue Ausgestaltung des Strassenübergangs zur RBS-Baugrube und zur Plattform muss im Verlauf der weiteren Projektierung im Detail geklärt werden. Dies gilt auch für den südlichen Übergang zum geplanten Projekt Sanierung Stützmauer Henkerbrännli.

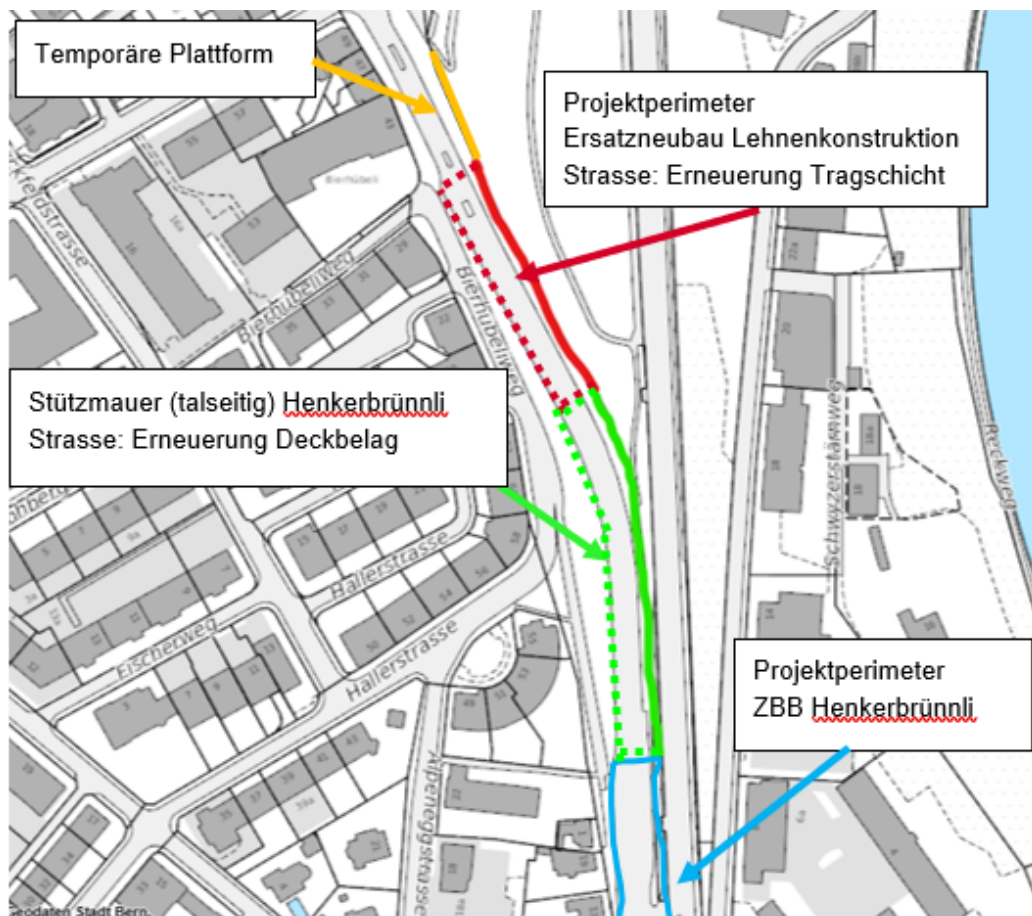


Abbildung 8: An Projektperimeter angrenzende Drittprojekte

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Projektierung und Realisierung der Sanierungsmassnahmen belaufen sich auf Fr. 6 400 000.00 (inkl. MwSt.; Kostengenauigkeit +/- 20%).

Position	Kosten	
	Fr.	
Baukosten	Fr.	3 770 583.00
Honorare	Fr.	962 072.00
Baunebenkosten / Diverses	Fr.	114 709.00
Reserve / Unvorhergesehenes (10%) / KiöR*	Fr.	1 072 716.00
Zwischentotal	Fr.	5 920 080.00
MWST 8,1 %	Fr.	479 920.00
Total beantragter Projektierungs- und Ausführungskredit (inkl. MWST, gerundet)	Fr.	6 400 000.00

** 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. Unter der Position «Unvorhergesehenes» ist ein Betrag von Fr. 59 000.00 für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) enthalten.

Der vom Gemeinderat bewilligte Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Neubrücke von Fr. 110 000.00 (inkl. MwSt.) ist in obigem Kredit in der Position «Honorare» enthalten.

5.1 Beiträge Dritter

Die Veloverbindung Neubrücke (Bollwerk – Bierhübeli) ist als Pauschalmassnahme im Agglomerationsprogramm angemeldet. Es ist mit Bundesbeiträgen von bis zu 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten zu rechnen. Ergänzend zu den Bundesbeiträgen können Kantonsbeiträge gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes (SG; BSG 732.11) in der Höhe von 35 Prozent der verbleibenden anrechenbaren Kosten sowie gemäss Artikel 59/60 SG erwartet werden.

6. Kapitalfolgekosten

6.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1 Jahr	2 Jahr	3 Jahr	40 Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	6 400 000.00	6 240 000.00	6 080 000.00	160 000.00
Abschreibung 2,5 %	160 000.00	160 000.00	160 000.00	160 000.00
Zins 1,0 %	64 000.00	62 400.00	60 800.00	1 600.00
Kapitalfolgekosten	224 000.00	222 400.00	220 800.00	161 600.00

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten.

6.2 Betriebsfolgekosten

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

6.3 Werterhalt und Mehrwert

Objekt	Walterhalt	Mehrwert
Ersatzneubau Lehenkonstruktion Neubrückstrasse	100%	0%

7. Bauablauf und Termine

Während der ca. achtmonatigen Realisierungsphase (voraussichtlich im Jahr 2027) muss der Verkehr im Bauperimeter einspurig geführt werden. Die Verkehrsregelung erfolgt über eine automatische Lichtsignalanlage, die in Spitzenzeiten durch eine manuelle Steuerung ergänzt wird. Für die an übergeordnete Fahrpläne gebundenen öffentlichen Verkehrsmittel ist bei Bedarf eine Funksteuerung vorzusehen, damit die Fahrpläne eingehalten werden können.

Im Zug der weiteren Projektierung wird geprüft, ob der Langsamverkehr (Velofahrende und Fussgänger*innen) während des Baus über den westlich der Neubrückstrasse verlaufenden Bierhübelweg geführt werden kann.

Planerbeschaffung und Projektüberarbeitung	Ab Mitte 2026
Baubewilligungsphase	Ab Ende 2026
Submission und Ausarbeitung Ausführungsprojekt	Ab Ende 2026
Baubeginn	Frühestens Ab Mitte 2027
Abschluss Bauarbeiten	Anfang 2028

8. Kommunikation

Während der Realisierungsphase werden Anwohner*innen, Gewerbetreibende und Verkehrsteilnehmer*innen über die üblichen Kanäle (Briefkastenflyer, Bauplakate und -blachen, Medienarbeit etc.) regelmässig über den Stand der Arbeiten, die mit den Bauarbeiten verbundenen Einschränkungen und das weitere Vorgehen informiert. Seitens Tiefbau Stadt Bern wird den Anspruchsgruppen, insbesondere auch den Anwohner*innen, eine Ansprechperson zur Verfügung stehen. Damit soll die Kommunikation zu den Direktbetroffenen über die gesamte Bauphase aufrechtgehalten werden und Anliegen auf kurzem Wege besprochen werden können.

9. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Ziel ist es, beim Ersatzneubau der Lehenkonstruktion und der Sanierung des Strassenbelags im Sinne der Kreislaufwirtschaft einen möglichst hohen Anteil an sekundären Baustoffen zu verwenden. Durch das Verschieben der Lehenkonstruktion um ca. 2 Meter in Richtung Hang Bierhübeli benötigt die Konstruktion weniger Baumaterial. Sämtliche Sträucher und Hecken, welche gerodet werden müssen, werden ersetzt und aufgestockt. Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone und der attraktiveren Verkehrsführung für Velofahrende wird der Langsamverkehr auf dieser Verkehrsachse zusätzlich gefördert, womit ein Beitrag an eine klimaschonende und nachhaltige Mobilität geleistet wird. Insgesamt hat das Projekt einen positiven Einfluss auf das Klima und ist mit den Zielen des städtischen Klimareglements (KR; SSSB 820.1) vereinbar.

10. 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 Ersatzneubau Lehnkonstruktion Neubrückestrasse; Projektierungs- und Realisierungskredit.
2. Für die Projektierung und die Ausführung wird ein Kredit von Fr. 6 400 000.00 (inkl. MwSt) zulasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001687 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035), bewilligt. Der vom Gemeinderat bewilligte Projektierungskredit ist darin enthalten.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 1. April 2026

Der Gemeinderat