

PK vom 11.2.2021 Verkehrsmassnahmenkreditvorlage vom 7.3.2021

Es gibt drei ungelöste Aufgaben oder Elemente im Perimeter Bubenberg, welche organisiert werden müssen.

1. der Verkehrsraum
2. die Velostation
3. der Bahnhofsingang

Aufgabe 1: Der Verkehrsraum

Pierre Pestalozzi hat die Alternativlösung Verkehr bereits präsentiert. Die Fussgänger müssen nicht unten durch.

Wir haben also am 7. März die Wahlfreiheit zwischen dem Alternativprojekt und der Stadtlösung.

Der „Bericht Passage Hirschengraben vom Juni 2018“ mit seinen Simulationen ist kein Nachweis dafür, dass es keine andere Lösung für die Fussgängerbeziehungen gäbe. Aus dem Bericht zu schliessen, es gebe keine Alternativen, ist daher falsch. Das kann der Bericht nicht leisten, obwohl er so verstanden werden will.

Alle, welche bisher den Bericht als Grundlage für eine Argumentation verwendet haben, die mit der Alternativlosigkeit funktioniert, müssen daher über die Bücher gehen.

Warum stellt der Bericht die Lösung mit der PU (Personenunterführung) als alternativlos dar? Es bleibt zu untersuchen, welche Rolle der Bericht 2018 beim Kampf um Agglomerationsprogramm Geld des Bundes gespielt hat.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Anträge wurden parallel zu den Anträgen aus den Gesprächen mit den Agglomerationen Wiedererwägungen vorgenommen und in einem letzten bundesinternen Bilanzatelier im Juni 2018 (Genehmigungskonferenz) die Prüfergebnisse in einigen Punkten angepasst und in die Botschaft des Bundesrates integriert.

14.09.2018 Prüfung der Agglomerationsprogramme 3. Generation Erläuterungsbericht

Aufgabe 2: Die Velostation Hirschengraben

Beim Baustein 2 vermischen sich Anliegen der Fussgängerführung auf unschöne und intransparente Weise mit Elementen der Velostation.

Der Baustein 2 verteuert die Vorlage damit um 36 Millionen auf 112 Millionen Franken.

Was enthalten die 36 Millionen?

- den Abbruch der Hirschengrabenanlage
- den unterirdischen Zugang zur Velostation vom Bahnhof her
- den Wiederaufbau des Hirschengrabens in nahezu exakt der gleichen Form, diesmal nicht als Park, sondern als Tramperron stadteinwärts und als Pendlerverkehrsinsel und –trottoir

Der Abbruch- und Wiederaufbaukredit der gesamten Hirschengrabenanlage sind keine Verkehrsmassnahme und gehören eigentlich nicht in die Kreditvorlage. Das Verkehrsregime Hirschengraben ändert nicht.

Die PU Hirschengraben ihrerseits vermochte als Verkehrsmassnahme allein anfänglich weder den Bund noch den Gemeinderat zu überzeugen, da sie lediglich eine Kapazitätsreserve für die 10-Minuten-Pendlerspitzen am Morgen und Abend darstellt und dafür zu teuer ist.

In Verbindung mit ihrer Funktion als Zugang zu einer neuen Velostation im Hirschengraben erschien ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis jedoch besser, ja sogar entscheidend für ein Ja oder Nein zur geplanten gigantischen Veloeinstellhalle.

Unter diesem Aspekt machte die aus der Zeit gefallene, wie sich nun herausgestellt hat auch verkehrlich überflüssige Personenunterführung plötzlich Sinn als „Brecheisen“ oder „trojanisches Pferd“ für die Durchsetzung einer späteren, viel zu teuren Velostation für 40 Millionen in einem der bestgeschützten Stadträume der Schweiz...

Fazit:

Die bevorstehende Abstimmung wird als Vehikel missbraucht für eine hälftige Vorfinanzierung eines riesigen unterirdischen Velokellers für 3'000 Fahrzeuge unter dem Hirschengraben. Der „Baukredit“ wurde ganz einfach in zwei Tranchen aufgeteilt.

Für eine Velostation nota bene, die doppelt so teuer würde wie die teuerste je gebaute Velostation in der Schweiz: Zwischen 20'000 und 25'000.- Franken pro Veloparkplatz und exorbitanten Betriebskosten.

Unsere Befürchtung:

Das unterirdische Veloparking wird aus baurechtlichen und finanziellen Gründen ein Luftschloss bleiben – und die Stadt bliebe auf einer 36-Millionen-Personenunterführung zu einer Tramhaltestelle und Verkehrsinsel sitzen, die im Unterhalt jährlich rund 300'000.- kostet.

Der Baustein 2 kann im Übrigen nur mit der Velostation zusammen realisiert werden. Es ist ein und dieselbe Baustelle, mitten im Zentrum der Stadt, mit 3,5 Jahren Verkehrsbehinderungen und Umleitungen.

2.5 Jahre würde sie ohne Velostation dauern. Diese müsste allerdings zuerst vom Tisch sein, wogegen sich der Gemeinderat sträubt, der aktuell beim Bundesamt für Kultur für eine Aufweichung des UNESCO- und ISOS-Schutzes in seiner eigenen Stadt Bern lobbyiert...

Und dabei wären die 2,5 Jahre Verkehrsbehinderungen vermeidbar, indem man einen breiteren Fussgängerstreifen vor dem Bubenbergzentrum auf die Strasse malt....

Prognose:

Die Frage landet vor Bundesgericht.

Aufgabe 3: Ein würdiger Bahnhofzugang Bubenberg

Es ist jammerschade, dass der Ausgang vom Bahnhof unter dem Eckhaus Bubenbergzentrum 10/12 geplant wird. Das ist jetzt wirklich die dümmste Stelle, funktional wie städtebaulich.

Die SBB als Ausführende werden die bessere Lösung an der Bogenschützenstrasse nicht von sich aus vorschlagen, obwohl man damit 30 Millionen sparen könnte (Verkürzung auf dem geplanten Trasse).

Zahlen tun der Kanton und die Stadt, welche den Ausgang vor 12 Jahren bestellt haben.

In der Schweiz gilt, was beschlossen wurde, auch wenn man in den letzten 12 Jahren klüger geworden ist und es an der Bogenschützenstrasse viel Platz für die Menschen und Verteilmöglichkeiten in alle Richtungen gäbe. Sogar eine Empfangshalle oder ein Baldachin wären möglich.

Aber Stadt und Kanton haben als Besteller der Anlage das Geld bereits für eine 30 Millionen teurere und für die Reisenden und BernerInnen schlechtere Lösung bereitgestellt.

Sie sind wild entschlossen, diese auch zu bauen...

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.