

## **Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Umgestaltung Helvetiaplatz; Nachhaltige Verkehrserschliessung ausarbeiten!**

Als Ausgangslage für den einstufigen Wettbewerb hat sich die Stadt Bern laut Wettbewerbsprogramm zum Ziel gesetzt, den heute von Verkehrsanlagen dominierten Platz als Foyer zum Museumsquartier stadträumlich, gestalterisch und funktional aufzuwerten. Zudem soll die Aufenthaltsqualität für die Quartierbevölkerung sowie Besucherinnen und Besuchern wesentlich verbessert werden. Diese Absichten werden von den Motionärinnen und Motionären uneingeschränkt begrüsst, sofern auch den Aspekten der Verkehrserschliessung und der Schaffung von Ersatzparkplätzen entsprechend Rechnung getragen wird.

Im Einzugsgebiet des Bearbeitungsperimeters befinden sich verschiedene Museen (Alpines Museum, Kunsthalle, Historisches Museum, naturhistorisches Museum und Schützenmuseum) sowie das Yehudi Menuhin-Forum. Alle diese Institutionen sind darauf angewiesen, dass sie sowohl mit öffentlichen wie auch mit privaten Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Um die Ziele, wie sie unter Punkt 2.6 im Pflichtenheft des Wettbewerbsprogramms beschrieben sind, erreichen zu können, muss für auswärtige Besuchende nicht nur eine attraktive Erreichbarkeit mit dem öV bestehen, sondern es muss auch ein angemessenes Parkierungsangebot realisiert werden. In Basel wird dies mit dem Bau des Parking Kunstmuseum in vorbildlicher Art und Weise umgesetzt. Auch die Stadt Thun hat mit der Realisierung des Schlossbergparkings eine gute Lösung realisiert.

Die Motionäre beauftragen den Gemeinderat zu folgenden Massnahmen:

1. Da der Helvetiaplatz nach der Umgestaltung soweit möglich von der störenden Parkierung befreit werden soll, beantragen die Motionärinnen und Motionäre, dass die Stadt Bern die nötigen planerischen Vorarbeiten zur Realisierung einer unterirdischen Parkierungsanlage an die Hand nimmt. Idealerweise sollte die Zufahrt über die Schwellenmattstrasse erfolgen.
2. Für den platzquerenden motorisierten Individualverkehr von der Marienstrasse in Richtung Bernastrasse sollte geprüft werden, ob sich ähnlich wie bei der Bahnhofvorfahrt eine unterirdische Durchfahrt realisieren liesse.
3. Den Bau der Parkierungsanlage und Durchfahrt zeitlich mit der Umgestaltung und Aufwertung des Helvetiaplatzes zu koordinieren.

Bern, 4. April 2019

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher*

*Mitunterzeichnende: Barbara Freiburghaus, Daniel Lehmann, Henri-Charles Beuchat, Kurt Rüeggsegger, Roger Mischler, Rudolf Friedli*

### **Antwort des Gemeinderats**

*Mobilitätsziele des Stadtentwicklungskonzepts 2016 – Beschlüsse des Gemeinderats im Rahmen der Klimadebatte*

Das aktuell gültige Stadtentwicklungskonzept (STEK) fokussiert nicht auf einzelne Verkehrsmittel, vielmehr stellt es das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel in den Vordergrund. Zur Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems und zur Erreichung der Vorgaben

der städtischen Energiestrategie soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr auf dem Stadtnetz reduziert werden. Die sogenannte «3V-Strategie» für den MIV – Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten – soll konsequent verfolgt werden: sei es in der Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung, in der Festlegung der Netzhierarchie, beim Verkehrsmanagement oder bei der Bewirtschaftung des Parkplatzangebots. Ziel und Zweck des STEK ist es, Verkehrsmittel mit geringer Flächen-, Energie- und Ressourcenbeanspruchung zu fördern, also vorab Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr. Auch die Parkplatzbewirtschaftung soll zur Reduktion des sehr ressourcenintensiven MIV beitragen: Die Anzahl der Parkplätze in der Stadt soll reduziert, die Parkgebühren sollen erhöht werden. Diese Zielsetzungen hat der Gemeinderat im Rahmen seiner Beschlüsse vom 22. Mai 2019 zur Klimadebatte nochmals verschärft<sup>1</sup>. Der Bau einer neuen Parkierungsanlage am Rand der Innenstadt würde sowohl den Zielen des STEK als auch den Klimazielen des Gemeinderats diametral widersprechen.

#### *Erarbeitung Nutzungskonzept Helvetiaplatz*

Am 30. November 2017 stimmte der Stadtrat einer Erhöhung des Planungskredits für die Umgestaltung und Sanierung des Helvetiaplatzes von Fr. 150 000.00 auf Fr. 600 000.00 zu (SRB Nr. 2017-577). Im Zusammenhang mit diesem Kreditgeschäft stellte der Gemeinderat dem Stadtrat die Ergebnisse aus den Workshops der partizipativen Bedürfnisanalyse vor. Dazu gehört unter anderem, dass eine grosse Mehrheit der Anrainerinnen und Anrainer die Aufhebung der Parkplätze auf dem Helvetiaplatz wünscht. Die Museen ihrerseits sind nach eigenen Angaben nicht auf die Parkplätze angewiesen, weil die meisten Besucherinnen und Besucher mit Tram, Bus, Velo oder zu Fuss anreisen. Gleichzeitig haben Erhebungen gezeigt, dass die Parkplätze im Perimeter Helvetiaplatz zwar genutzt werden, dies aber hauptsächlich von Altstadtbesucherinnen und -besuchern. Nur ein kleiner Teil der Parkplätze wird von Museumsgästen genutzt. Deshalb soll das Parkplatzangebot am Helvetiaplatz um 55 Stück reduziert werden – Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Carsharing-Felder bleiben in angrenzenden Zonen bestehen. Dieses Parkplatzregime war eine der Grundlagen für den Projektwettbewerb. Als Grundlage für den Wettbewerb wurde auch ein denkmalpflegerisches Gutachten erstellt, in dessen Rahmen die Möglichkeiten für bauliche Eingriffe im Platzumfeld evaluiert wurden. Der Platz figuriert im Inventar für schützenswerte Ortsbilder (ISOS) und ist dort als Platz von nationaler Bedeutung mit der höchsten Schutzstufe eingestuft.

Zu den einzelnen Punkten der Motion nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

#### *Zu Punkt 1 und 3:*

Der Bau einer neuen Parkierungsanlage, wie sie die Motionäre und Motionärinnen anregen, widerspricht sowohl den Bedürfnissen von Quartier und Museen als auch den verkehrspolitischen Zielen des Stadtentwicklungskonzepts und den klimapolitischen Absichten des Gemeinderats. Zudem wären die Erstellungskosten eines neuen Parkhauses an dieser Lage aufgrund der Topografie enorm hoch und wäre ein solcher Bau auch kaum bewilligungsfähig.

#### *Zu Punkt 2:*

Auch diese Forderung entspricht weder den strategischen Zielen des STEK noch den klimapolitischen Absichten des Gemeinderats. Zudem wäre eine unterirdische Durchfahrt – die auch Rampen und dergleichen erfordern würde – an diesem Ort aufgrund von dessen Schutzwürdigkeit kaum bewilligungsfähig.

---

<sup>1</sup> Erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 28. August 2019

Der Gemeinderat