



Medienkonferenz Gleiserneuerung Helvetiaplatz von Donnerstag, 19. Februar 2009, 10.00 Uhr

## REFERAT VON FRAU GEMEINDERÄTIN REGULA RYTZ

*Es gilt das gesprochene Wort*

Sehr geehrte Damen und Herren

Alle reden von Krise, doch in Bern wird gebaut – am Tram Bern West, am Neufeldtunnel, an den Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Länggasse, am Wankdorfplatz, am Bärenpark, am Uferschutz in der Felsenau, am Gesamtprojekt Forsthaus West mit der neuen Kehrrechtverwertungsanlage und dem neuen Feuerwehrstützpunkt. Zu allen diesen Grossprojekten, an denen im Moment gebaut wird, kommt der so genannte Werterhalt, also der Unterhalt bestehender Anlagen wie bei der Gleiserneuerung Helvetiaplatz, unserem heutigen Thema.

Die Tramgleise am Helvetiaplatz sind in sehr schlechtem Zustand. Dies ist nicht weiter erstaunlich: Die Lebensdauer von Gleisen und Weichen beträgt normalerweise rund dreissig Jahre. Die Gleise am Helvetiaplatz wurden aber 1971 eingebaut, also vor 38 Jahren. Dabei gehören sie zu den am meisten befahrenen Schienen im Tramnetz der Stadt Bern: An einem Werktag befahren rund 400 Fahrzeuge der Tramlinien 3, 5 und G diese Gleisanlage.

Ursprünglich war die Gleissanierung am Helvetiaplatz für das Jahr 2006 geplant, also vor dem Umbau des Bahnhofplatzes. Den städtischen Kredit von 430'000 Franken für die baulichen Anpassungen im Zusammenhang mit der Gleiserneuerung hat der Stadtrat ja auch bereits im März 2006 bewilligt. Einsprachen haben das Projekt damals aber verzögert. Zudem mussten wir – aufgrund der Einsprachen – statt dem ursprünglich vorgesehenen Baubewilligungsverfahren ein Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht einleiten, mit dem Bundesamt für Verkehr als Bewilligungsinstanz. Schliess-

lich waren wir aus verkehrstechnischen Gründen gezwungen, die Fertigstellung des neuen Bahnhofplatzes abzuwarten.

Während dieser Zeit sassen die Infrastrukturverantwortlichen von Bernmobil doch etwas auf Nadeln; denn schweissen und flicken kann man diese Gleise definitiv nicht mehr. Ein Gleisbruch am Helvetiaplatz hätte bedeutet, dass die Schienen sofort hätten ersetzt werden müssen, und das hätte für den ganzen Innenstadtverkehr gravierende Folgen gehabt. Zum Glück haben die Gleise bis heute gehalten, am 7. März können wir mit den Erneuerungsarbeiten beginnen.

Das Projekt, das nun realisiert wird, hat sich im Vergleich zu 2006 kaum verändert: Wegen der längeren Tramzüge, im Interesse einer besseren Übersicht und aus Rücksicht auf die spätere Platzgestaltung werden die Haltestellen etwas in Richtung Thunplatz gerückt. Sie werden als fahrgastfreundliche Kaphaltestellen am Trottoirrand gebaut. Die Autos müssen deshalb hinter dem Tram kurz warten. Wegen der neuen Lage der Haltestellen wird die direkte Ausfahrt vom Parkplatz vor dem Historischen Museum in die Thunstrasse nicht mehr möglich sein. Die Parkplätze wie auch die Veloabstellplätze werden etwas anders angeordnet, ihre Anzahl bleibt aber gleich. Ausserdem wird die Fussgängerquerung zur Schulwarte (heute: Institut für Bildungsmedien) durch eine neue Insel verbessert.

Anlässlich der Planaufgabe wurde mehrfach bedauert, dass die Stadt Bern die Gleiserneuerung nicht zum Anlass nimmt, den Helvetiaplatz umzugestalten respektive zurück zu gestalten.

Der Helvetiaplatz ist tatsächlich städtebaulich ein sehr interessanter Ort: Nachdem Bern 1848 zur Bundesstadt geworden war, entwuchs die Stadt ihrem engen Korsett. Die Stadtmauern wurden geschleift und entlang der Ausfallachsen Richtung Westen setzte eine ziemlich planlose, pragmatische Bebauung ein. Völlig anders hingegen verlief die Stadtentwicklung im Kirchenfeldquartier: Die Bürgergemeinde verkaufte 1881 das 80 Hektaren grosse Kirchenfeld an eine Gruppe englischer Investoren, die hier ein Wohnquartier für das wohlhabende Bürgertum plante. Teil der Vertragsbedingungen war der Bau der Kirchfeldbrücke durch die „Berne-Land-Company“ und der Strassenplan, den die Company als Grundlage für die Überbauung des Kirchenfelds entwickelte. (→ Folie: Plan der Berne-Land-Company)

Dieser Plan zeigt den Helvetiaplatz als einen für Berner Verhältnisse äusserst grosszügigen und repräsentativen sternförmigen Platz, in den sieben Strassen münden und der von einer Ringstrasse umfahren wird (→ Folie: Foto 1894 mit Kirchfeldbrücke und Helvetiaplatz). Die Ausrichtung der Achsen orientierte sich am Blick auf das Bundeshaus, auf die Kirchfeldbrücke und die Münsterplattform. Klare Vorschriften bezüglich Trottoirbereichen und Vorgärten sollten sicherstellen, dass hochwertige öffentliche Strassenräume entstanden, was im Kirchenfeld ganz offensichtlich gelungen ist (→ Folie: Foto 1894 vom Kirchenfeldquartier).

Der Sternenplatz hingegen wurde nie ganz fertig gebaut. Heute ist er am ehesten noch im Bereich der Marienstrasse ablesbar. Schon der Bau des Historischen Museums im Jahr 1892 widersprach dem Strassenplan, da er die Achse Thormannstrasse – Kirchfeldbrücke verhinderte und den Bau zusätzlicher Querstrassen nötig machte.

Seit langem ist es ein Ziel, den Helvetiaplatz doch noch zu einem Sternenplatz zu machen. Diese Konzeptskizze (→ Folie) aus dem Jahr 1989 zeigt, welches grosses städtebauliches Potential der Platz eigentlich hätte. Bis heute hatte der Helvetiaplatz das Pech, nie ganz oberste Priorität zu geniessen: Immer sind andere Projekte dazwischen gekommen, welche die begrenzten Mittel der Stadt absorbierten: der Bundesplatz, der Bahnhofplatz, die Sanierung der Kram- und der Gerechtigkeitsgasse, das Tram Bern West oder der Umbau in der Länggasse.

Aber für die Umgestaltung des Helvetiaplatzes gilt: Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Für die Gleissanierung hingegen durften wir diese Redensart definitiv nicht mehr anwenden. Wichtig ist deshalb, dass die Gleiserneuerung den Sternenplatz in keiner Weise verunmöglicht und uns für die Zukunft am Helvetiaplatz alle Optionen offen hält.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.