

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Bemerkungen zur Kasinoplatzgestaltung  
**Autor:** Thommen, H.W.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-47408>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

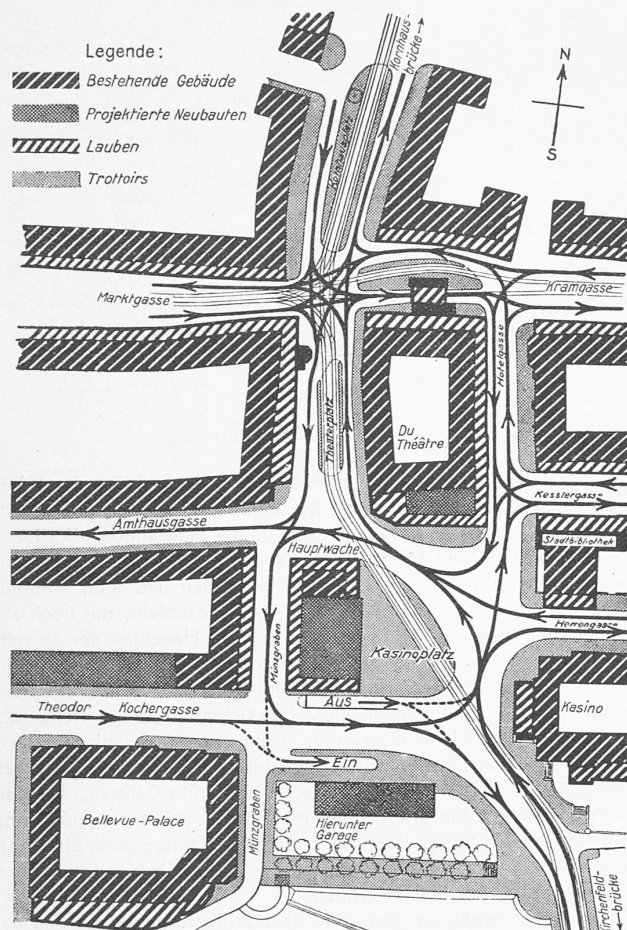


Abb. 6. Genehmigter Ausführungsplan vom 29. Nov. 1934. — Masstab 1 : 2000.

### Bemerkungen zur Kasinoplatz-Gestaltung.

Von H. W. THOMMEN, Bern.

Den Ausgangspunkt für die Neugestaltung des Kasinoplatzes bildet wie bekannt die Fortführung der Theodor Kochergasse über den Münzgraben hinweg bis zur Kirchenfeldbrücke, um durch die so entstehende neue Verkehrsstrasse den Engpass bei der Hauptwache am südlichen Ende des Theaterplatzes zu entlasten. Während aber im hierauf bezüglichen Wettbewerb von 1924/25 die Verkehrsprobleme im engeren Sinne noch eher stiefmütterlich behandelt wurden, bildete das Schicksal der Hauptwache gewissermassen den Brennpunkt des Fragenkomplexes; immerhin wurden den Wettbewerbsteilnehmern Vorschläge zur Verschiebung der Hauptwache

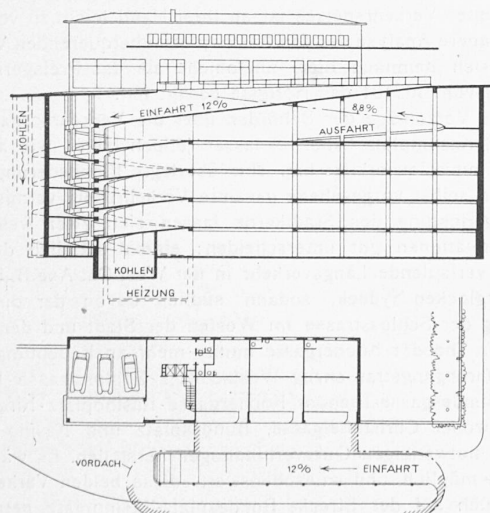


Abb. 8. Grossgarage Kasinoplatz. — Masstab 1 : 800. Grundriss vom Erdgeschoss und Längsschnitt durch die Einfahrt.

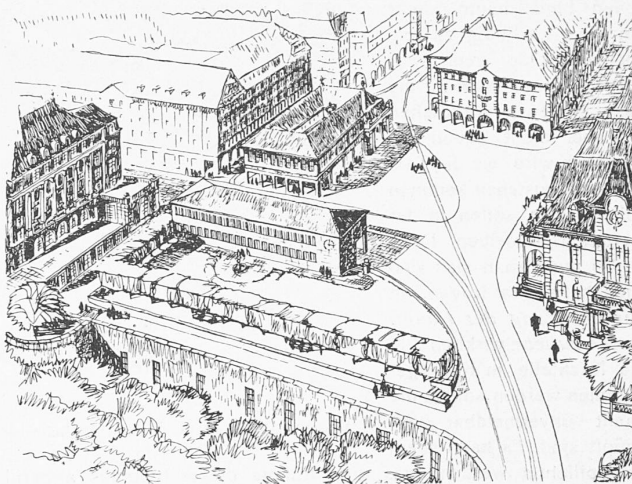


Abb. 7. Fliegerbild aus Südost zum nebenstehenden Ausführungsplan. Variante mit Einbahn-Tramführung durch den Münzgraben.

Das städt. Hochbauamt erklärt dieses Bild hinsichtlich der Architektur als unmassgeblich. Wir zeigen es nur zur Veranschaulichung der gemäss Bauvorschriften, bezw. Servituten räumlich zulässigen Platzumbauung. Red.

anheim gestellt, die heute eine freie Entfaltung des Verkehrs in der Richtung gegen das Kirchenfeld verhindert. Als Ergebnis des Wettbewerbes schlug denn auch das Preisgericht die Verschiebung der Hauptwache auf die Südseite der verlängerten Theodor Kochergasse vor (gemäss Abb. 5).

Von jenen Anregungen unterscheidet sich in wesentlichen Punkten der Plan, mit dem nach neun Jahren Gemeinderat und Stadausbaukommission im Frühjahr 1934 endlich vor die Öffentlichkeit traten. Aber auch das neue Projekt unterlag angesichts der erhobenen Einwände noch mehrfachen Änderungen. Die nach aussen am stärksten in Erscheinung tretende Abweichung von den Vorschlägen von 1925 beruht darin, dass auf eine Verlegung der Hauptwache verzichtet wird; dadurch wird die Platzgestaltung weitgehend präjudiziert, und zwar im Sinne der beinahe vollständigen Beibehaltung des heutigen Zustandes, insbesondere der Abriegelung der Verbindung Amthausgasse-Kessergasse.

Es können die Bedenken nicht verschwiegen werden, die sich einem Bauvorhaben gegenüber erheben, das bis zuletzt so sehr umstritten war und an dem noch in zwölfter Stunde in wesentlichen Punkten immer wieder Änderungen<sup>1)</sup> vorgenommen werden mussten.

Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass die Umgestaltung eines historisch gewordenen Platzes die mannigfaltigsten Probleme architektonischer, städtebaulicher und verkehrstechnischer Natur aufwirft, wobei Tradition und Neuerungskwille gegeneinanderstehen und schliesslich der Ausgleich der auseinanderstrebenden Wünsche und Notwendigkeiten in einem Kompromiss gesucht werden muss. Hier aber, bei der Neugestaltung des Kasinoplatzes, scheint es, dass die Stadt sich anschickt, nicht nur einen Kompromiss einzugehen, sondern überhaupt die Gelegenheit zur Abänderung baulicher Gegebenheiten gänzlich zu verpassen, die zwar in ihrer historisch-organischen Bedingtheit verständlich sind und einmal richtig waren, heute aber dem veränderten Gesamtgefüge von Bebauung und Verkehr sich nicht mehr einordnen und damit zur blossen historischen Reminiszenz, ja sogar zum Hemmnis der Entwicklung geworden sind.

Solche Ueberlegungen aber drängen sich auf, wenn man zu sieht, wie bei dem doch gewaltigen Aufwand an Arbeit und Finanzmitteln durch die vorgesehene Lösung im Grunde nur bestehende Zustände auf lange Sicht festgelegt werden und die städtebaulichen und verkehrstechnischen Schicksale eines ganzen Stadtteiles unangebrachter Sentimentalität gegenüber einzelnen Bauwerken wie Hauptwache und Hôtel de Musique untergeordnet werden. Schliesslich weist auch die Wohlüberlegtheit vieler Einzelheiten vielleicht eher auf die Unüberlegtheit im Gesamten hin, wobei sich jene auf die Gegebenheiten der jetzigen Zustände, diese jedoch auf die Voraussicht des auch nur schon in den nächsten Jahren zu Erwartenden bezieht. So, wenn etwa die Haltestellen der Omnibuslinien so festgelegt sind, dass für die Wagen auch nur einer einzigen

<sup>1)</sup> In „Hoch- und Tiefbau“ vom 5. Januar 1935 ist in Abb. 3 eine Projekt-Variante vom 19. Okt. 1934 irrtümlicherweise als „genehmigter“ Plan abgebildet.

neuen Linie kaum mehr ein Platz ausfindig zu machen ist. Oder wenn zwar ein Aufenthaltsraum für die Taxichauffeure vorgesehen ist, aber nicht davon gesprochen wird, wo die Taxi selbst hinstehen kommen sollen. [Sie sollen in der Herrengasse bleiben. Red.]

So muss man sich also zunächst einmal fragen, ob der *Erhaltung der Hauptwache* zuliebe wirklich alle die Nachteile in Kauf genommen werden sollen, die damit unvermeidbar verknüpft sind. Es kann allem

beigepflichtet werden, was zum Ruhme dieses Kleinods altbernischer Architektur<sup>2)</sup> gesagt wird; dass sie den Theaterplatz zum intimen Raume schliesst, erfüllt den feinfühlig Liebhaber alter Stadtbilder gewiss täglich mit Entzücken. Und doch übersieht der in die Vergangenheit gewendete Blick nur zu gerne, dass die Hauptwache schon lange nicht mehr im Rahmen jener stimmungsvollen Behaglichkeit und Geschlossenheit steht, in die sie ihre Baumeister einst hineingestellt haben. Von einem charaktervollen Gesamtbild ihrer Umgebung kann doch schon längst nicht mehr gesprochen werden, nachdem man am Münzgraben die Dutzend-Häuser Nr. 2 bis 6 aufgestellt, auf der andern Seite die alte Museumsfassade<sup>3)</sup> beseitigt und das Kasino<sup>4)</sup> erstellt hat, dessen historisierende Architektur ja nicht darüber hinweg täuscht, dass es ein Kind des beginnenden zwanzigsten Jahrhunderts mit seiner stilistischen Hilflosigkeit ist. Wenn daher im Abstimmungskampf geltend gemacht wurde, es gehe nie ohne Kompromisse ab, wo neuzeitliche Forderungen in ein bestimmt geprägtes Stadtbild einbrechen, so ist eben darauf hinzuweisen, dass es sich nicht um einen Kompromiss zwischen guter alter Zeit und modernistischer rabies technicorum handelt, sondern darum, die Konsequenz aus den Taten der ganzen letzten Jahrzehnte zu ziehen, die am Kasinoplatz eben schon längst das meiste dessen zerstört haben, was einmal wirklich erhaltungswürdig gewesen wäre. Von einem bestimmt geprägten Stadtbild im Sinne eines schutzwürdigen Kunstgutes kann hier schon längst nicht mehr gesprochen werden, im Gegensatz etwa zu der herrlichen Untern Stadt als Ganzem oder dem Strassenzug Kramgasse-Gerechtigkeitsgasse mit seiner wundervollen Geschlossenheit.

So kommt man zur Einsicht, dass die künstlerische Existenz der Hauptwache auf dem bisherigen Platz wie an einem einzigen Faden an der Verbindung mit dem Hôtel de Musique hängt (Abb. 1 und 2). Wie es daher mit der Stellung der Hauptwache steht, wenn die Häuser südlich des Hôtel de Musique durch einen zurückversetzten Neubau ersetzt werden und damit die Bindung zwischen den zwei wertvollen Bauten zerrissen wird, braucht wohl nur gefragt zu werden.

Auch ist die künstlerische Wirkung der Hauptwache gänzlich eine Funktion ihrer frontalen Stellung gegenüber dem Theaterplatz; ihr entsprach zur Zeit ihrer Errichtung die Stellung mit dem Rücken gegen die offene Landschaft, eine Stellung, die längst hinfällig ist, seit an ihrer Seite der dichte Verkehr nach der Kirchenfeldbrücke brandet, und umso mehr überholt sein wird, wenn einmal hinter ihr die Grossverkehrsader der Theodor Kochergasse durchführt. Aber auch im engeren architektonischen Sinne muss die Hauptwache in ihrer künstlerischen Wirkung schwer beeinträchtigt werden, sobald einmal der an sie anzubauende neue Block sie in den Verhängnisbereich seiner Anpassungsarchitektur einbezieht, und ihre reinen Umrislinien überschneidet.

Dazu kommt schliesslich, dass die Hauptwache durch die vorgesehenen Seitenlauben auch in ihrer eigenen Aussen- und Innenform weitgehende Eingriffe erleiden soll, die bei ihrem zugegebenermassen schlechten Erhaltungszustand einem weitgehenden Neubau gleichkommen. Da ist dann der Gedanke nicht mehr so abseitig, das kleine Gebäude bei dieser Gelegenheit in eine ihm adäquatere Umgebung zu versetzen, die sich gewiss finden lässt.

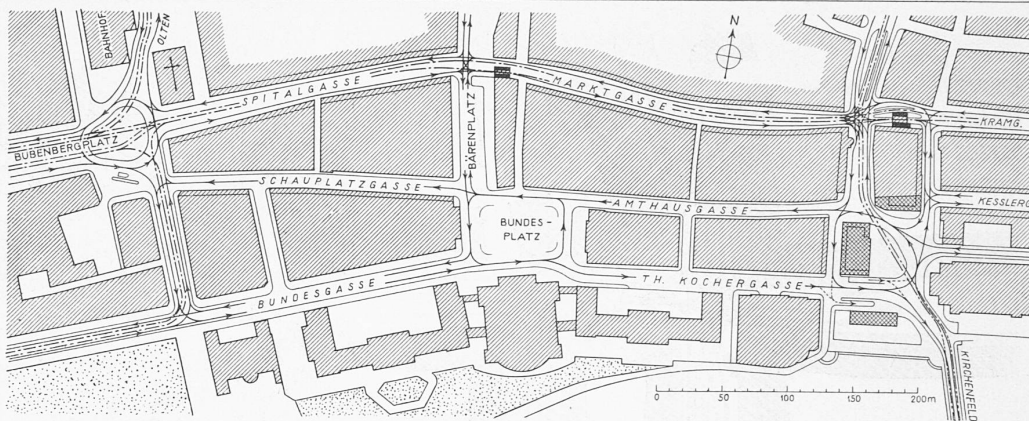


Abb. 10. Verkehrsführung zwischen Bubenbergr- und Kasinoplatz, gemäss amtlichem Projekt. — Masstab 1:5000.

Aehnliche Erwägungen gelten für die Häuser südlich des Hôtel de Musique (Café du Théâtre).<sup>5)</sup> Diese ganze Häuserreihe am Zeitglocken ist aus der Zeit überkommen, da die Stadt hier an Wall und Graben ihr Ende fand (Abb. 4). Heute der Funktion als Randbebauung enthoben, kann diese Häuserreihe, soweit sie sich wie ein Riegel zwischen Amthaus- und Kesslergasse einschiebt, nur noch als Verkehrshindernis angesehen werden und als Hemmnis der so sehr erwünschten *Sichtverbindung* zwischen oberer und unterer Stadt.

Von einer befriedigenden Gesamtwirkung als Platz kann bei der in Aussicht genommenen baulichen Gestaltung keine Rede sein (Abb. 7). Die westliche Platzwand, wenn von einer solchen überhaupt gesprochen werden kann, wird durch das Hintereinander des Baublocks an der Hauptwache und der darüber hinausragenden Allerwelthäuser Münzgraben 2 bis 6 (Abb. 3) gänzlich aufgelöst, und die zwischen den beiden Baugruppen liegende Hintergasse, die Münzgasse, in Wirklichkeit eine Verkehrsader erster Ordnung, wird den Eindruck der Unklarheit vollenden.

Gleich verhält es sich mit dem stufenförmigen Aufbau der Baumassen für den Blick von Süden her, vom niedrigen Dienstgebäude der Garage und dem Miniaturblock der Hauptwache zu den unförmigen Dachmassen der Häuser am Eingang der Amthausgasse. Mit vollem Recht hat die Sektion Bern des S. I. A. darauf hingewiesen, dass es städtebaulich empfehlenswerter wäre, die heute im Stadtbild klaffende Lücke zwischen Kasino und Hotel Bellevue durch eine höhere Bebauung der Südseite des Kasinoplatzes zu schliessen, umso mehr als es ja doch unmöglich ist, jene Lücke mit der am Kasino totlaufenden Brücke dynamisch-sinnvoll zusammenzuschliessen.

Den *Erörterungen der Verkehrsgestaltung* im engeren Sinne auf dem Kasinoplatz und in seinem Einzugsgebiet dienen in ausgezeichneter Weise als Grundlage die Darlegungen in den November-Nummern 18 bis 20 der „SBZ“ von 1934 (Wettbewerb Gross-Bern). Besonders der dortige Plan auf Seite 233 vermittelt ein klares Bild der Verkehrsstruktur Berns in Gegenwart und Zukunft, und die Ordnung auf dem Kasinoplatz und in seiner Umgebung im Rahmen des gesamten Verkehrsnetzes ist an ihrer Hand leicht zu verstehen. Eine genauere Analyse der den Kasinoplatz überquerenden Verkehre erübrigt sich demnach hier, umso mehr als das Preisgericht auf Seite 232 von Bd. 104 das Nötigste gesagt hat.

Die Vorschläge der Behörden über die Verkehrsorganisation über den Kasinoplatz (Abb. 10) lassen jedoch leider, wie auch die S. I. A.-Kommission erklärt hat, eine überlegte Eingliederung in das von ihnen selbst vorgesehene gesamte Verkehrsnetz vermissen. In der Längsrichtung des Stadtkerns lassen sich zwei wesentliche Verkehrsrelationen gut unterscheiden: einmal nämlich der mehr nördlich verlaufende Längsverkehr in der West-Ost-Axe Bubenberplatz-Zeitglocken-Nydeck, sodann südlich davon der durch die Eröffnung der Schlosstrasse im Westen der Stadt und den Durchbruch der Theodor Kochergasse immer mehr an Bedeutung gewinnende Durchgangstrassenzug Westschweiz-Schlosstrasse-Effingerstrasse-Bundesgasse-Theodor Kochergasse-Kasinoplatz-Kirchenfeldbrücke, wobei Christoffelgasse, Bundesplatz und Kasino-Theaterplatz die notwendigen Querverbindungen herstellen. Es wäre daher durchaus möglich und wünschenswert, diese beiden Verkehrsrelationen auch auf der Strecke Bundesplatz-Kasinoplatz getrennt zu führen, wobei sich namentlich für den starken Durchgangsverkehr

<sup>2)</sup> Abgebildet in „SBZ“ Bd. 85, S. 267 (23. Mai 1925). Red.

<sup>3)</sup> Siehe „Das Bürgerhaus in der Schweiz“, XI. Band, Tafel 54; „SBZ“ Bd. 43, S. 237\* (1904); Bd. 53, S. 168\* (1909). <sup>4)</sup> Bd. 55, S. 99\* und 120\* (Februar 1910).

<sup>5)</sup> Siehe auch „Das Bürgerhaus in der Schweiz“, XI. Band, Tafeln 51 u. 53.



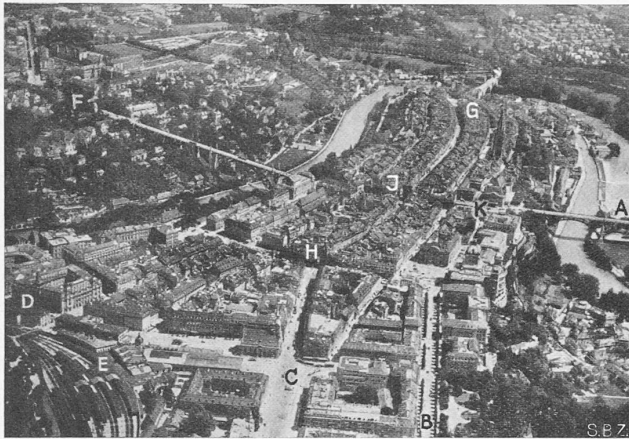


Abb. 13. Fliegerbild der Altstadt Bern aus WSW. — Legende siehe bei Abb. 12. Aufnahme „Aviatik beider Basel“.

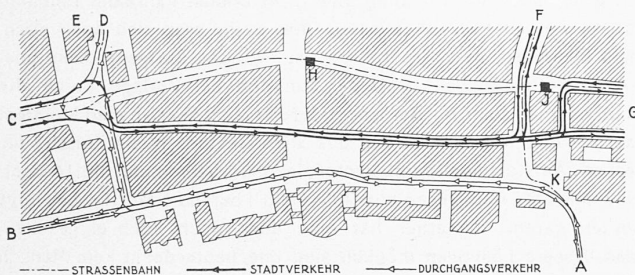


Abb. 12. Schema der Verkehrsführung nach Vorschlag Thommen mittels durchgehendem strassenbahnfreiem Strassenzug Schauplatz-Amthaus-Kesslergasse nach der Unterstadt.

Legende zu Abb. 12 und 13: A Kirchenfeldbrücke, Durchgangsverkehr Oberland (Süd-Ost); B Bundesgasse, Fernrichtung West ((Freiburg und Murten); C Bubenbergsplatz; D Fernrichtung Engelhalde (Biel und Olten); E Bahnhof; F Kornhausbrücke-Papiermühle (NO); G Unterstadt, Nydeckbrücke-Papiermühle; H Engpass Käfigturm; J Engpass Zeitglockenturm; K Kasinoplatz.

Westschweiz-Bern-Oberland und Luzern und umgekehrt eine ganz eindeutige Führung vom äussersten Westen der Stadt bis zur Kirchenfeldbrücke ergäbe, während der zu einem grossen Teile nach Herkunft und Ziel ganz anders gelagerte, mehr innerstädtische Verkehr in der Längsaxe der Aarehalbinsel sich mit Vorteil des Strassenzuges Bubenbergsplatz-Amthausgasse-Kasino- bzw. Theaterplatz bedienen würde. Die Führung namentlich dieses Orts-Verkehrs durch den eben genannten Strassenzug wäre deswegen besonders wünschenswert, weil er heute die durch Käfigturm und Zeitglocken (H und J in Abb. 12 und 13) an zwei Stellen sehr stark eingeschnürte und obendrein durch einen dichten Tramverkehr dreier Linien bei stückweise ohnehin geringer Breite stark überlastete Strecke Spitalgasse-Marktasse benützt. Der durch die ganze Anlage des Strassennetzes als *Entlastungsstrasse* prädestinierte Zug Schauplatzgasse-Amthausgasse-Kesslergasse bis zur Nydeckbrücke ist teilweise durch das Einbahnsystem in der Schauplatzgasse, dann durch die Abriegelung beim Theaterplatz und weiter stadtabwärts durch die Benützung als Marktplatz, durch mangelhaften Ausbau hinsichtlich Belag usw. seiner naturgegebenen Aufgabe als Entlastungsstrasse beinahe völlig entfremdet.

Stadtplan und Flugaufnahmen (Abb. 13) zeigen in eindrucksvoller Weise den Verlauf dieser grossen Verkehrsdominanten, wobei es besonders bemerkenswert ist, dass die Schauplatzgasse ähnlich einer Weiche den Verkehr vom Theater- und Kasinoplatz her in das System Bubenbergsplatz-Laupenstrasse hinüberführt, während doch die Behörden durch die Eröffnung der Schlosstrasse im Westen der Stadt und die übrigen Pläne hinsichtlich des Strassennetzes im Bereich von Bümpliz ihr Möglichstes tun, um den gesamten Verkehr nach und von der Westschweiz soweit wie möglich an den Südrand des Stadtkerns, also in die Theodor Kochergasse zu drängen (B-K-A in Abb. 12 und 13). Sagt doch die gemeinderätliche Botschaft (Seite 75) selbst: „Es besteht gar kein Zweifel darüber, dass dieser Grossverkehr (Westschweiz-Oberland) auf dem direkten Wege unter möglichster Vermeidung von gefährlichen Kreuzungen und gradlinig auf die Kirchenfeldbrücke geführt werden muss“.

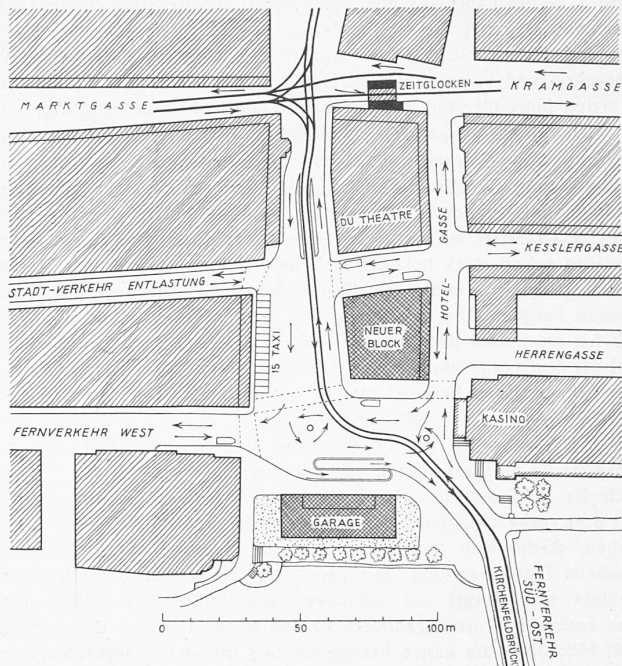


Abb. 11. Vorschlag H. W. Thommen zur Kasinoplatz-Gestaltung. — 1 : 2500.

Dieser Tendenz widerspricht es nun kategorisch, wenn in Amthausgasse und Theodor Kochergasse der Einbahnverkehr eingeführt werden soll. Diese Massnahme führt auf der Strecke Kasinoplatz-Bundesplatz zu einer unerwünschten Verwerfung der beiden „innern“ Fahrströme der zwei hiervor geschilderten Verkehrsrelationen (Abb. 10). Für den Stadtverkehr vom Bubenbergsplatz nach dem Zentrum am Zeitglocken und von da weiter in die untere Stadt und über die Kornhausbrücke nach Norden bedeutet dies nichts mehr und nichts weniger als die Zurückdrängung auf Spitalgasse und Marktasse; der Verkehr vom Oberland nach der Westschweiz seinerseits wird in unerwünschter Weise durch den Engpass bei der Hauptwache und weiter in die Richtung nach Schauplatzgasse und Bubenbergsplatz verwiesen, während er bestimmungsgemäss durch die Bundesgasse abfliessen sollte. Dabei weist nach dem für die allernächste Zukunft zu erwartenden Abbruch der letzten alten Häuser an der Theodor Kochergasse diese durchgehend eine Breite auf, der die Bewältigung auch eines starken Verkehrs in beiden Richtungen ermöglichen würde (11,8 m Fahrbahn).

Diese Mängel in der Verkehrsdisposition nun nimmt der offizielle Plan dem „Kreiselverkehr“ zuliebe in Kauf, den er auf dem Kasinoplatz gezwungenermassen vorsieht, weil sich die weitere Aufrechterhaltung des Zweirichtungsverkehrs im berüchtigten Engpass bei der Hauptwache nicht verantworten lässt. Der Kreiselverkehr ist jedoch kein unbesehen zu verwendendes Allheilmittel gegen Verkehrsnöte, ja er führt bei einer Sachlage, wie sie auf dem Kasinoplatz besteht, im Gegenteil zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrskapazität eines Platzes. Gewissermassen natürliches Prinzip der Verkehrsregelung auf eigentlichen Sternplätzen mit einer Vielzahl sich überschneidender Verkehrsrelationen, kann er namentlich bei engen Platzverhältnissen durch die tangentialen Ineinanderführung verschiedener Verkehre auf Strecken von oft bloss wenigen Metern Länge zu schweren Stauungen führen, die sich namentlich beim Stossverkehr misslich auswirken. Diese Nachteile machen sich umso mehr bemerkbar, wenn sich der Verkehrsfluss nicht klar in die Platzform und den Platzraum einschmiegt und dadurch die für die praktische Verkehrsabwicklung so wichtige „indirekte“ Verkehrsführung durch Platzwände, Strassenöffnungen, ja selbst in der Ferne liegende Richtpunkte, wie Türme und dergl. ausgeschaltet wird. Derartige Verhältnisse liegen aber gerade beim Kasinoplatz in ausgesprochener Weise vor, wo sozusagen kein Fahrzeug dort durchzufahren hätte, wo es eigentlich hin will.

Der Kreiselverkehr ist ein Notbehelf zur gegenseitigen Auseinandersetzung einer Vielzahl von Verkehrs- und Fahrrichtungen, die sonst nicht zu bewältigen wären. Aber es wäre irrtümlich, sich durch die nur scheinbar geringfügige Zahl von Kreuzungen täuschen zu lassen; denn sie sind in versteckter Form doch vorhanden. So

wird z. B. die Fahrt aus der Hotel-, aus der Kessler- und aus der Herrengasse nach der Kirchenfeldbrücke zu einer grotesken Reihe ununterbrochener verschleierte Kreuzungen mit ganz anders gelagerten Verkehrs- und Fahrrichtungen. Die Verallgemeinerung des Einbahnprinzips führt hier mit beispielhafter Deutlichkeit ad absurdum.

Ist so die vorgesehene Abwicklung des den Kasinoplatz bloss überquerenden Verkehrs durchaus zu beanstanden, so führt die Anlage einer *Grossgarage* und besonders eines sehr aufnahmefähigen unterirdischen Parkplatzes mit der ständigen Zu- und Wegfahrt zahlreicher Autos zu einer zusätzlichen Belastung dieses ohnehin schon stark belasteten Verkehrszentrums, und es ist durchaus begreiflich, wenn weite Kreise daran die schwersten Befürchtungen knüpfen. Die Anordnung der rampenförmigen Zu- und Wegfahrten am Rande der Theodor Kochergasse, wenn auch im Einklang mit der dort vorgesehenen Fahrtrichtung, vermag diese Befürchtungen nur sehr wenig zu beschwichtigen, und vollends ist nicht abzusehen, welche Verhältnisse sich ergeben werden, wenn, was sicher bald der Fall sein wird, die Entwicklung der Dinge zur Oeffnung der Theodor Kochergasse auch für den Verkehr Ost-West führt. Dass sich die Behörden in den Abstimmungsvorlagen *Abänderungen* an der dort vorgeschlagenen Verkehrsregelung wohlweislich vorbehalten haben, dürfte sich zwar sehr bald als illusorisch erweisen; denn bauliche Platzgestaltung und Verkehrsplanung nach dem offiziellen Projekt sind derart auf einander zugeschnitten, dass eines ohne das andere gar nicht geändert werden kann. Und was dann? Steht und fällt doch die ganze Platzgestaltung mit dem vorgeschlagenen Verkehrssystem, und ist sie doch nur einigermaßen tragbar, wenn dieses wirklich das Ideal ist, als das es dargestellt wird.

Kritik an einem Bauvorhaben, das nach so langer Vorbereitungszeit und so mancher Umgestaltung durch die Bau- und Verkehrsbehörden einer Grosstadt vertreten wird, wäre nicht fruchtbar, ja sie wäre nicht erlaubt, wenn sie sich nicht auf eigene, bestimmte Vorstellungen des Kritikers über das, was getan werden könnte, stützte. Darum sei zum Schluss an einem eigenen generellen Projekt<sup>6)</sup> des Verfassers dieser Zeilen veranschaulicht, wie die Aussetzungen an der amtlichen Vorlage ins Positive gewendet werden könnten (Abb. 11 und 12). Dem amtlichen Projekt als dem Versuch einer möglichst konservativen Lösung, die alles der Erhaltung der Hauptwache unterordnet, ja opfert, stellt sich dieser eigene Vorschlag gewissermassen als operative Methode gegenüber. Innerhalb des durch die beiden Grenzpunkte abgesteckten Rahmens könnte dann vielleicht eine Lösung gefunden werden, die von Kompromissen nicht nur die Schattenseiten mit sich brächte. Wenn in Abb. 11 auch Ein- und Ausfahrt der Garage angedeutet sind, so geschah dies nur um zu zeigen, dass durch den Vorschlag des Verfassers für Platzgestaltung und Verkehrsführung die geplante Grossgarage nicht verunmöglicht wird.

Zum Schluss noch der Hinweis, dass dieser Vorschlag auch wirtschaftlich die Konkurrenz mit dem amtlichen Projekte aufnehmen dürfte. Dabei soll auf die sehr umstrittene Frage der Rentabilitätsaussichten der Garage gar nicht eingetreten werden. Der vorgeschlagene Bau zwischen Hotelgasse und verlängertem Theaterplatz — in der Höhe nicht durch Rücksichten auf die Hauptwache begrenzt — bietet weit mehr nutzbaren Raum als der Miniaturblock an der Hauptwache und der vorgesehene kulissenhafte Ersatzanbau am Café du Théâtre. Auch wird die Raumwirkung von Theaterplatz und Kasinoplatz eine viel klarere, das Kasino würde zur architektonischen Dominante des Kasinoplatzes. Endlich würde eine dem Hôtel de Musique zu applizierende monumentale Südfassaden-Architektur entbehrlich; eine schlichte Verkleidung in rhythmischer Gliederung seiner Südwand würde genügen, sie könnte durch Schaukästen belebt und rentabel gemacht werden.

*Nachschrift der Redaktion.* Zu vorstehenden Ausführungen weist Herr Stadtbaumeister F. Hiller, dem wir sie zur Kenntnis gebracht hatten, u. a. auf folgende Bindungen in der Lösung hin:

Die Erhaltung der Hauptwache an ihrem heutigen Standort entspricht dem ausgesprochenen Volkswillen; es sei nicht vorgesehen, ihre Architektur beim südlichen Anbau an sie aufzunehmen. Oestlich des Hotel Bellevue darf laut Servitut zu seinen Gunsten nicht höher als 9 m gebaut werden. Der Zweibahnverkehr in Amthaus- und Schauplatzgasse sei ausgeschlossen, da in beiden nicht

sehr breiten Strassen wegen des Zubringerdienstes der Geschäftshäuser beidseitiges Stationieren gestattet werden muss. Auch könne der Markt nicht aus der Kesslergasse entfernt werden, weshalb der Strassenzug Amthaus-Kesslergasse nicht stärker belastet werden dürfe. Der Vorschlag Thommen mit seinen unerwünschten Kreuzungen, den übrigens die Behörden ganz ähnlich auch schon studiert hätten, sei aus obigen Gründen undurchführbar. —

\*

Aus alldem geht hervor, dass der hauptsächlich und buchstäbliche Stein des Anstosses die Unverrückbarkeit der Hauptwache ist. Ob sie in ihrer durch Anbau — sei's in „Stil“, sei's „modern“ — veränderten Gestalt künftig weniger Anstoss erregen wird, das mag die Zukunft zeigen; wer Sinn hat für die Schönheit echter alter Stadtbilder, wird das heute schon bezweifeln können. Dass Amthaus- und Schauplatzgasse zu eng für Zweibahn sein sollen, ist sehr bedauerlich, denn die grundsätzliche Idee Thommens laut Abb. 12 ist unbestreitbar gut. Unverständlich bleibt aber unter allen Umständen, dass die strassenbahnfreie Theodor Kochergasse mit ihrer schlanken Richtung und 12 m breiten Fahrbahn Einbahnstrasse werden soll. Wenigstens dies sollte man sich doch nochmals überlegen, bevor es zu spät ist. — Dass übrigens diese post festum-Betrachtungen, trotz der Sanktion der Vorlage durch die Abstimmung, auch für Bern noch ihren realen Wert haben könnten, das beweist die Erweiterung des alten Kantonsspitals Zürich, für dessen „Aufstockung“ durch kantonale Volksabstimmung am 14. Sept. 1930 (mit 114546 Ja gegen 49566 Nein!) bereits 6 Mill. Fr. bewilligt worden waren. Hinterher hat man dann doch noch eingesehen, dass bessere Lösungen möglich sind und heute denkt kein Mensch mehr daran, jene 6 Mill. der unglücklichen Idee der Aufstockung des Alten zu opfern. Diese Erfahrung hat uns mit veranlasst zur nachträglichen Besprechung des Kasinoplatzes, in der Meinung, es könnte auch in Bern noch nicht zu spät sein zur Wiedererwägung eines nach der Protokoll-Feststellung unserer Berner S. I. A.-Kollegen wirklich etwas überstürzten Beschlusses.

Red.

## Arbeitsmarkt und Arbeitsbeschaffung für die technischen Berufe.

Bericht von Dipl. Ing. P. SOUTTER, Zentralsekretär des S. I. A., Zürich.  
(Schluss von Seite 129.)

Am 1. Januar 1935 hat der Bundesrat einen *dinglichen Bundesbeschluss über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung* in Kraft gesetzt. Dieser Beschluss hat aber vorläufig rein platonischen Wert, da die erforderlichen finanziellen Mittel erst nach Genehmigung eines noch in Vorbereitung befindlichen Finanzprogrammes für die Arbeitsbeschaffung bereitgestellt werden können. In diesem Bundesbeschluss sind vorgesehen:

- a) pro 1935, 36, 37 für ausserordentliche Arbeiten der SBB 12 Mill. Fr., also jährl. 4 Mill. Fr.
- b) für Grenzschutzanlagen 1935 und 1936 6 Mill. Fr., also . . . . . jährl. 3 Mill. Fr.
- c) für Beiträge an Notstandsarbeiten, Förderungen von industriellen Versuchs-Abteilungen und Neu-Industrien und Aufwendungen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit für 1935 und 1936, zusammen 22 Mill. Fr., also . . . . . jährl. 11 Mill. Fr.

zusammen jährl. 18 Mill. Fr.

Es dürfte zunächst interessant sein, die *Auswirkung dieses Bundesbeschlusses* auf den Arbeitsmarkt zu untersuchen, um dann einige Betrachtungen allgemeiner Natur anzuknüpfen. Dazu sind in erster Linie die dem C. C. vorgebrachten Ausführungen von Ing. Dr. A. Kaech verwertet worden.

Die Bundesbeiträge für ausserordentliche Arbeiten der SBB und der Grenzschutzanlagen werden zum Teil zur Anschaffung von Materialien, zum Teil für eigentliche Bauarbeiten verwendet. Man kann annehmen, dass daraus jährlich 4 bis 5 Mill. Fr. als Löhne ausbezahlt werden. Der

<sup>6)</sup> Erstmals veröffentlicht im „Bund“ Nr. 500, vom 26. Oktober 1934.