

DOI: 10.61037/TVA00033

Dieses Kapitel ist Teil der Publikation, Christina Haas, Torsten Korte, Anne-Catherine Schröter, Harald R. Stühlinger, *Boom. Baukulturen in der Schweiz 1945–1975*, Triest Verlag, Zürich 2026.

Am 11. März 1972 verabschiedete das Schweizer Parlament den *Bundesbeschluss über dringliche Massnahmen auf dem Gebiet der Raumplanung*. Bereits 1967 hatte der Bundesrat einen Verfassungsartikel zur Raumplanung vorgelegt, der 1969 von den Stimmberechtigten knapp angenommen worden war, doch bis zur Inkraftsetzung eines entsprechenden Bundesgesetzes sollte es noch einmal elf Jahre dauern. Mit dem Beschluss reagierte der Bundesrat daher auf Forderungen von Landschafts- und Heimatschutzverbänden nach Sofortmassnahmen, die bis zum Inkrafttreten der entsprechenden eidgenössischen Gesetzgebung dem als zunehmend unkontrolliert empfundenen Wachstum der Siedlungsflächen im Mittelland sowie der Erschliessung bisher unbebauter Naturlandschaften mit touristischer Infrastruktur im alpinen Raum möglichst rasch Einhalt gebieten sollten.²¹¹

Die Diskussionen um die Notwendigkeit einer geeigneten Raumplanung sowie griffiger Planungsinstrumente für die Steuerung des Siedlungswachstums waren in der Schweiz durchaus nicht neu. Erste Bemühungen für die Einführung eines schweizweit gültigen Bodennutzungskonzeptes als Mittel gegen die zunehmende «Verhüselung»²¹² der Landschaften, wie der Architekt und Nationalrat Armin Meili warnte, stammten bereits aus den 1930er-Jahren. Auch der Begriff der «Agglomeration» war schon 1930 erstmals behördlich definiert worden, um den baulichen Zusammenhang zwischen den wichtigsten Schweizer Städten und ihren seit der Jahrhundertwende stetig wachsenden Vorortsgemeinden zu umschreiben.²¹³ «Dringlich», wie es der Titel des Bundesbeschlusses insinuiert, wurde die Thematik – auch für eine breitere Öffentlichkeit – jedoch erst im Verlauf der 1950er- und 1960er-Jahre, als das durch den Bauboom ausgelöste Siedlungswachstum sich immer stärker in zuvor wenig bis kaum bebaute Gebiete auszubreiten begann und das Ausmass dieses Wachstums augenfällig wurde.

Zwar liegen für die Zeit vor 1972 keine verlässlichen und schweizweit einheitlichen Zahlen über die Entwicklung der Siedlungsfläche

vor, da in den seit 1912 erhobenen Arealstatistiken die Siedlungsareale zu den unproduktiven Flächen gezählt und daher nicht spezifisch ausgewiesen wurden.²¹⁴ Dennoch lassen verschiedene Untersuchungen Aussagen über das Siedlungswachstum zwischen 1945 und 1975 zu. So ist etwa nachweisbar, dass zwischen 1960 und 1980 die «urbane Durchdringung»²¹⁵, also die Grösse der Siedlungsflächen und der Grad ihrer Streuung, überall in der Schweiz – sowohl in urbanen als auch in naturnahen Gebieten – deutlich stärker zugenommen hat als in den Jahren davor oder danach. Durchschnittlich wuchsen die Siedlungsflächen in dieser Periode um beeindruckende 51 Quadratmeter pro Minute an,²¹⁶ wobei mit der zunehmenden Besiedlungsdichte nicht nur Neubauten auf der grünen Wiese hinzukamen, sondern auch der allmähliche Verlust historisch gewachsener Siedlungsstrukturen einherging. Betroffen vom Wachstum waren vor allem die grösseren Städte des Mittellandes, deren Grenzen zunehmend verschwammen und die mit ihren Agglomerationsarmen entlang von Tälern und wichtigen Verkehrsachsen in ihre Umgebung hineinwuchsen. Auch in den Alpen und Voralpen vergrösserten sich die Siedlungsflächen insbesondere in den Tälern markant und breiteten sich mehr und mehr auf Berghänge aus.²¹⁷

Die folgenden Kapitel nehmen dieses Siedlungswachstum und die durch den Bauboom der Nachkriegsjahre hervorgerufene Veränderung der gebauten Umwelt auf regionaler und lokaler Ebene genauer in den Blick. Im Fokus stehen drei Untersuchungsgebiete in den drei grossen Sprachregionen der Schweiz: das zürcherische und aargauische Limmattal, das auf dem Gebiet der Kantone Waadt und Wallis gelegene Chablais an der Einmündung der Rhone in den Genfersee sowie das Sopraceneri im Tessin. Anhand dieser drei Regionen werden beispielhaft schweizweit anzutreffende baukulturelle Phänomene der Boomjahre untersucht, welche die räumliche Entwicklung auf der Massstabsebene der Region beeinflusst und geprägt haben. Dabei werden sowohl der gesamte geografische Ausschnitt als auch Teilgebiete der untersuchten Region sowie konkrete Bauwerke und Ensembles in den Blick genommen, um baukulturelle

Zusammenhänge, Interdependenzen und dahinterliegende Prozesse aufzuzeigen, die einen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung und die Agglomerationsbildung – kurz: auf die gebaute Umwelt – hatten.

Die Auswahl fiel auf diese drei landschaftlich abgegrenzten Regionen, da sie in den Jahren nach 1945 grosse räumliche Veränderungen erfahren haben, unter anderem durch Baugattungen, die in den Nachkriegsjahren erstmals – oder erstmals in dieser Grösse – in der Schweiz eingeführt beziehungsweise umgesetzt wurden und die daher exemplarisch auch für andere, vergleichbare Gebiete stehen. Dabei wurden die Perimeter der Ausschnitte bewusst entsprechend den topografischen Gegebenheiten und nicht entlang der politischen Grenzen und Verwaltungseinheiten gesetzt, um die baukulturellen Entwicklungen in ihren räumlichen Zusammenhängen gesamthaft in den Blick nehmen zu können. So handelt es sich bei allen drei Gebieten um Talschaften, die von wichtigen Flussläufen geprägt und von Hügel- oder Bergketten flankiert werden und die mehrere Gemeinde- und Kantonsgebiete umfassen.

Während definitionsgemäss nur das Limmattal einer Agglomeration entspricht – sich also in direkter funktionaler Beziehung zu einer sogenannten Kernzone, bestehend aus einer oder zwei Städten, befindet –, lassen sich auch in den peripher gelegenen Regionen des Chablais und des Sopraceneri vergleichbare, im Zusammenhang mit dem Infrastrukturausbau stehende Industrialisierungs- und Suburbanisierungsprozesse nachvollziehen. Im Fokus der Untersuchung der drei Gebiete steht daher zunächst die Frage, welche Auswirkungen die im vorangegangenen Kapitel vorgestellten Infrastrukturnetzwerke auf einer kleineren, regionalen Massstabsebene auf das Siedlungswachstum und die Gestaltung des gebauten Raums genommen haben. Darüber hinaus werden weitere Faktoren der Siedlungsentwicklung, namentlich die Entstehung neuer Wohn- und Industriegebiete, näher untersucht und nach ihrem Zusammenhang zu Phänomenen der sich in der Nachkriegszeit herausbildenden Massengesellschaft – wie Konsum, Freizeitgestaltung, Massentourismus und veränderte Wohnansprüche – befragt.

auch vom Weinbau geprägt.²¹⁸ Mit dem Bau der Eisenbahn und der damit einhergehenden Industrialisierung setzte bereits ab der Mitte des 19. Jahrhunderts ein anhaltender Verstädterungsprozess ein, der seinen Höhepunkt schliesslich in den Boomjahren nach dem Zweiten Weltkrieg erreichte.²¹⁹ Nach 1945 stieg die Bevölkerungszahl im Limmattal sprunghaft an. Sowohl der aargauische Bezirk Baden als auch der Zürcher Bezirk Dietikon verzeichneten in den Jahren zwischen 1950 und 1970 mit die höchsten Wachstumsraten im betreffenden Kanton.²²⁰

Das Bevölkerungswachstum hinterliess tiefe Spuren. Allein zwischen 1945 und 1955 wuchs die Siedlungsfläche im oberen Limmattal um das Doppelte an.²²¹ Die Verbindungen zwischen den Orten wurden ausgebaut und verdichteten sich zusammen mit neu erstellten Verkehrswegen zu einem engmaschigen Netz von überörtlichen und lokalen Strassen.²²² Beides führte dazu, dass sich das Landschaftsbild, bestehend aus verstreuten Dörfern und dazwischenliegenden, grosszügigen Grünräumen, radikal wandelte und die Siedlungsflächen entlang der linearen Strukturen von Limmat, Autobahn und Bahngleisen zusammenwuchsen. Einen Schwerpunkt des Siedlungswachstums bildete die Region um die Gemeinden Baden und Wettingen, wobei sich der Siedlungsteppich nach Norden bis zur Gemeinde Obersiggenthal auszubreiten begann und sich im Süden die Gemeinden Wettingen und Neuenhof im Umfeld der neu entstandenen Autobahnausfahrt Neuenhof miteinander verbanden.

Ein zusätzlicher Siedlungsschwerpunkt entwickelte sich zwischen den Gemeinden Würenlos, Killwangen und Spreitenbach. Der weiteren Ausdehnung der Siedlungsfläche zwischen der Aargauer Gemeinde Spreitenbach und der Zürcher Gemeinde Dietikon stand einzig der neu errichtete, raumgreifende Rangierbahnhof Limmattal im Weg.

Die linksufrigen historischen Siedlungen an den nördlichen Hügelflanken begannen sich zunehmend gegen den Talboden und die Limmat auszudehnen, wobei neben Einfamilienhausquartieren auch zahlreiche grössere

Das Limmattal erstreckt sich von der Stadt Zürich in nordwestlicher Richtung bis Brugg und umfasst dabei auf Zürcher Kantonsgebiet den Bezirk Dietikon sowie auf aargauischer Seite Teile des Bezirks Baden. Die weite, von der Limmat durchflossene Talebene wird zu beiden Seiten von Hügelzügen flankiert. Im Südosten schliesst das untersuchte Gebiet die Zürcher Gemeinden Ober- und Unterengstringen, Weiningen, Schlieren und Dietikon mit ein, wobei der Übergang zu den geografisch ebenfalls dem Limmattal zugehörigen, nach 1893 eingemeindeten Zürcher Stadtteilen Altstetten, Wipkingen, Höngg und Aussersihl – wie für Agglomerationsräume typisch – fliessend ist. Im Nordwesten reicht der Betrachtungsperimeter über die geografische Grenze des Limmattals hinaus, die sich beim sogenannten Wasserschloss nordöstlich von Brugg bei der Einmündung der Limmat in die Aare befindet, und schliesst das in der Gemeinde Döttingen gelegene Kernkraftwerk Beznau mit ein.

Bis ins 19. Jahrhundert war das Limmattal hauptsächlich von der Landwirtschaft und an den Südhängen zwischen Höngg und dem Siggental

Wohnüberbauungen sowie Industriequartiere entstanden, deren Bauten die bisherigen Massstäbe um ein Vielfaches sprengten. Im Wohnungsbau übernahm Spreitenbach mit der aus einer Zonenplanung im Sinne der Stadtneugründung hervorgegangenen Siedlung Längacker ab 1960 eine Vorreiterrolle im Grosswohnungsbau. In Neuenhof entstand zum einen die Überbauung Zürcherstrasse, zum anderen realisierte der Bauunternehmer Ernst Göhner mit der Überbauung Webermühle zwischen 1972 und 1984 eine Siedlung in seinem bekannten Vollelementsystem nach Plänen des Architekturbüros Steiger Partner AG.

Mit den Hoch- und Scheibenhäusern der Zentrumsüberbauung und der Überbauung Lindenhof in Wettingen erhielt eine der wenigen rechtsufrigen Gemeinden ihre ersten Grosswohnsiedlungen.

Tendenziell entwickelten sich die Gemeinden rechts der Limmat eher in die aussichtsreichen, sonnigen Hanglagen, wo sich Siedlungsteppiche aus Einfamilien- und kleineren Mehrfamilienhäusern auszubreiten begannen. Dabei kam mit dem Terrassenhaus eine Bauform des Wohnhausbaus zum Zuge, die in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg grosse Popularität erlangte.²²³

Oberes Limmattal – Verkehrsknotenpunkte

Die Siedlungsentwicklung und die damit einhergehende Veränderung der gebauten Umwelt sind im Limmattal eng mit Verkehrsinfrastrukturen verbunden. Durch den Ausbau der Verkehrsnetzwerke, die die Mobilität der Menschen und damit die Pendlerströme beförderten, wurde das Wachstum der Siedlungsflächen immer weiter vorangetrieben. Prägend für das Limmattal waren dabei sowohl die Eisenbahn als auch die Autobahn, deren Trassen das Limmattal längs durchschneiden und deren Bau beziehungsweise Ausbau nach 1945 die bestehende räumliche Trennung links und rechts der Limmat zusätzlich verstärkten. Besonders betroffen von diesen verkehrsinfrastrukturellen Ausbauten war das obere Limmattal, in erster Linie das Gebiet der Gemeinden Dietikon

und Weiningen sowie der benachbarten aargauischen Gemeinde Spreitenbach. Dort entstanden mit der Autobahnverzweigung Limmattal und dem Rangierbahnhof zwei grosse Knotenpunkte des Schienen- beziehungsweise Strassenverkehrs, die massgebliche landschaftliche Veränderungen zur Folge hatten.

Im Limmattal bestand mit der von der Schweizerischen Nordbahn betriebenen Eisenbahnlinie zwischen Zürich und Baden, im Volksmund liebevoll «Spanisch-Brötli-Bahn»²²⁴ genannt, seit 1847 die erste Binneneisenbahnstrecke der Schweiz. Die Bahntrasse führte im Gegensatz zu den bestehenden Strassen allerdings nicht durch die Dörfer, sondern schnurgerade auf freier Strecke an ihnen vorbei. Die auf der grünen Wiese errichteten Bahnhöfe liessen neue Siedlungskerne entstehen, die sich in der Folge und besonders mit dem Bauboom der Nachkriegsjahre stetig vergrösserten.²²⁵ Nach dem Zweiten Weltkrieg planten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) den Ausbau ihres Schienennetzes mit einer neuen Haupttransversale, kurz NHT genannt. Dabei sollte die Ost-West-Achse vom Bodensee bis zum Genfersee mit einem Ast von Basel nach Olten zu einer Schnellzugstrecke entwickelt werden, auf der die Züge mit bis zu 200 Stundenkilometern verkehren sollten, wodurch sich die Reisezeit merklich verringert hätte.

Fünfzig Schnellzugbahnhöfe sollten ganz oder teilweise über die neue Transversale verbunden werden und damit den Dreissig-Minuten-Takt auf Fernverkehrsverbindungen ermöglichen.²²⁶ Zwar scheiterte das Grossprojekt am Widerstand der Bevölkerung, im Limmattal wurde jedoch mit der neuen Heitersberglinie die einzige Teilstrecke der geplanten NHT realisiert.²²⁷ Mit dem Durchstich des Heitersbergs und der Erweiterung der bestehenden Gleistrasse sollte eine direkte Verbindung von Killwangen über Mägenwil nach Aarau geschaffen und damit der stark belastete Streckenabschnitt zwischen Baden und Brugg von unnötigem Transitverkehr befreit werden. Mit dem Bau des neuen Tunnels durch den Heitersberg wurde 1969 begonnen.²²⁸

Die neue Strecke wurde im Sommer 1975

eröffnet und dem fahrplanmässigen Betrieb übergeben. Als weiteres Grossprojekt der SBB gestaltete die Verschiebung des Rangierbahnhofs vom Zürcher Hauptbahnhof in das Gemeindegebiet von Dietikon und Spreitenbach das Limmattal massgeblich um. Wie die neue Heitersberglinie stand auch dieses Projekt im Zusammenhang mit dem Bestreben der SBB, überbeanspruchte Verkehrsstrecken und -knotenpunkte um die beiden grösseren Städte am Rand des Limmattals zu entlasten.

Rangierbahnhof Limmattal

Der Rangierbahnhof Limmattal liegt am linken Limmatufer, parallel zur bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen Dietikon und Spreitenbach, und umfasst ein Gebiet von insgesamt siebzig Hektar, also rund 700 000 Quadratmetern.

Der Rangierbahnhof wurde als in sich geschlossen funktionierendes System erstellt, das räumlich nicht mit seiner Umgebung kommuniziert. Nur einige wenige als Über- beziehungsweise Unterführungen ausgebildete Strassenquerungen verbinden die Räume nördlich und südlich des Rangierbahnhofs, der ansonsten auf seiner ganzen Länge als trennendes Element in der Landschaft steht. Die gut 120 Kilometer Gleisstränge sind entsprechend dem Zugbildungsprozess in drei Teilbereiche aufgeteilt: Im Westen befindet sich die sogenannte Einfahrgruppe mit dem Hauptablaufberg, von dem aus sich die Gleise zur Richtungsgruppe auffächern, bevor sie sich im Bereich der Ausfahrgruppe wieder verengen.²²⁹

Zwischen den drei Gleisgruppen laufen die Gleise jeweils zusammen und verengen sich – an diesen Stellen sind die diversen Hochbauten eingefügt, die neben den Leitungsmasten als einzige Elemente das Gelände auch vertikal prägen, so etwa das Stellwerk, das Lokomotivdepot und die Wagenreparatur. Die Hochbauten wurden ebenso wie die neuen Bahnhöfe von Dietikon und Spreitenbach von Max Vogt entworfen.

Um den durch den Ausbau des Rangierbahnhofs Limmattal verursachten zusätzlichen Güterverkehr aufzunehmen, wurde die

Gleisstrasse zwischen Altstetten und Dietikon um eine zusätzliche parallel verlaufende Doppelspurlinie ergänzt, die später bis Killwangen verlängert wurde, um den Anschluss an die neue Heitersberglinie zu gewährleisten.²³⁰ Da der Arbeitsablauf auf dem neuen Rangierbahnhof von West nach Ost organisiert war, musste ausserdem von Würenlos aus zusätzlich eine einspurige Verbindungsschleife nach Killwangen eingerichtet werden, damit von Norden und Osten kommende Züge durch das Furtal von Westen dem Rangierbahnhof zugeführt werden konnten.²³¹

Schon während des Ersten Weltkriegs hatten die SBB eine Projektierung für die Vergrösserung der Bahnanlagen im Raum Zürich erarbeitet. Die ersten Realisierungsarbeiten begannen Mitte der 1920er-Jahre, wobei sich bereits abzeichnete, dass weitere Umbau- und Erweiterungsarbeiten am Personenbahnhof nur unter der Voraussetzung möglich waren, dass der Rangierbahnhof aus dem Stadtgebiet hinausverlegt würde. Die SBB präsentierten schliesslich 1954 ein Rahmenprojekt, das neben der Errichtung eines neuen Zentralstellwerks beim Zürcher Hauptbahnhof, dem Bau einer neuen Linie von Oerlikon nach Altstetten durch den Käferberg, dem Ausbau der Bahnhöfe Altstetten und Killwangen-Spreitenbach sowie der Erstellung eines Schnellgut-Stammbahnhofs in Altstetten auch die Auslagerung des Rangierbahnhofs beinhaltete.²³² Dieser sollte in die Talebene zwischen Dietikon und Spreitenbach verlegt und vergrössert werden, um die gesamte Ostschweiz zu bedienen.²³³ Es handelte sich dabei um eines der grössten Einzelbauprojekte, das die SBB bis zu diesem Zeitpunkt in Angriff genommen hatten.²³⁴

Gegen das Bauvorhaben regte sich vor allem auf Spreitenbacher Seite massiver Widerstand. Mit der Unterstützung des Kantons Aargau forderte die Gemeinde eine Nordvariante, bei der die neuen Gleisanlagen zwischen bestehender Bahntrasse und Limmat und nicht zur Dorfseite hin zu liegen kommen sollten.²³⁵ Eine vom Regierungsrat des Kantons Aargau eingesetzte Fachkommission schlug 1956 zudem vor, den neuen

Rangierbahnhof nicht ins Limmattal, sondern ins benachbarte Furttal zu verlegen. Sowohl der Zürcher Regierungsrat als auch die SBB schlossen jedoch die Variante Furttal aus, die Mehrkosten von 42 Millionen Franken zur Folge gehabt hätte. Ebenso wurde die Nordvariante von den SBB verworfen, da diese eine Verlegung des Stammgleises und damit neben zusätzlichen Kosten auch einen höheren Landverschleiss verursacht hätte. 1958 fiel der definitive Entscheid für den Standort des neuen Rangierbahnhofs südwestlich des Stammgleises der SBB, im folgenden Jahr stimmte schliesslich auch der Spreitenbacher Gemeinderat dem Projekt zu.²³⁶

Die anhaltende Zunahme des Verkehrsaufkommens, das neue SBB-Betriebskonzept für den Güterverkehr sowie die Entwicklung in der Rangiertechnik zwangen die SBB Anfang der 1960er-Jahre, ihr Projekt von 1954 komplett zu überarbeiten. Sowohl für die vorherrschenden baukulturellen Einstellungen als auch die Rolle und den Einfluss der SBB ist dabei die Tatsache sprechend, dass die Neuprojektierung sich nicht an den bestehenden Kapazitätsgrenzen orientierte, sondern dass ein Maximalausbau auf dem vorhandenen Grundstück angestrebt wurde, wobei die neuesten Entwicklungen und technischen Möglichkeiten bei der Zugsrangierung vollumfänglich ausgeschöpft und das zur Verfügung stehende Gelände optimal ausgenutzt werden sollte. Dies beinhaltete unter anderem die Einrichtung eines vollautomatischen Betriebs und den Einsatz der neuen Technik der «Simultanformation», die eine Reduktion des Bauaufwandes zur Folge hatte. Im Endausbau sollten im Rangierbahnhof Limmattal täglich 120 Züge mit insgesamt 5 200 Wagen verarbeitet werden.²³⁷

Am 28. Februar 1965 genehmigte der Verwaltungsrat der SBB das generelle Projekt für den neuen Rangierbahnhof. Die zunehmend prekären Verhältnisse beim alten Rangierbahnhof zwangen zu einer raschen Realisierung, sodass bereits 1966 mit der ersten Ausbaustufe und der Erstellung der ersten noch provisorischen Anlagen begonnen wurde, deren Fertigstellung 1969 erfolgte.

Eine der Hauptaufgaben, die der Rangierbahnhof Limmattal ab diesem Zeitpunkt übernahm, war die Zusammenstellung von Zügen mit leeren Kesselwagen zur Weiterleitung an die Raffinerien in der Westschweiz, darunter auch die 1963 fertiggestellte Raffinerie Collombey im Walliser Chablais.²³⁸

1969 wurde mit dem Vollobau des Rangierbahnhofs begonnen, wobei zunächst die nötigen Erdarbeiten, die Planierung des Geländes, die Erstellung einer Strassenquerverbindung und die Kanalisierung und Eindeckung der Bachläufe in Angriff genommen wurden. Ab 1972 folgte der Bau der Gleisanlagen und der Hochbauten, bis 1978 alle Bauarbeiten abgeschlossen waren.²³⁹

Limmattalerkreuz

Ebenfalls grosse Auswirkungen auf das obere Limmattal hatte der ab Mitte der 1950er-Jahre geplante Ausbau des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Die N1 als wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Genf und St. Gallen sollte von Lenzburg kommend den Baregg durchstechen und von dort in südöstlicher Richtung Zürich erreichen. Der Autobahnabschnitt zwischen dem Anschluss Neuenhof und der Stadt Zürich wurde im Herbst 1971 eröffnet, womit die N1 zwischen Bern und Zürich durchgehend befahrbar wurde. Die Autobahntrasse führte zusammen mit den notwendigen Ausfahrten, Anschlüssen und Verzweigungen bei Neuenhof, Wettingen und Weiningen zu einem enormen Landverbrauch.

Die Verzweigung Limmattal, auch Limmattalerkreuz oder Weiningerkreuz genannt, liegt nördlich der Flussbiegung der Limmat beim Kloster Fahr auf dem Gebiet der Zürcher Gemeinden Unterengstringen und Weiningen. Die von Westen durch das Limmattal führende A1 überquert südlich von Geroldswil die Limmat und biegt hier nach Nordosten ab, um durch den Gubristtunnel in Richtung Winterthur und St. Gallen weiterzuführen. Der östliche Arm des Kreuzes reicht als städtische Expressstrasse A1H weiter bis zum Ende der Autobahn beim Hardturm in Zürich, während der vierte Arm als A4 in Richtung Süden

durch den Hardwald in der Limmatschlaufe zur Verzweigung Zürich West südlich von Birmensdorf weiterleitet.

Der Infrastrukturbau durchschneidet eine eiszeitliche Gletschermoräne, die zuvor als Kies- beziehungsweise Müllgrube genutzt worden war.²⁴⁰ Das Limmattalerkreuz ist das einzige vollständige Autobahnkreuz der Schweiz und wurde als Mischform zwischen den für Autobahnkreuze gängigen Bauformen «Malteserkreuz» und «Windmühle» konzipiert.

Der Vorteil des «Malteserkreuzes» als Kreuzungsbauwerk besteht darin, dass relativ wenig Platz benötigt wird und gleichzeitig hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Auch für das Limmattalerkreuz war diese Bauform zunächst vorgesehen, um den Landbedarf möglichst niedrig zu halten; allerdings bedingt sie sehr aufwendige Brückenkonstruktionen, da hier mindestens vier Fahrbahnebenen übereinander liegen. Im Falle des Limmattalerkreuzes erhoben die betroffenen Gemeinden dagegen Einspruch, da sie übermässige Lärmbelastigungen befürchteten. Das daraufhin ausgearbeitete Projekt mit zwei Ebenen wurde wiederum abgelehnt, weil der dadurch höhere Landverbrauch bemängelt wurde, sodass schliesslich als Kompromiss die Mischbauform mit drei Verkehrsebenen entwickelt wurde.²⁴¹

Schon 1964 war im kantonalen Programm der Hochleistungsstrassen ein Autobahnring vorgesehen, der Zürich im Westen und Norden umfahren und das Limmattal mit dem Knonaueramt im Süden und dem Glatttal im Osten verbinden sollte.²⁴² Allerdings war der Ring zu diesem Zeitpunkt noch nicht Teil des offiziellen Nationalstrassenprogramms. Das Bauprogramm für die Nationalstrassen auf Bundesebene sah für Zürich die Erstellung eines Expressstrassensystems in Form eines grossen Y über den Flussbetten der Sihl und der Limmat vor.²⁴³ Gegen das Zürcher Expressstrassen-Y regte sich ab Ende der 1960er-Jahre jedoch vehementer Widerstand, nicht zuletzt aus Kreisen von Planenden und Architekt:innen, sodass 1971 eine kantonale Volksinitiative eingereicht wurde, um die

vorgesehene städtische Autobahntangente aus dem Nationalstrassennetz zu streichen und stattdessen die geplante Umfahrung aufzunehmen. Die Initiative wurde zwar abgelehnt und das Expressstrassen-Y verblieb vorläufig in der offiziellen Netzplanung, die Nord- und Westumfahrung wurden aber per Bundesbeschluss im Juni 1972 ins Nationalstrassennetz aufgenommen.

Anstatt wie ursprünglich vorgesehen mitten durch die Stadt Zürich zu führen, zweigt die A1 nun am Limmattalerkreuz gegen Nordosten in den Gubristtunnel ab und die A4 führt den Verkehr westlich von Zürich durch Urdorf, Birmensdorf und den Uetlibergtunnel in Richtung Vierwaldstättersee.²⁴⁴ Mit der Detailbearbeitung des Projektes für das Limmattalerkreuz wurde 1979 begonnen, der Bau der N4 durch das Knonaueramt geriet jedoch zum politischen Seilziehen. Tatsächlich erwies sich die Autobahninfrastruktur im Limmattal westlich von Zürich bald schon als notorisch überlasteter Flaschenhals und der in den Verkehrsmeldungen täglich verkündete «Stau am Limmattalerkreuz» wurde zum stehenden Begriff.

Raumgreifende Infrastrukturbauten

Das Limmattalerkreuz und der Rangierbahnhof stehen an dieser Stelle exemplarisch für Elemente der gebauten Umwelt, die oft nicht bewusst als deren Teil wahrgenommen oder bewertet werden, die aber aufgrund ihrer Dimensionen, insbesondere ihrer Flächenausdehnung und Raumgestaltung, massgeblichen Einfluss auf die Orte und Landschaften der Schweiz ausüben und deren raumtrennende Wirkung auch die Wahrnehmung von Raum und Landschaft nachhaltig verändert. Zwar gab es Rangierbahnhöfe schon vor der Mitte des letzten Jahrhunderts, allerdings waren diese meist in der Nähe bestehender grösserer städtischer Bahninfrastrukturen gelegen. Die Auslagerung von Rangierbahnhöfen von nie dagewesener Grösse aufs «freie Feld» stellte ein Novum der Infrastrukturplanungen der Nachkriegszeit dar.

Das Gleiche gilt auch für die grossen Kreuzungsbauten der Autobahnen. Da der Bau von Autobahnen in der Schweiz erst nach dem Zweiten Weltkrieg – dann aber mit Hochdruck – einsetzte, entstanden in relativ kurzer Zeit riesige, raumgreifende Kunstbauten, welche zuvor wenig bebaute Gebiete nachhaltig transformierten. Bezeichnend ist bei beiden Infrastrukturbauten die Namensgebung, die unmissverständlich einen Hinweis auf die räumlichen Dimensionen der Bauwerke gibt, die nun nicht mehr einen einzelnen Ort, sondern eine ganze Talschaft einnehmen und prägen. Die Tatsache, dass in der Öffentlichkeit kaum über ihre gestalterischen Qualitäten und ihre Rolle als Teil der gebauten Umwelt debattiert, sondern dass höchstens ihre Auswirkungen, vor allem die von ihnen hervorgerufenen Emissionsbelastungen für Mensch und Natur, kritisiert werden, ist wohl nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass sie durch ihre flächige Ausdehnung vom menschlichen Massstab aus nur schwer fassbar sind. Sowohl beim Durchfahren des Limmattalerkreuzes als auch beim Passieren des Rangierbahnhofs lassen sich die Dimensionen dieser Bauwerke und ihr Zusammenhang mit der umgebenden Landschaft kaum überblicken. Hinzu kommt, dass ihre raumtrennende Wirkung dazu beiträgt, dass die Gebiete rund um diese Bauwerke für Fussgänger:innen wenig bis gar nicht erschlossen sind, sodass die Menschen sie von dieser Perspektive aus beinahe nie wahrnehmen – ihre massiven räumlichen Auswirkungen werden erst durch den Blick «von oben», auf Karten oder Luftbildern, wirklich erkennbar.

Spreitenbach-Würenlos – Planstadt und Konsum

Die Gemeinde Spreitenbach erlebte in den Jahren von 1945 bis 1975 einen beispiellosen Wachstumsschub, sowohl was die Bautätigkeit als auch die Bevölkerungszahl anbelangt. Sie wurde damit in der ganzen Schweiz zum Symbol für eine von Wachstums- und Konsumeuphorie geleitete Baukultur der Boomjahre, die in der unmittelbaren Rückschau bald als fehlgeleitet empfunden

wurde und deren Mängel in der medialen Auseinandersetzung gerne am Beispiel von Spreitenbach exemplifiziert wurden.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs war Spreitenbach stark landwirtschaftlich geprägt. Noch 1950 waren 23 Prozent der in der Gemeinde wohnenden Erwerbstätigen im ersten Sektor beschäftigt. Trotz der räumlichen Nähe zur Stadt Zürich war Spreitenbach bis zu diesem Zeitpunkt von deren Wachstumsdruck weitgehend unberührt geblieben. Nicht nur weil sich das Dorf auf Aargauer Kantonsgebiet befindet, sondern auch weil seine Lage am schattigen Nordhang des Heitersbergs als Wohnlage wenig attraktiv und das Dorf durch den etwa zwei Kilometer nordwestlich gelegenen Bahnhof Killwangen relativ schlecht erschlossen war.²⁴⁵ Der Wandel begann, als Anfang der 1950er-Jahre entlang der Post- und Bahnhofstrasse in Richtung Killwangen die ersten Einfamilienhäuser in einigem Abstand zum historischen Siedlungskern auf bis dahin unbebautem Gebiet entstanden. In der Folge erliess die Gemeinde 1954 eine erste Bauordnung, denn die unkoordinierte Streubauweise kam sie in der Erschliessung mit Strassen und Werkleitungen teuer zu stehen. Die neue Bauordnung wurde 1955 rechtskräftig.

Kurz zuvor hatte der Zürcher Architekt Mario della Valle mit dem Bau eines Hochhauses begonnen, gegen das sich in der Gemeinde schon bald Widerstand formierte – nicht zuletzt, weil für das Vorhaben keine Baubewilligung vorlag und unklar war, mit welcher Höhe im Endausbau zu rechnen war.

Es war von zwölf bis zwanzig Geschossen die Rede. Della Valle berief sich auf die Tatsache, dass zum Zeitpunkt des Baubeginns noch keine gültige Bauordnung vorgelegen hatte. Der Heimatschutz und die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz intervenierten beim kantonalen Baudepartement und die Folge waren ein vom Aargauer Regierungsrat verhängter Baustopp sowie ein mehrjähriger, bis vor das Bundesgericht getragener Rechtsstreit. 1959 wurde das Hochhaus nach der Ausarbeitung einer Orts- und Zonenplanung mit 13 Geschossen fertiggestellt.²⁴⁶

Als Reaktion auf die medial stark rezipierte Episode, die das Fehlen griffiger Planungsinstrumente auf allen Stufen zur Zeit des beginnenden Baubooms beispielhaft illustrierte, hatte die Gemeindeversammlung Spreitenbachs schon 1956 die Durchführung einer Zonen- und Ortsplanung als Ergänzung zur bestehenden Bauordnung beschlossen. Dies mit dem Ziel, einer uferlosen Zersiedelung des Gemeindegebiets und der Entstehung einer reinen Schlafstadt entgegenzuwirken. Das Ingenieurbüro Auf der Maur + Scheifele erarbeitete daraufhin in Arbeitsgemeinschaft mit dem Zürcher Architekten Werner Müller und in enger Zusammenarbeit mit der Zonenplankommission und dem Gemeinderat ein Leitbild, das die Grundlage für die Ortsplanung samt Richtmodell und Zonenplan darstellte und in der Gemeindeversammlung vom Januar 1960 mit grosser Mehrheit angenommen wurde. Die Federführung lag dabei bei dem jungen Planer und ausgebildeten Tiefbauzeichner Klaus Scheifele. Der Vollausbau des Zonenplans rechnete für Spreitenbach mit einer Wohnbevölkerung von 30 000 Menschen.²⁴⁷ Das Leitbild sah eine Dorfkernzone mit ziegelgedeckten Satteldächern, eine Landhauszone am Hang sowie eine Gemeinschaftszone mit stark durchmischter Nutzung als eigentlichen Kern der zukünftigen Stadt Spreitenbach mit Schulhaus, Gemeindehaus, Saalbau, allenfalls einem Hotel sowie einer Ladenstrasse beziehungsweise einem Warenhaus vor – der Ausgangspunkt für das zehn Jahre später realisierte Shoppingcenter.²⁴⁸

Für den Raum Längacker war im Richtmodell unter dem Namen «Neu-Spreitenbach» eine Zone mit Hochhausüberbauung vorgesehen, die eine bestechende Klausel beinhaltete: Den Grundbesitzenden wurde eine höhere Ausnutzungsziffer und damit eine höhere Rendite zugesprochen, wenn sie sich bei Neubauten am übergeordneten Richtmodell orientierten und Land für Infrastrukturen abtraten. So gelang es, dass sich eine Vielzahl unterschiedlicher Privateigentümer:innen einer parzellenübergreifenden Bebauungsidee unterordnete und innerhalb von 15 Jahren ein Quartier entstand, das bis auf

wenige Abweichungen dem zugrunde liegenden Richtmodell entsprach.²⁴⁹

Zwar erlebte Spreitenbach seinen Vollausbau bis heute nicht, dennoch nahm die Einwohnerzahl von 1950 bis 1980 von 1100 auf 7200 zu, was einem eindrucklichen Bevölkerungswachstum von über 650 Prozent entspricht.²⁵⁰ Neben der Orts- und Zonenplanung, die den Grundstein für die Ausdehnung der Siedlungsfläche mit Wohn-, Industrie- und Gewerbebauten nach Nordwesten legte, wurde die bauliche Entwicklung Spreitenbachs entscheidend durch zwei weitere grossmassstäbliche und raumgreifende Bauprojekte geprägt: den bereits beschriebenen Rangierbahnhof Limmattal und die Streckenführung der Ost-West-Verbindung der N1, die weitgehend vom Bund beziehungsweise dessen Regiebetrieb, den SBB, vorangetrieben wurden und auf die die Gemeindebehörden nur sehr beschränkt bis gar nicht Einfluss nehmen konnten. Auch sie transformierten die gebaute Umwelt Spreitenbachs nachhaltig und trugen zusammen mit dem Shoppingcenter und der Hochhausüberbauung massgeblich zur negativ konnotierten Wahrnehmung der Spreitenbacher Baukultur bei.

Sowohl in Fachkreisen als auch in der Tagespresse geriet die bauliche Entwicklung Spreitenbachs ab Anfang der 1970er-Jahre zunehmend in den Fokus. Während Ende der 1960er-Jahre die Spreitenbacher Ortsplanung noch als ein «für Schweizer Verhältnisse unkonventionelles, modernes Leitbild»²⁵¹ gepriesen wurde, das es der Gemeinde ermögliche, ihre «Zukunft durch rechtzeitige planerische Massnahmen zum voraus»²⁵² zu bestimmen, wandelte sich das Stimmungsbild Anfang der 1970er-Jahre merklich. Die *Neue Zürcher Zeitung* (NZZ) widmete 1974 eine ganze Wochenendbeilage der «halbwüchsigen Stadt» im Limmattal und das *Schweizerische Jugendschriftenwerk* (SJW) veröffentlichte anlässlich des Europäischen Jahrs für Denkmalpflege und Heimatschutz 1975 in seiner Heftreihe die Publikation *Ohne Halt bis Betonville*, auf deren Umschlag ein Foto der Spreitenbacher Längacker-Überbauung als Mahnbild für den «falschen Fortschritt»

fungierte.²⁵³ Den Tiefpunkt in der öffentlichen Wahrnehmung erreichte die Gemeinde wohl mit dem viel diskutierten Schulwandbild 167, das der Schweizerische Lehrerverband 1975 produzieren liess. Es zeigte eine Flugaufnahme von Spreitenbach mit dem Einkaufszentrum und der Hochhausüberbauung auf dem Längacker und wurde begleitet von einem Kommentar des Raumplaners Rolf Meier, der anhand der Agglomerationsgemeinde alle Fehler der bisherigen Raumentwicklung darlegte.²⁵⁴

«Shoppi» – das erste Shoppingcenter der Schweiz

Das «Shoppi» liegt nordöstlich des historischen Ortskerns von Spreitenbach, parallel zu der schon vor 1945 bestehenden Regionalstrasse Zürich-Baden, südlich der Gleisanlagen des Rangierbahnhofs Limmattal. Wie für die meisten Shoppingcenter typisch, handelt es sich dabei um einen zentral gelegenen Baukörper, der ursprünglich fast vollständig von offenen, betonierten Parkflächen umgeben war, die den grössten Teil der Grundstücksfläche einnahmen und insgesamt 1550 Gratisparkplätze für die Kund:innen zur Verfügung stellten.

Der als Solitär konzipierte Bau nimmt keinen Bezug auf den historischen Ortskern und nur bedingt auf die zeitgleich errichtete neue Überbauung Längacker. Stattdessen orientiert er sich in erster Linie zur Zufahrtsstrasse. Entscheidend für den Erfolg des Einkaufszentrums war die gute Verkehrserschliessung für den motorisierten Individualverkehr. Zur Zeit der Eröffnung des «Shoppi» plante der Kanton den Ausbau der bestehenden Regionalstrasse Zürich-Baden zu einer richtungsgetrennten Expressstrasse, und mit der Inbetriebnahme der N1 durch das Limmattal 1971 und den nahe gelegenen Anschlüssen Neuenhof und Dietikon war auch die Verbindung zu der zwei Kilometer entfernt liegenden Autobahn gewährleistet. Im Windschatten des «Shoppi» siedelten sich bald viele weitere artverwandte Betriebe und Einrichtungen an, die ebenfalls von der guten Verkehrsanbindung sowie der Ausstrahlung des Einkaufszentrums profitierten –

unter anderem der Möbelkonzern IKEA, der hier 1973 seinen ersten Standort ausserhalb Skandinaviens eröffnen konnte.²⁵⁵

Der Impuls für den Bau des Shoppingcenters ging 1962 von der Zürcher Firma Agemit aus, die unter anderem die Fondsleistungen des vom Detailhandelsunternehmer Karl Schweri gegründeten Liegenschafts-Anlagefonds Interswiss innehatte. Da es für die neue Baugattung in der Schweiz keine Vorbilder gab, suchte Schweri für das Bauvorhaben per Inserat nach einem Planer mit Erfahrungen in der Errichtung von Einkaufszentren. Daraufhin meldete sich der Zürcher Architekt und Stadtplaner Walter R. Hunziker von der Planungsfirma Transplan Aktiengesellschaft für die Planung von Wohn-, Handels- und Industriezentren. Zusammen mit dem Volkswirtschaftler Fritz C. Frey erstellte er einen Wirtschaftlichkeitsbericht mit dem Titel *Limmat Plaza, Einkaufs- und Gewerbe-Zentrum der Region Zürich-Baden in Spreitenbach* und skizzierte 1963 das neue Einkaufszentrum.²⁵⁶ Der entsprechend der neuen Zonenplanung für das Bauvorhaben benötigte Teilzonenplan mit dem Namen Neumatt wurde 1965 von der vom Gemeinderat eingesetzten Shoppingcenter-Kommission der Gemeindeversammlung vorgelegt und gutgeheissen. Gemäss dem 1967 bereinigten Richtplan waren zusätzlich zum Einkaufszentrum vier windmühlenartig um das Shoppingcenter angeordnete 26-geschossige Hochhäuser mit Wohn- und Büronutzungen geplant, von denen schliesslich jedoch nur zwei realisiert wurden.²⁵⁷ Mit dem Bau des «Shoppi» wurde 1967 begonnen. Anlässlich der Grundsteinlegung stellte der amtierende Gemeindeamann von Spreitenbach, Robert Locher klar, dass das neue Shoppingcenter mit den dazugehörigen Nebenanlagen «einen integrierenden Bestandteil der Gesamtplanung Spreitenbach» bilde und dass «dieses grossartige Bauwerk, für unser Land eine neuartige Idee [...], ganz eindeutig in das zukünftige Bild der Stadt Spreitenbach passen» würde.²⁵⁸ Die medial intensiv begleitete Eröffnung des neuen «Einkaufs-Paradieses» folgte 1970. Die von Ernst + Ursula Hiestand gestaltete

Werbekampagne unter dem Slogan «Wir bauen ein Paradies» fand enormen Widerhall in der Tagespresse und im Fernsehen.²⁵⁹ Ab 1969 wurde das erste der geplanten Hochhäuser realisiert, das zweite folgte im Zeitraum 1977 bis 1978.

Bald schon wurde das Shoppingcenter wie auch die übergreifende Planung von Neu-Spreitenbach jedoch zum medial ausgeschlachteten Negativbeispiel für die inzwischen als fehlgeleitet empfundenen Planungen der Boomjahre. Das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH Zürich) setzte sich im November 1974 in einem seiner Berichte kritisch mit der Planung von Shoppingcentern auseinander und stellte als Alternative die Aufwertung der historischen Ortszentren mit funktionsdurchmischten Zentrumsbauten vor. Kritisiert wurde insbesondere, dass die neuen Einkaufszentren die inzwischen als problematisch erachtete Funktionstrennung innerhalb von Siedlungen weiter beförderten und in ihrer Grösse für die topografischen und räumlichen Verhältnisse der Schweiz überdimensioniert seien. Ihre isolierte, oft nur für den Automobilverkehr erschlossene Lage entlang von Hauptverkehrssträngen oder in Industriegebieten führe zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und stünde damit den Zielen der Raumplanung diametral entgegen.²⁶⁰ Die Forschenden der ETH erkannten in den auf nordamerikanischen Vorbildern beruhenden Zentren einen «fundamentalen Eingriff in die bestehende räumliche Ordnung»²⁶¹ der Schweiz. Auch Rolf Keller, der mit *Bauen als Umweltzerstörung* 1973 eine Abrechnung mit dem Bauboom der Nachkriegsjahre lieferte, bezeichnete das Einkaufszentrum in Anlehnung an den Schweizer Kulturredaktor Peter Keller als «Tempelbezirk der Konsumgesellschaft», der durch seine Isolation die bereits unbelebten Wohnquartiere zusätzlich veröden lasse und so dazu beitrage, den Zusammenhang eines «ganzen Daseins» noch mehr zu verunmöglichen.²⁶²

Shopping-Raststätte Würenlos

Wenige Kilometer nordwestlich des Shoppingcenters in Spreitenbach eröffnete 1972 entlang des ein Jahr zuvor fertiggestellten Autobahnabschnitts die «Shopping-Raststätte Würenlos».

Sie befindet sich an der engsten Stelle des Limmattals auf dem Gebiet der Gemeinde Würenlos. Der in Form einer an einem Pylonen aufgehängten Schrägseilbrücke konstruierte zweigeschossige Bau aus vorgespanntem Beton weist eine Spannweite von 130 Metern auf und überbrückt die sechsspurige Autobahn in einer Höhe von 17 Metern. Die Widerlager des Brückenkörpers beidseits der N1 nehmen die Versorgungseinrichtungen wie Tankstellen und Waschanlagen auf. Der Reiterbau war ursprünglich mit orange-braunen Fassadenelementen verkleidet und hatte Fenster aus Reflektierverbundglas. Im unteren Geschoss der Raststättenbrücke war eine fensterlose Ladenstrasse untergebracht, in der zunächst 18 verschiedene Geschäfte von der Schmuck- und Kleiderboutique bis zur Bankfiliale eingemietet waren, um als zusätzliches Angebot neben Restaurants und Versorgungseinrichtungen wie Tankstellen und Waschanlagen auch Einkaufsmöglichkeiten zu bieten.

Das darüberliegende Geschoss beherbergte anfänglich unterschiedliche Restaurationsbetriebe.²⁶³

Das Projekt für ein Brückenrestaurant bei Würenlos der Firma Gulf Oil Switzerland nach Entwürfen des Zürcher Architekturbüros Marti + Kast war 1968 aus einem Submissionswettbewerb des Aargauischen Tiefbauamtes siegreich hervorgegangen.²⁶⁴ In der Ausführungsphase übernahm Gulf Oil Switzerland die Bauherrschaft für die Tankstellen, Autosshops und Waschanlagen, während die Mövenpick/Silberkugel AG die Verantwortung für das Brückenrestaurant innehatte.²⁶⁵

Das Gebäude war von Anfang an nicht als reine Verpflegungsstätte geplant, sondern sollte für die Menschen der näheren Umgebung gleichermassen als Einkaufszentrum und Ausflugsziel dienen und damit die stark vom Strassenverkehrsnetzwerk abhängigen Bautypen der Raststätte und des regionalen Shoppingcenters

miteinander vereinen.²⁶⁶ Die Autofahrenden sollten gemäss Mövenpick-Chef Ueli Prager ein auf ihre spezifischen Bedürfnisse zugeschnittenes «Package» von Dienstleistungen und Annehmlichkeiten in einer eigenen Art von Erlebnisarchitektur erhalten.²⁶⁷ Das spiegelte sich nicht nur in der Tatsache wider, dass das untere Geschoss vollumfänglich als Verkaufsfläche genutzt wurde, sondern auch im äusserst vielseitigen Gastronomieangebot. Zur Ausstattung der Raststätte gehörten ursprünglich sechs verschiedene, von einem amerikanischen Innenarchitekten gestaltete und mit eigenen, spezifischen Slogans beworbene «Themen-Restaurants», die in ihrem Angebot, ihrer Leistungskapazität und ihren Dienstleistungen variierten, um den unterschiedlichen Ansprüchen der Gäste gerecht zu werden.²⁶⁸ Dazu gehörte an erster Stelle der «Habsburg-Grill», inspiriert von der gleichnamigen nahe gelegenen Burg, mit entsprechender Inneneinrichtung, in dem gehobene Küche angeboten wurde und auf offenem Feuer Fleischspezialitäten zubereitet wurden.²⁶⁹ Des Weiteren gab es eine «Landbeiz» sowie eine Filiale der Schnellrestaurant-Kette «Silberkugel» von Mövenpick, eines der ersten Selbstbedienungsrestaurants der Schweiz. Abgerundet wurde das Angebot durch ein Kinderparadies, ein eigenes Restaurant nur für Kinder in Form einer nachgebauten Spanisch-Brötli-Bahn inklusive Märchenkoje und Mini-Kino.²⁷⁰ Als erstes Brückenrestaurant der Schweiz galt die Raststätte in Würenlos zur Bauzeit als weltweit – oder zumindest europaweit – grösste Anlage ihrer Art²⁷¹ und erfuhr eine entsprechende Rezeption. Allgemein wurden die Raststättenbauten zu Wahrzeichen entlang der gleichförmig gestalteten Strecken des Nationalstrassennetzes und zu wichtigen Orientierungspunkten auf der geistigen Landkarte der Autofahrenden, die als vielfach reproduzierte Motive auf Postkarten und in Nachrichtenbeiträgen auftraten – so auch Würenlos. Darüber hinaus gehört die Brückenraststätte gar zu den etwa über 130 Miniaturmodellen herausragender Schweizer Bauten und Denkmäler, die in der 1959 eröffneten

Freiluftanlage *Swissminiatur* in Melide im Tessin gezeigt werden.

Neue Architekturen des Konsums

Das Shoppingcenter Spreitenbach und die Shopping-Raststätte Würenlos stehen an dieser Stelle exemplarisch für eine Reihe von neuen, konsumorientierten Baugattungen, die sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts herausbildeten beziehungsweise in der Schweiz erstmalig realisiert wurden und in der Folge die gebaute Umwelt massgeblich mitprägten. Die Entstehung des Shoppingcenters als neue Bauaufgabe stand in engem Zusammenhang mit übergeordneten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen der Boomjahre. Eine Hauptvoraussetzung war der steigende Wohlstand grosser Teile der Bevölkerung und damit einhergehend ein verändertes Konsumverhalten, bei dem sich das Einkaufen von einer täglichen Notwendigkeit zu einem Freizeitvergnügen entwickelte.

Mit dem Wohlstandswachstum ging ausserdem die Massenmotorisierung einher, die – zusammen mit dem Ausbau der Autobahnen – der Bautypologie der Raststätte zum Durchbruch verhalf und auch eine wichtige Voraussetzung für den Bau von Shoppingcentern darstellte. Mit der gesteigerten individuellen Mobilität wurden zuvor unbebaute Gebiete erschlossen, auf denen die grossmassstäblichen Einkaufszentren errichtet werden konnten. Spezifisch für die Schweiz führte die Auflösung der gebundenen Preise für Markenartikel 1967 zur Entstehung zahlreicher neuer Supermarktketten, was zur Folge hatte, dass sich die übers ganze Land verteilten traditionellen Konsumvereine zu «Coop» zusammenschlossen, um ihre Marktkraft zu bündeln. Indirekt förderte dieser Umstand auch den Bau von Shoppingcentern, der von den grossen Detailhändlern im Hinblick auf den Konkurrenzdruck mit Hochdruck vorangetrieben wurde.²⁷² Mit dem ab 1962 geplanten Shoppingcenter in Spreitenbach fiel der Startschuss für den massenhaften Bau von Einkaufszentren entlang des in Entstehung begriffenen neuen

schweizerischen Autobahnnetzes. Landesweit bestanden 1973 bereits 15 Shoppingcenter mit einer Grösse zwischen 5000 und 25000 Quadratmetern Nettoverkaufsfläche, weitere 18 waren im Bau und nochmals etwa 15 im Stadium der Projektierung.²⁷³ Der Grossteil der neu errichteten und in Planung begriffenen Bauten konzentrierte sich im Raum Zürich und Basel sowie etwas lockerer verteilt im restlichen Mittelland, im Wallis sowie im Tessin.²⁷⁴

Im Aufwind der neuen Bauaufgabe machten sich zahlreiche Schweizer Architekt:innen auf zu Studienreisen ins Ausland, um dort Erfahrungen für den Bau von Shoppingcentern zu sammeln. Bezeichnend ist, dass die Pioniere des Schweizer Einkaufszentrumsbaus, wie etwa die Architekten Felix Rebmann oder Emil Rütli sowie die Architekturbüros Klemenz Flubacher, Rausch Ladner Clerici oder Schwarzenbach und Maurer, bis heute nicht zu den Lichtgestalten der Architekturgeschichte der Nachkriegsmoderne gezählt werden.²⁷⁵ Ebenfalls charakteristisch für die neue Bauaufgabe des Shoppingcenters waren die grosse Zahl involvierter Akteur:innen und das komplexe Beziehungsnetzwerk, das sich um diese Projekte entspannt und am «Shoppi» exemplarisch nachvollziehen lässt. Als Eigentümerin des neuen Einkaufszentrums trat die eigens gegründete Shopping Center Spreitenbach Immobilien AG auf, verwaltet wurde das Zentrum jedoch von einer eigenen Betriebsgesellschaft, der Shopping Spreitenbach AG. Für die Planung und Architektur zeichneten der bereits genannte Architekt Walter R. Hunziker sowie Felix Rebmann von der Firma Transplan verantwortlich, während das Planungsbüro des Spreitenbacher Planers Klaus Scheifele für die Koordination des Vorhabens zuständig war. Mit der Ausführung der Bauten wurde die Generalunternehmung H. H. Rinderknecht aus Morges beauftragt. Nicht selten gesellten sich zu diesem Reigen an Firmen und Planenden weitere Architekt:innen hinzu, die im Auftrag der eingemieteten Detailhändler und Warenhäuser deren Einrichtung und Auftritt innerhalb des Shoppingcenters gestalteten.

Ähnliches gilt für die Raststättenbauten, an denen neben den zuständigen kantonalen und eidgenössischen Behörden die Betreiberfirmen mit ihren jeweiligen Architekt:innen und Innenarchitekt:innen beteiligt waren. So wiesen die Raststättenbauten entlang des Nationalstrassennetzes in ihrer äusseren Gestaltung eine grosse Diversität und oft eine moderne, funktionale Formensprache auf – man denke etwa an den «Schwesterbau» der Raststätte von Würenlos, die 1972 bis 1978 erbaute Raststätte an der N2 in Pratteln, oder die vom bekannten Bauingenieur Heinz Isler für die Autobahnraststätte Deitingen Süd 1968 errichtete Schalenkonstruktion.

Im Inneren hingegen bestanden grosse Ähnlichkeiten, was die Organisation und Raumaufteilung der Bauten anging, und auch die Innenausstattung orientierte sich in der Regel an der Corporate Identity der wenigen Betreibergesellschaften, die über Farb- und Signaletikkonzepte eine Wiedererkennbarkeit schufen.²⁷⁶ Interessant ist dabei der Kontrast, der oft zwischen der reduzierten, nüchternen Formensprache des Äusseren und der reich dekorierten, ans Kitschige grenzenden Innenausstattung bestand und an dem sich eine weitere Parallele zwischen Einkaufszentren und Raststättenbauten ausmachen lässt. Während die Raststätte Würenlos mit dem Habsburg-Grill und dem Modell der Spanisch-Brötli-Bahn Reminiszenzen an vergangene Zeiten hervorrufen wollte, wurde im Spreitenbacher Shoppingcenter «Tivoli», dem 1974 eröffneten Schwesterbau des «Shoppi», mit dem mit Pflastersteingassen und Riegelbauten ausgestatteten Staffage-Dörfli, eine idealisierte Dorfidylle evoziert.

Es scheint beinahe, als ob mit der nostalgisch-heimattümelnden Ausstattung ausgerechnet im Bereich der Konsumbauten ein Ausgleich geschaffen werden sollte zu den radikalen Veränderungen der gebauten Umwelt im Aussen, in der die Welt von gestern zunehmend verloren zu gehen drohte.

Das massive Wachstum, welches das Limmattal in den Boomjahren nach dem Zweiten Weltkrieg erfasste, machte nicht an seinen geografischen Grenzen halt. Die etwas nördlich des Wasserschlosses gelegene Gemeinde Döttingen beispielsweise erfuhr nach 1945 ebenfalls einen enormen Wachstumsschub. Zwischen 1950 und 1970 verdoppelte sich die Wohnbevölkerung, und das ehemals regionale Zentrum wurde zusammen mit der Gemeinde Würenlingen zu einem national bedeutenden Standort des Energiesektors. Bereits 1902 war in der Aareschlaufe nahe des Weilers Beznau in der Gemeinde Döttingen ein Flusskraftwerk errichtet worden.²⁷⁷

Aufgrund der steigenden Stromnachfrage liess die Nordostschweizerische Kraftwerke AG (NOK) schon kurz nach dem Zweiten Weltkrieg östlich des bestehenden Wasserkraftwerks am rechten Aareufer ein neues Kraftwerk erstellen – es handelte sich dabei um das erste kommerziell genutzte thermische Kraftwerk der Schweiz. Die 1948 in Betrieb genommene Anlage wurde mit Schweröl betrieben und galt mit ihrer Leistung von vierzig Megawatt damals als leistungsstärkste Gasturbinenanlage Europas.²⁷⁸ In den Jahren danach entwickelte sich das untere Aaretal um die Gemeinden Döttingen, Villigen und Würenlingen zum Zentrum der schweizerischen Atomforschung und -produktion. Kurz nach ihrer Gründung Mitte der 1950er-Jahre begann die 1960 im Eidgenössischen Institut für Reaktorforschung (EIR) aufgegangene Reaktor AG am Ufer der Aare auf Würenlinger Gemeindegebiet mit dem Bau einer Anlage für die Erstellung eines eigenen Versuchsreaktors, in der auch der 1955 an der internationalen Atomkonferenz in Genf erworbene US-amerikanische Swimmingpool-Reaktor «Saphir» seinen Platz finden sollte.

Anfang der 1970er-Jahre liess sich das Schweizerische Institut für Nuklearforschung (SIN), das später mit dem EIR zum Paul Scherrer Institut (PSI) fusionierte, in Villigen nieder und errichtete auf dem gegenüberliegenden Aareufer ein Forschungsareal,

dessen Herzstück eine grosse Shedhalle bildete, in der eine Protonen-Beschleunigeranlage untergebracht war.

Kurz zuvor war zudem wenige Hundert Meter nördlich mit «Beznau I» das erste kommerziell genutzte Kernkraftwerk der Schweiz ans Netz gegangen.

Kernkraftwerk Beznau

Bereits im Dezember 1964 hatte die NOK, inzwischen zur grössten Elektrizitätsgesellschaft der Schweiz aufgestiegen, die Öffentlichkeit über ihren Beschluss informiert, ein eigenes Atomkraftwerk erstellen zu lassen. Als Standort wurde die durch den Bau des Wasserkraftwerks entstandene künstliche Insel in der Aareschlaufe bei Beznau bestimmt. Die Motivation der NOK für dieses Vorhaben lag im Umstand begründet, dass Anfang der 1960er-Jahre rund vierzig Prozent ihres Stromabsatzes nicht aus eigenen oder Partnerkraftwerken gedeckt werden konnten und daher Fremdstrom eingekauft werden musste. Dieser bereits hohe Anteil drohte sich angesichts des wachsenden Stromverbrauchs noch zu erhöhen, weshalb die NOK mit dem Bau eines weiteren eigenen Kraftwerks gegensteuern wollte. Da das Problem drängte, entschied sich das Unternehmen, nicht die von ihm mitfinanzierte Entwicklung eines Schweizer Reaktormodells abzuwarten, sondern holte bei den beiden amerikanischen Firmen Westinghouse und General Electric, die schlüsselfertige Anlagen für den europäischen Markt anboten, Offerten für ihr neues Kernkraftwerk ein.²⁷⁹

Die NOK entschloss sich schliesslich für den günstigeren Leichtwasser-Druckreaktor der Firma Westinghouse.

Im Sommer 1965 wurde ein Konsortium mit dem Bau des Beznauer Atomkraftwerks beauftragt, bestehend aus der zu Westinghouse gehörenden International Atomic Power Co. Ltd. in Genf und dem wohl bedeutendsten Industrieunternehmen des Limmattals, der Brown, Boveri & Cie. (BBC) in Baden. Als Ingenieurbüro wurde die US-amerikanische Firma Gibbs & Hill Inc. beauftragt. Während diese für die Lieferung des Atomreaktors mit der dazugehörigen Ausrüstung

verantwortlich war, oblag der BBC die Erstellung der Sekundäreinrichtungen, allen voran der zwei Dampfturbinen. Eine ganze Reihe weiterer Schweizer Firmen war zudem als Zulieferer verschiedener Anlageteile an der Ausführung mitbeteiligt. Die angekündigte Leistung des neuen Kernkraftwerks von 350 Megawatt und einer Jahresproduktion von 2,5 Milliarden Kilowattstunden übertraf die Stromproduktion des damals grössten Wasserkraftwerks der Schweiz, der Grande Dixence im Wallis.²⁸⁰ Trotz dieser beeindruckenden Leistungsfähigkeit waren die Anlagen in Beznau nicht für die Ewigkeit gedacht, sondern ihre Obsoleszenz wurde bereits mitgeplant. Man rechnete zur Bauzeit bei Kernkraftwerken mit einer allgemeinen Lebensdauer von maximal zwanzig Jahren – es schien klar, dass danach die bestehenden Anlagen durch grössere und leistungsfähigere Neubauten ersetzt werden würden.²⁸¹

Die Bauarbeiten für das Kernkraftwerk in Beznau begannen am 6. September 1965 und dauerten bis 1969.²⁸² Am 30. Juni 1969 ging die Anlage und damit das weltweit erste Kernkraftwerk, das ohne finanzielle Unterstützung einer Regierung erstellt wurde, in Betrieb.²⁸³

Baukulturelle Zeugen des «Atomzeitalters» in der Schweiz

Dass sich das untere Aaretal mit den Bauten und Anlagen des heutigen PSI und den beiden Kernkraftwerken in Beznau zum Zentrum der schweizerischen Kernenergieforschung und -produktion entwickelte und damit baulich ein einzigartiges Ensemble des «Atomzeitalters» in der Schweiz entstand, ist auf verschiedene Einflussfaktoren zurückzuführen.

Entscheidend waren einerseits die beteiligten Akteur:innen, allen voran ETH-Physikprofessor Paul Scherrer und Walter Boveri, Präsident des traditionsreichen Badener Elektrotechnikunternehmens BBC, die massgeblich an der Gründung der Reaktor AG beteiligt waren, sowie das Energieunternehmen NOK, das sich als Mitbegründer der Suisatom AG bereits ab 1957 für die kommerzielle Nutzung der Kernenergie eingesetzt und in Villigen den Bau eines

Versuchskraftwerks geplant hatte. Das Gebiet der drei Aargauer Gemeinden Villigen, Döttingen und Würenlingen befand sich geografisch günstig im Einzugsgebiet der beteiligten Akteur:innen und Institutionen, der ETH in Zürich, der BBC in Baden und des Produktionszentrums der NOK mit den beiden bestehenden Kraftwerken in Beznau. Die Wahl des Standorts in einer verhältnismässig abgelegenen Gegend stellte zwar für ein bedeutendes Forschungszentrum wie dasjenige der Reaktor AG in der Schweiz ein Novum dar, lässt sich jedoch auf die Orientierung an entsprechenden amerikanischen Forschungslabors zurückführen, die nicht nur in der Standortwahl, sondern auch in der Organisationsstruktur als Vorbilder herangezogen wurden.²⁸⁴

Für das neu zu errichtende Kernkraftwerk erwies sich die periphere Lage ebenfalls als ideal. Der Standort in unmittelbarer Nähe zum Beznauer Wasserkraftwerk hatte entscheidende Vorteile, da das Gelände bereits durch Industriegleise und Strassen erschlossen war. Die Lage an der Aare sicherte die Kühlwasserversorgung und dank des Wasserkraftwerks war auch die Nähe zu einem bestehenden Netzknotenpunkt gewährleistet, so dass nur relativ kurze Verbindungsleitungen erstellt werden mussten.²⁸⁵ Die Nachbarschaft zum SNI stellte zudem die Verfügbarkeit der benötigten Fachkräfte sicher und die Lage im Zentrum eines wichtigen Versorgungsgebietes den nötigen Absatz.²⁸⁶ Gleichzeitig galt das abseits der grösseren Siedlungsgebiete, etwas versteckt gelegene Areal auch im Hinblick auf die Anliegen von Natur- und Heimatschutz als geeignet und versprach daher grössere gesellschaftliche Akzeptanz für das Bauvorhaben.²⁸⁷

Mit den Forschungszentren des heutigen PSI und den beiden Beznauer Kernkraftwerken entstanden entlang des Aarelaufs grossflächige bebaute Areale, die zwar die gestaltete Umwelt in dieser ländlichen Gegend nachhaltig prägten, aufgrund ihrer Nutzung und Funktion den meisten Menschen jedoch unzugänglich blieben. Entsprechend werden die drei Areale auch kaum als zusammenhängendes bauliches Ensemble

wahrgenommen, wenngleich sie gewissermassen als baukultureller Nukleus der schweizerischen Bestrebungen für die friedliche Nutzung der Kernenergie in den Boomjahren nach dem Zweiten Weltkrieg verstanden werden können.

Limmattal – neue Bautypen und Infrastrukturen in der Agglomeration

Die Gemeinden des Limmattals gehörten in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg zu den am schnellsten wachsenden Regionen des Landes, mit entsprechend radikalen und bis heute spürbaren Folgen für die gebaute Umwelt.

Exemplarisch finden sich hier Baugattungen und Bautypen, die sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts neu herausbildeten und das Baugeschehen dieser Jahre in der ganzen Schweiz massgeblich prägten – vom Shoppingcenter über die Autobahninfrastruktur mitsamt ihren Nebenbetrieben wie Raststätten bis hin zum Atomkraftwerk. Diese neuen Bauaufgaben, die eng mit dem Wirtschafts- und Wohlstandswachstum der Boomjahre und der damit einhergehenden Ausbildung einer Massenkonsumgesellschaft zusammenhingen, bedingten und beeinflussten sich gegenseitig und zeichneten sich nicht zuletzt durch das grosse Akteursnetzwerk aus, das an ihrer Planung und Realisierung und damit an ihrer Gestaltung beteiligt war.

Darüber hinaus lassen sich im Limmattal exemplarisch räumliche Veränderungen nachvollziehen, die durch den Ausbau grosser Infrastrukturnetze ausgelöst wurden, sowohl im Bereich der Verkehrsträger Schiene und Strasse als auch in der Stromproduktion. Raumgreifende Bauwerke wie der Rangierbahnhof, das Limmattalerkreuz oder die Areale der Nuklearforschungsanstalten und Kernkraftwerke beanspruchten enorme Landflächen, wirkten als raumtrennende Elemente sowie aufgrund der grossmassstäblichen Bauwerke von weitem auch als Landmarken. Gleichzeitig waren sie aufgrund ihrer Flächenausdehnung und Funktion aber schwer zugänglich und räumlich von der menschlichen Perspektive

aus wenig fassbar. Wenngleich die Gestaltung und die Wirkung der Bauwerke daher öffentlich kaum breit diskutiert wurden, so führten doch die Raumveränderungen, die diese auslösten, und das weitere Siedlungswachstum, das sie anstießen, offenbar zu einem Verlustgefühl und Unbehagen. Seinen Widerhall fand dies in der Ausstattung konsumorientierter Bauten, die sich an historischen Epochen und einer als traditionell empfundenen gebauten Umwelt orientierte.

Die Agglomerationsbildung, die in den Nachkriegsjahren im Limmattal einsetzte, prägt die Region bis heute. Die inzwischen vielfach ungenutzten Industrieareale und in absehbarer Zeit obsolet werdenden Infrastrukturbauwerke in dem gut erschlossenen Gebiet zwischen der Grossstadt Zürich und dem regionalen Zentrum Baden machen das Limmattal zu einem wichtigen Entwicklungsschwerpunkt der Kantone Aargau und Zürich.

Die Kantone Wallis (VS) und Waadt (VD) teilen sich die Region des Chablais, das im Westen an Frankreich grenzt und die Bezirke Aigle (VD) und Monthey (VS) umfasst.

Die Talebene wird durch die Rhone geprägt, die zwischen den Gemeinden Noville (VD) und Port-Valais (VS) in den Genfersee fliesst, der das Chablais im Norden begrenzt. An die flache, nordsüdlich verlaufende Ebene des Trogtals der Rhone schliessen beidseits steile Berghänge an.

Das Chablais war im Vergleich zu städtisch geprägten Regionen wie Lausanne oder Genf eine strukturschwache Region, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg in erster Linie durch die Ansiedlung grosser Industriebetriebe stark wandelte. Das Wachstum erfolgte zunächst eher unkontrolliert, weswegen erste Gemeinden Ende der 1950er-Jahre Bau- und Zonenordnungen verabschiedeten und der Kanton Waadt 1966 eine Studie zur Raumplanung des Haut-Léman und des Chablais vaudois in Auftrag gab. Diese wurde vom Planungsbüro Urbaplan durchgeführt und 1969 publiziert.²⁸⁸ Sie stützte sich auf eine grösstenteils datenbasierte Analyse des Ist-Zustands,

bezog die vergangenen Entwicklungen mit ein und wagte Zukunftsszenarien. Dabei wurde zum einen der periphere Charakter, zum anderen die Prägung des Tals durch den Transitverkehr hervorgehoben. Ausserdem wurde die mitten durch das Chablais verlaufende administrative Grenze zwischen Wallis und Waadt als raumplanerisches Problem dargestellt, das eine unterschiedliche Entwicklung der gebauten Umwelt zur Folge gehabt und koordiniertes Wachstum erschwert, wenn nicht sogar verhindert hatte. Im Gegensatz zu den im Limmattal besprochenen Richtplänen in Spreitenbach handelte es sich bei der Arbeit von Urbaplan um eine übergeordnete Grundlagenstudie, auf der konkrete, kleinmassstäbliche Quartierplanungen aufbauen sollten.

Das mit Abstand grösste Bevölkerungswachstum in der Region erfuhr die Gemeinde Monthey, die von 1941 bis 1980 von 4927 auf 11285 Einwohner:innen und damit innerhalb von vierzig Jahren um beinahe 130 Prozent wuchs.

In der nächstgrösseren Gemeinde, Aigle, erhöhte sich im gleichen Zeitraum die Bevölkerungszahl zwar «nur» von 3918 Personen auf 6233, lag aber mit einer Wachstumsrate von knapp sechzig Prozent immer noch deutlich über dem Schweizer Durchschnitt.²⁸⁹ Beide Gemeinden entwickelten sich zu regionalen Zentren,²⁹⁰ ihre Siedlungskörper blieben allerdings, wie auch diejenigen der anderen Ortschaften im Chablais, bis heute klar ablesbar und wuchsen nicht zu einem grenzübergreifenden Agglomerationsgebiet zusammen, was sich nicht zuletzt auch auf die periphere Lage des Chablais zurückführen lässt.

In den Nachkriegsjahren siedelten sich in der Talebene zwischen den historischen Ortschaften, auf den bestehenden, vom Obst- und Weinbau geprägten Landwirtschaftsflächen, Industriebetriebe an, die von der guten Verkehrsanbindung sowie dem Zugang zu fliessendem Wasser profitierten. Am raumwirksamsten waren diese neuen Industriegebiete im Kanton Wallis, wo mit der Ölraffinerie in Collombey und dem Wärmekraftwerk in Vouvry die zwei grössten Bauvorhaben realisiert

wurden. Die beiden Betriebe stellten denn auch bis zu ihrer jeweiligen Schliessung die meisten Arbeitsplätze der Region. Die Ölraffinerie konnte sich nur im Rhonetal ansiedeln, weil eine Entwässerung des Moorgebiets westlich der Rhone bereits vor dem Zweiten Weltkrieg mit baulichen Massnahmen initiiert und in den 1950er-Jahren vollendet worden war. Der Entwässerung dient der schon im 17. Jahrhundert für den Transport von Waren angelegte Stockalperkanal, der parallel zur Rhone verläuft und im Wallis von Collombey bis zum Genfersee führt. Er gehört zu einer Reihe menschengemachter Grün- und Wasserräume im Chablais, zu denen auch die landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gärtnereien wie diejenige in Noville, der Botanische Garten in Saint-Triphon oder die durch eine Uferkorrektion herbeigeführte Landgewinnung in Villeneuve zählen.

Während das Walliser Chablais sich durch die Raffinerie und das Ölkraftwerk zum wirtschaftlichen Zentrum entwickelte, wurde Aigle im Kanton Waadt zum telekommunikativen Mittelpunkt des Chablais. Hier befand sich zum einen die Zentrale der Netzgruppe «025»²⁹¹ des Telefonnetzes – also der damaligen Telefonvorwahl der Region –, zum anderen wurde Aigle zu einem regionalen Zentrum der Post ausgebaut.

Von 1955 bis 1970 kam es zu einem starken Wachstum des Verkehrs im Schweizer Alpengebiet um 300 bis 500 Prozent. Im Vergleich dazu war die Zunahme in den urbanen Zentren des Mittellands zwar ebenfalls hoch, aber der Anstieg um 100 bis 150 Prozent im selben Zeitraum deutlich niedriger.²⁹²

Diese Entwicklung stand in engem Zusammenhang mit dem aufkommenden Massentourismus in den Alpenregionen, dessen Auswirkungen sich beispielhaft in den höher gelegenen Teilen des Chablais nachvollziehen lassen. Während sich in der Talebene Infrastruktur und Industrie ansiedelten, entwickelten sich die Bergregionen des Chablais in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg zum beliebten Reiseziel für den Wintertourismus. Wirtschaftsaufschwung und Wohlstandswachstum machten

regelmässige Urlaube in Ferienorten für die Mittelschicht – und damit für eine grosse Anzahl an Menschen – erstmals erschwinglich. Der damit einhergehende Umbau der Landschaften der Schweizer Bergregionen durch entsprechende Tourismusinfrastrukturen wie Berg- und Luftseilbahnen oder Skilifte, aber auch Schutzverbauungen wie Lawinenschutzanlagen ist bis weit in die Täler ersichtlich. Die Gemeinde Leysin wandelte sich nach 1945 vom Kurort zur Destination für den Wintersporttourismus, wofür neben den genannten Transportinfrastrukturen vor allem neue Beherbergungsbauten errichtet beziehungsweise bestehende Sanatorien und Grand Hotels umgebaut wurden. Kleinere, ehemals ländlich geprägte Bergdörfer, etwa in den Gemeinden Troistorrents, Val-d'Illiez und Champéry im Walliser Skigebiet «Les Portes du Soleil», wurden zu Feriendörfern ausgebaut und erfuhren eine massive Siedlungserweiterung, die in ähnlicher Weise vielerorts in den Alpen nachvollzogen werden kann.

Bald übertraf in diesen Ferienorten die Anzahl der Gäste in den zahllosen neu gebauten Hotels und Ferienhäusern diejenige der ansässigen Bevölkerung bei weitem.

Vouvry und Collombey-Muraz – Industrie und Energieinfrastruktur

Durch die Ansiedlung von zwei Grossindustriunternehmen während der «Trente Glorieuses» – die Raffinerie in Collombey-Muraz und das Wärmekraftwerk in Vouvry – bildeten sich die beiden aneinandergrenzenden Gemeinden im Walliser Bezirk Monthey nicht nur zu wirtschaftlichen Zentren im Chablais aus, sondern wurden durch die beiden in ihrer Funktion voneinander abhängigen Betriebe auch baulich miteinander verbunden.

Essenzielle Themen und Aspekte der Entwicklung grossflächiger Industrieareale und Infrastrukturen zur Energiegewinnung in den Boomjahren treten in Vouvry und Collombey-Muraz besonders beispielhaft zutage. Die erwähnten Infrastrukturbauten wirkten sich entscheidend auf die Landschaft, die regionale Entwicklung und die Bewohner:innen der Region aus und stellen

als Bautypen und in ihrer Funktion schweizweit eine Besonderheit dar. In beiden Gemeinden stieg die Bevölkerung nach dem Bau der beiden Betriebe derart an, dass die Wachstumsraten zwischen 1960 und 1970 mit je rund 35 Prozent mehr als doppelt so hoch ausfielen wie der Schweizer Durchschnitt.²⁹³ Während sich das Bevölkerungswachstum in der Gemeinde Vouvry hauptsächlich auf die 1960er-Jahre konzentrierte, wies die Gemeinde Collombey-Muraz zwischen 1940 und 1980 mit knapp 130 Prozent eine vergleichbar hohe Wachstumsquote auf wie die deutlich bevölkerungsstärkere Gemeinde Monthey, wo mit dem nach einer Gesamtplanung des Architekturbüros Suter und Suter ausgebauten Werksareal des Basler Chemieunternehmens Ciba-Geigy ebenfalls ein bedeutendes Industrieunternehmen seinen Standort hatte.

Die Arbeitsplätze, die in Collombey und Vouvry entstanden, führten auch in den umliegenden Gemeinden zu einem Bevölkerungsanstieg sowie zur Ansiedlung weiterer Industrieunternehmen, die von der Nähe zu den Grossindustrieanlagen profitierten.

In der Folge entstanden im Tal grossflächige Wohnquartiere mit zumeist einfachen Einfamilienhäusern, die sich dank der steigenden Automobilisierung zunehmend auch an weniger gut erschlossenen Berghängen ausbreiteten.

Raffinerie Collombey-Muraz

Die Raffinerie in Collombey-Muraz markiert das nördliche Ende eines Astes der Zentral-europäischen Ölpipeline (Central European Line, CEL), die von Genua durch den Strassentunnel des Grossen St. Bernhard bis ins Chablais führt.

In der Walliser Raffinerie wurde Rohöl zu Fertigprodukten wie Benzin, Kerosin, Heizöl oder Flüssiggas für den Schweizer Markt verarbeitet. Die Raffinerie nimmt eine Fläche von rund 660 000 Quadratmeter zwischen dem Canal du Bras-Neuf und dem linken Flusssufer der Rhone ein²⁹⁴ und ihr Areal wird durch orthogonal angelegte Strassen gerastert.

Ein weiteres Areal mit Tanklager und

Verladebahnhof befindet sich rechtsseitig der Rhone auf dem Gemeindegebiet von Aigle.

Das gesamte Firmengelände steht in keinem gestalterischen Zusammenhang zur umgebenden Landschaft, die Logik der Anordnung der Bauten ist durch die Produktionsabläufe bestimmt. Anschlusspunkte mit der Umgebung sind rein funktioneller Natur: Es gibt eine Verbindung zur Ölpipeline für die Anlieferung des Rohöls, Anschlüsse zum bestehenden Gleis- und Strassennetz für den Abtransport der Produkte sowie Verbindungen zur Rhone und zum Canal du Bras-Neuf für die Wasserkühlung.

Insgesamt 54 Tanklager unterschiedlicher Grösse waren auf dem Areal aufgestellt und nahmen einen Grossteil der Fläche ein.²⁹⁵ Zwei 100 Meter hohe Schornsteine bildeten die Höhendominanten der Anlage,²⁹⁶ deren einzelne Baukörper ursprünglich zahlreiche Rohrleitungen verbanden. Um den hohen Energiebedarf der Anlage zu decken, verfügte sie im Norden auf der linken Rhone-Seite über ein eigenes thermisches Kraftwerk.²⁹⁷ Ausserdem reinigte eine eigene Wasseraufbereitungsanlage das Industrierwasser, bevor es zurück in die Rhone geleitet wurde.

Am 13. März 1959 konstituierte sich in Lausanne die Société Raffineries du Rhône SA, bestehend aus den Firmen ENI (Ente Nazionale Idrocarburi) und Société financière italo-suisse SA, mit dem Ziel, am Endpunkt der CEL im Rhonetal eine Raffinerie zu errichten. Die Firma sah ihre Produktionsstätte zunächst auf dem Gemeindegebiet von Aigle vor. Allerdings wollte der Kanton Wallis sich die wirtschaftlichen Vorteile einer Raffinerie nicht entgehen lassen. Er knüpfte die Bewilligung für den Bau der Ölpipeline, die vom Grossen Sankt Bernhard über Walliser Kantonsgebiet geführt werden musste, um in Aigle zu münden, an die Bedingung, dass auch die Raffinerie auf Walliser Boden errichtet würde.²⁹⁸ Ohne die Ölpipeline wäre eine Raffinerie auf Schweizer Boden wirtschaftlich nicht sinnvoll gewesen, denn der Transport des Rohöls vom Meer über Strassen oder Schienen hätte den Preis des Endprodukts merklich gesteigert.

Der finale Standort der Raffinerie, grösstenteils auf dem Gebiet der Walliser Gemeinde Collombey und zumindest teilweise auf dem Gemeindegebiet von Aigle gelegen, folgte einem Kompromiss der beiden Nachbarkantone, dem jahrelange Verhandlungen vorangingen. Im Wallis und im Waadt war man gleichermassen von dem wirtschaftlichen Profit für das Chablais und die gesamte Romandie überzeugt.²⁹⁹ Die Raffinerie wurde schliesslich ab 1960 als erste von nur zwei Ölraffinerien der Schweiz errichtet und 1963 in Betrieb genommen. 1990 wurde sie durch Tamoil erworben und modernisiert, bevor sie letztendlich 2015 ihre Produktion einstellte.

Die politischen Entscheidungsträger der Kantone Waadt und Wallis sahen vor allem die wirtschaftlichen Vorteile einer Raffinerie auf ihrem Boden. In einem Bericht der Leitung des 2. Postbezirks Lausanne an die Generaldirektion der Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe (PTT) vom 14. November 1959 wurde die geplante Raffinerie als nicht zu unterschätzender Auslöser für ein vorhersehbares, signifikantes Bevölkerungswachstum und als Begründung für die Einrichtung eines regionalen Postzentrums in Aigle genannt.³⁰⁰ Allerdings gab es auch Stimmen, die auf die negativen Auswirkungen auf die Landwirtschaft, den Tourismus in den angrenzenden Bergregionen und die Menschen und die Umwelt im Tal hinwiesen. So machte der Schweizer Heimatschutz auf Themen der Landschaftszerstörung und Umweltverschmutzung im Zusammenhang mit der Raffinerie aufmerksam. Dessen Vorstand übermittelte dem Bundesrat und den Waadtländer und Walliser Regierungen am 3. Juli 1959 einen Brief, in dem er sich gegen den Bau der Raffinerie aussprach, denn «[...] l'installation projetée déparerait une région particulièrement belle et jusqu'à présent inviolée, et entraînerait de graves inconvénients, tels que fumée, émanations, pollution des eaux, ainsi qu'on le voit fréquemment à l'étranger, du moins jusqu'à présent.»³⁰¹ Jean Lugeon, Direktor der schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt, und der Klimaforscher Max Bouët publizierten ebenfalls 1959 eine Studie zur

prognostizierten Luftverschmutzung durch die Anlage im Zusammenhang mit den meteorologischen Bedingungen in der Rhone-Ebene, in der sie davor warnten, dass ohne die Einrichtung staatlicher Kontrollen die Rhone-Ebene durch die Abgase der Raffinerie so stark belastet würde, dass es für die dort wohnhaften Menschen, aber auch für die bestehende Landwirtschaft unzumutbar werden würde.³⁰² Die zuständigen Behörden reagierten darauf mit verhältnismässig strengen Auflagen im Bereich der Lufthygiene und des Gewässerschutzes für den Bau der Raffinerie – allgemeingültige gesetzliche Vorgaben, die die Abgase von privaten Industrien ausreichend reglementierten, gab es damals noch nicht –, was in der Bevölkerung und unter Fachleuten positiv aufgenommen wurde.³⁰³ Die Anlage stand damit in einem Spannungsfeld zwischen den negativen Auswirkungen der befürchteten Umwelt- und Landschaftverschmutzung und der positiven Wirkung des wirtschaftlichen Aufschwungs für die Region. Letztere hatte zumindest in der Planungsphase überwogen. H. Ruf, Sektionschef an der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), behauptete sogar in einer ausführlichen Besprechung, dass die Raffinerie beide Positionen miteinander vereinbaren könne: «Die Anlagen sind ein weiterer Beweis, dass Raffinerien weder hässlich zu sein brauchen noch eine untragbare Bedrohung für die Reinheit der Luft und Gewässer darstellen, vorausgesetzt, dass man die nötigen Vorsorgen trifft.»³⁰⁴ Inwiefern gestalterische Massnahmen gegen die vermeintliche Hässlichkeit der Anlage getroffen wurden, führt der Autor jedoch nicht aus. Überhaupt ist bezüglich der Berichterstattung rund um die Raffinerie festzustellen, dass diese sich auf rein technische Parameter konzentrierte, und zwar sowohl wenn es um die Beschreibung der Funktionsweise der Anlage ging, als auch wenn auf Kritik der Gegner:innen eingegangen wurde. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass – anders als bei anderen Grossinfrastrukturprojekten dieser Zeit – die «harmonische» Einbettung der Raffinerie in die Landschaft nicht gefordert oder kommentiert wurde. In den Fach- und

Tageszeitungen wurde lediglich auf die Umweltbelastung durch Abgase und die Auswirkungen auf das Grundwasser eingegangen, die durch technische Massnahmen im Rahmen gehalten werden sollten.³⁰⁵ Dementsprechend ist davon auszugehen, dass bei der Anordnung, Form und Materialisierung der Raffineriebauten ausschliesslich die notwendigen Produktionsschritte ausschlaggebend waren. Daraus entstand eine wahrliche Prozessarchitektur,³⁰⁶ charakterisiert durch Röhrensysteme und vergleichbar mit der Anlage von Chemiefabriken oder Sortierzentren

. Im Gegensatz zu diesen Bauten sind Ölraffinerien in der Regel jedoch grösser und damit landschaftsprägender, und ihre technische Infrastruktur wird nicht durch eine architektonisch gestaltete Hülle umschlossen. Entsprechend wird auch die Autorenschaft der Raffinerien in den Berichterstattungen nicht genannt. Dies lässt darauf schliessen, dass diese Bauwerke noch stärker als andere technische Infrastrukturen rein auf ihre Funktion reduziert wurden. Dass keine Massnahmen für die Einbettung in die Landschaft getroffen wurden, mag auch an der Situierung in einem vergleichsweise dünn besiedelten Tal liegen, wodurch das Bauwerk nur von wenigen Menschen und aus wenigen Perspektiven einsehbar ist. Es ist jedoch nicht abzustreiten, dass die Raffinerie mit ihren Tanks und Leitungen die gebaute Umwelt des Chablais wesentlich prägte. Trotzdem – oder vielleicht auch wegen des nicht vorhandenen Diskurses um gestalterische Aspekte – wird die Anlage seit 2021 zurückgebaut. Bis 2025 sollen alle Spuren des Industriedenkmals beseitigt sein.³⁰⁷

Wärme kraftwerk Chavalon-sur-Vouvry

Das Wärme kraftwerk thront wie eine «moderne Burg»³⁰⁸ auf einem natürlichen Plateau in Chavalon-sur-Vouvry rund 400 Meter über der Rhone-Ebene. Von 1965 bis 1999 wurden hier Nebenprodukte der Raffinerie Collombey für die Gewinnung von elektrischer Energie verbrannt. Durch seine exponierte Lage ist es vom gegenüberliegenden Ufer des Genfersees – von Montreux, Vevey und sogar noch von Chexbres –

sichtbar. Erschlossen wird das Ölkraftwerk Chavalon-sur-Vouvry über eine schmale Bergstrasse, die von der durch den bewaldeten Berghang verlaufenden Strasse von Vouvry nach Miex abzweigt und direkt beim Kraftwerk endet. Ursprünglich verband zudem eine Seilbahn das Dorf Vouvry im Tal mit dem Wärme kraftwerk auf dem Berg, die insbesondere der Beförderung der Arbeitskräfte diente.³⁰⁹ Ein erstes, unscheinbares bauliches Element des Wärme kraftwerks befindet sich bereits in der Rhone-Ebene: eine 10,5 Kilometer lange Pipeline, die die Raffinerie im Tal mit dem Wärme kraftwerk auf dem Berg verbindet und dabei eine Höhendifferenz von 460 Metern überwindet.³¹⁰ Sie verläuft im Tal grösstenteils unterirdisch und parallel zum Stockalperkanal, von dem ebenfalls Wasser zur Kühlung des Kraftwerks hochgepumpt wurde.

Das Kraftwerk selbst wurde auf einem für die Bauaufgabe verhältnismässig kleinen Areal von 120 000 Quadratmetern errichtet³¹¹ und besteht aus einem Ensemble von mehreren Bauten unterschiedlicher Grösse.

Bereits von weitem sichtbar sind der schlanke, 120 Meter hohe Schornstein, die beiden vertikalen Volumen der Kesselhäuser sowie ein niedriges, lang gestrecktes Maschinenhaus. Südlich des Maschinenhauses steht das Betriebsgebäude und entlang der Strasse sind am südlichen Ende des Geländes vier eindrucksvolle Kühltürme angeordnet. Im Osten befinden sich 17 fast identische zweigeschossige, in drei Gruppen angeordnete Einfamilienhäuser für die Kaderbelegschaft und ihre Familien. Sie liegen etwas tiefer als das Kraftwerk und haben eine ideale Ausrichtung nach Südosten.³¹²

Wie schon die Raffinerie in Collombey sollte auch das Wärme kraftwerk, mit dem der gestiegene Energiebedarf im Kanton Waadt gedeckt werden sollte, zu Beginn der Planung seinen Standort in der Gemeinde Aigle erhalten. In diesem Sinn trieb der Kanton ab dem Frühsommer 1959 das Projekt voran und identifizierte die Energie de l'ouest suisse (EOS), die sich mit der Société Raffineries du Rhône S. A. zu einem Konsortium für die Planung des Wärme kraftwerks

zusammenschloss, als einzigen möglichen Betreiber eines Kraftwerks dieser Grösse. Im Oktober 1959 wurde mit ersten Studien zum Bauwerk begonnen und am 18. Februar 1961 das Baugesuch für ein thermisches Kraftwerk mit einer Leistung von 150 Megawatt auf dem Gemeindegebiet von Aigle eingereicht, gegen das es 39 Einsprachen gab. Die überwiegende Mehrheit dieser Einsprachen formulierte Sorgen bezüglich der Emissionen eines Wärmekraftwerks in der Ebene, vermutlich sensibilisiert durch den Umweltdiskurs, der bereits bei der Planung der Raffinerie stattgefunden hatte. Die Gemeinde Aigle erteilte trotzdem am 28. März 1961 die Baubewilligung, wenn auch mit der Auflage, die Konzentration des giftigen Gases Schwefeldioxid (SO_2) in der Atmosphäre zu reduzieren. Gegen die Genehmigung trafen wiederum 24 Einsprachen beim waadtländischen Staatsrat ein. Letzterer bestätigte zwar die Baubewilligung, knüpfte diese aber an besonders strenge Bedingungen. Unter anderem wurde die Errichtung eines 300 Meter hohen Schornsteins verlangt – im Baugesuch hatte dieser «nur» eine Höhe von 120 Metern.³¹³ Gegen diesen sprach sich nun aber das Eidgenössische Luftamt (heute Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL) aus, das in ihm ein «ausserordentlich gefährliches»³¹⁴ Hindernis für den Luftverkehr sah. Die gegensätzlichen Anforderungen der verschiedenen Behörden machten den Bau einer «Centrale thermique d'Aigle» unmöglich. Die erneute Standortsuche führte zunächst in die Waadtländer Gemeinden Roche und Yvorne am östlichen Talausgang des Chablais, in denen mehrere Standorte geprüft und ein in den Felsen gehauener Rauchabzug in Erwägung gezogen wurde. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass sich der gegenüberliegende Berghang auf Walliser Kantonsgebiet als Standort für das geplante Kraftwerk aus topografischen Gründen besser eignete und eine dortige Realisierung deutlich günstiger zu stehen kommen würde. Am 2. April 1962 reichte das Konsortium daher ein Baugesuch bei der Gemeinde Vouvry für den Standort Porte-du-Scex ein und der Kanton Waadt, namentlich die Gemeinde Aigle, verlor

bereits das zweite Grossindustrieprojekt an den Nachbarkanton. Da das Kraftwerk von der EOS betrieben wurde, profitierte trotzdem die ganze Romandie von der dortigen Stromproduktion.

Bald wurde klar, dass auch in Porte-du-Scex kein genügend hoher Schornstein errichtet werden konnte, und der Standort wurde ein weiteres Mal verschoben, nun auf die Pro de Taila auf 1242 Meter Höhe, was diverse Probleme für die Zulieferung und den Unterhalt von Baustelle und Kraftwerk bereitete. Es war schliesslich Professor Jean Lugeon, seit seinem einschlägigen Bericht von 1959 Experte für die klimatischen Bedingungen im Chablais, der den «balcon naturel de Chavalon» auf 830 Meter Höhe als Standort vorschlug, da er die dortigen Windverhältnisse als vorteilhaft für eine Verteilung der Emissionen des Wärmekraftwerks beurteilte.³¹⁵

Nachdem der Standort festgelegt worden war, wurde ein strenger Zeitplan für den Bau des Ensembles bestimmt: Bereits im Herbst 1963 wurde mit den Bauarbeiten begonnen, wobei im Winter zunächst die Errichtung der Zufahrtsstrasse und Erdarbeiten auf dem Bergplateau stattfanden. Ausserdem wurde ein temporäres Arbeiterdorf gebaut, um einige der bis zu 700 sich gleichzeitig auf der Baustelle aufhaltenden Arbeiter zu beherbergen.³¹⁶ Die ersten Fundamente wurden im April 1964 gegossen und schon im Herbst 1965 ging die erste 150-Megawatt-Anlage in Betrieb, die zweite folgte rund ein Jahr später.³¹⁷

Der Zeitdruck im Planungs- und Bauprozess hatte Auswirkungen auf die Gestaltung der Anlage. Die meisten Bauten wurden als Stahlkonstruktionen konzipiert, um grosse Spannweiten und eine möglichst kurze Bauzeit zu garantieren. Zur weiteren Optimierung des Bauablaufs wurden zudem Bauelemente vofabriziert.

Dabei wurden Fassadensysteme gewählt, deren Elemente innert kürzester Zeit beschafft werden konnten, ohne dass dabei grosse Rücksicht auf deren ästhetische Eigenschaften genommen werden musste.³¹⁸ Dass trotz Hochkonjunktur Baumaterial nicht unbegrenzt zur Verfügung stand, kann auf den enormen Bauboom in

der Region, insbesondere im Zusammenhang mit diversen Baustellen für die *Expo 64*, zurückgeführt werden, der eine hohe Auslastung der produzierenden Firmen und einen Arbeitskräftemangel zur Folge hatte. Sicherlich spielte der für ein Bauvorhaben dieser Grösse äusserst enge Zeitplan in der Bauphase nach langer Grundlagengestaltung auch eine Rolle, sodass im Bauprozess die Effizienz im Baustellenablauf im Vergleich zu ästhetischen Kriterien höher gewichtet wurde.

Während für den Bau des Wärmekraftwerks eine grosse Zahl spezialisierter Ingenieurbüros verantwortlich zeichnete,³¹⁹ wurde für die Gestaltung des Ensembles das Lausanner Architekturbüro Atelier des Architectes Associés (AAA) beauftragt. Die Architekten erhielten ihr Mandat erst im September 1963, als bereits mit den ersten Bauarbeiten begonnen worden war, und gaben im Dezember desselben Jahres – innerhalb von nur vier Monaten – das definitive Projekt ab. AAA gestaltete die Gebäudehüllen der Hochbauten und schrägte beispielsweise bei den Kesselhäusern die Flächen leicht ab, um die monumentale Erscheinung der Volumina abzumildern. Die Farbgebung der Fassaden ist mehrheitlich in verschiedenen Blautönen gehalten, wodurch die Gebäude bestmöglich mit dem Himmel verschmelzen sollten.³²⁰

Die grossmassstäbliche Wirkung des Kraftwerks und seine Sichtbarkeit auch aus weiter Entfernung war den Architekten von AAA bereits in der Planungsphase bewusst und beeinflusste ihre Gestaltungsentscheidungen. Im Architektennachlass finden sich neben Modell- und Baustellenbildern auch aus dem Flugzeug aufgenommene Fotografien des Grundstücks aus verschiedenen Perspektiven vor dem Bau des Kraftwerks.³²¹ Die Fernwirkung dieses Bauensembles hat eine grössere Bedeutung und Relevanz als seine Nahwirkung, da es die ganze Landschaft von Chexbres bis Bex dominiert und den Betrachtenden von weitem als visueller Marker dient. Aus der Nähe wurde das Kraftwerk dagegen nur von einer kleinen Zahl von Menschen wahrgenommen.

In einer 1966 erschienenen Sondernummer des *Bulletin technique de la Suisse romande* zur «Centrale thermique» erläuterten René Vittone und Alin Décoppet von AAA in einem der Artikel ihre Rolle als Architekten in einer grösstenteils von Ingenieuren erbrachten Bauleistung.³²²

Ihre eigene Arbeit beschrieben sie als eine mehrheitlich ästhetische, die sich grösstenteils auf die Gestaltung der Gebäudehüllen beschränkte. Ausserdem waren sie mit der Aufgabe betraut worden, «ce «monstre» industriel dominant la vallée du Rhône»³²³ möglichst harmonisch in die Landschaft einzubetten. Auch die Firma Sulzer, Lieferantin der Heizkessel der Anlage, liess auf einer aus der Bauzeit stammenden Werbetafel verlauten: «Thermische Kraftwerke lassen sich architektonisch ebenso harmonisch in das Landschaftsbild einbauen wie hydraulische Zentralen.»³²⁴ Dabei ist in beiden Fällen von einer «harmonischen» Einbettung der Kraftwerke die Rede, wobei in der Realität der Planung und Erstellung solcher Bauwerke in der Regel eine kontroverse Debatte über deren Gestaltung und insbesondere deren Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die gebaute Umwelt vorausgegangen war.

Auch die *Schweizerische Handelszeitung* als grösste Schweizer Wirtschaftszeitung lobte explizit die Einbettung in die Landschaft: «Von der Ebene ist je nach Belichtung oft nur das helle Kamin zu erkennen, die übrigen Anlagenteile verschmelzen mit dem dunklen Hintergrund des Berghanges.»³²⁵ Während vonseiten der Planenden und des Wirtschaftssektors diese positive Haltung vertreten wurde, fasste die in der Region ansässige Tageszeitung *La Gazette de Lausanne* die Kritik gegen das Bauvorhaben treffend zusammen: «Kurioser Ort, um eine Fabrik zu errichten!»³²⁶

Die Identifikation mit dem Kraftwerk und der Stolz darüber waren bei den beteiligten Unternehmen gross. Anders als bei der Raffinerie produzierten neben der Firma Sulzer weitere Bauunternehmen Werbetafeln, auf denen sie sich mit Baustellenfotografien des Wärmekraftwerks mit dem Bauwerk in Verbindung brachten.³²⁷

Auch AAA identifizierte sich mit dem Bauvorhaben: Das Büro fertigte ein vierseitiges Informationsblatt in seiner Serie «AAA realisations» an³²⁸ und stellte es als zweites Projekt in seiner Publikation «AAA, 1961–1975» vor.³²⁹

Nicht alle seine Projekte machte es so offensichtlich publik. AAA ging sogar so weit, im Zuge dieses Bauvorhabens eine «neue Definition der Architektur»³³⁰ zu imaginieren. Anstatt die Projektleitung zu übernehmen, agierten seine Architekten als Spezialisten innerhalb eines Teams von Expert:innen. Es ging nicht um «Prestige»³³¹, sondern entsprechend dem Selbstbild von AAA um die Fertigstellung eines Bauwerks im Sinne von industriellen Vorgaben. Damit wird auch eine Aufwertung von technischen und Ingenieursleistungen gegenüber den rein ästhetischen impliziert – ein zentraler Aspekt in Bezug auf historische und aktuelle Baukulturdiskurse, in denen die Werke und Leistungen von Architekt:innen häufig eine grössere Rolle zu spielen scheinen als die der Ingenieur:innen.

Ähnlich wie bei der benachbarten Raffinerie kommunizierten die Verantwortlichen in Verwaltung und Politik während der Planungs- und Bauphase aktiv über wirtschaftliche und weitergehende Vorteile, die das Ölkraftwerk für die Region brachte. In zahlreichen regionalen Tageszeitungen finden sich dementsprechend Schlagzeilen wie «Schöne Walliser Energie»³³² und «Ein modernes und dynamisches Wallis»³³³. Dass Medienberichte kritisch zu lesen sind, zeigt eine Information, die gegeben wurde, nämlich dass es sich um das erste Schweizer Wärmekraftwerk handle, wobei deutlich kleinere bereits in den späten 1940er-Jahren gebaut worden waren. Tatsächlich war es aber das erste – und (vorerst) letzte – kommerziell genutzte Ölkraftwerk dieser Grössenordnung, denn schon kurze Zeit danach lag der Fokus der Energiebranche auf der Kernenergie.

Die Architekten waren zur Bauzeit davon überzeugt, dass in der Funktion der Bauten ihre Daseinsberechtigung lag. In ihrer Informationsbroschüre zum Ölkraftwerk heisst es: «Diese Fabrik wird nicht umgebaut werden, eines Tages wird

sie einfach hinfällig sein.»³³⁴ Das Zitat muss dabei in seinem historischen Kontext verstanden werden, einer Zeit, die noch stark von Bildern eines unbegrenzten Wachstums und – zumindest theoretisch – unlimitierten Materialflusses geprägt war. Auch wenn AAA in diesem Zusammenhang keine Extremposition wie etwa der japanische Metabolismus vertrat, so knüpfte es doch die Erhaltung der Bauten an deren Funktion. In Anbetracht einer klimaneutralen Umgestaltung des Bauwesens und der kulturellen Bedeutung der Anlage ist diese Position aus der Perspektive des 21. Jahrhunderts allerdings zu hinterfragen und eine Erhaltung des funktionslos gewordenen Ensembles aus Gründen der Nachhaltigkeit heute durchaus wünschenswert.

Aigle – Stadtinfrastruktur

Zu Beginn der Boomjahre konnte die Gemeinde Aigle nur ein moderates Wachstum von 4022 Einwohner:innen im Jahr 1945 auf 4850 Einwohner:innen im Jahr 1963 verzeichnen.³³⁵ Nach Inbetriebnahme der Raffinerie und des Wärmekraftwerks, spätestens aber nach der Eröffnung des Autobahnabschnitts der N9 bis Aigle in den 1970er-Jahren kam es zu einem starken Bevölkerungszuwachs: Fast 7000 Personen waren Anfang der 1970er-Jahre in Aigle gemeldet.³³⁶ Prognosen, auf die sich die Verwaltung stützte, gingen von einer weiteren Zunahme auf über 10 000 Einwohner:innen bis zum Jahr 1990 aus.³³⁷ Insbesondere westlich der Bahngleise wurden in diesem Zusammenhang neue Wohnquartiere erschlossen, in denen vor allem Ein- und Mehrfamilienhäuser in durchgehenden Grünräumen errichtet wurden. Der Stadtmittelpunkt verschob sich in der Folge von der Altstadt zum Bahnhof hin, wodurch die Bahnlinie und die umgebenden Industrieareale die Stadt in die Altstadt im Osten und die moderne Stadterweiterung im Westen teilten.

Die Industrie entwickelte sich vor allem entlang der Gleise nördlich und südlich des Bahnhofs. Ein Depot der SBB wurde in den 1960er-Jahren erweitert und führte gemeinsam

mit in den 1960er-Jahren errichteten Kasernen zu weitläufigen, nicht öffentlich zugänglichen Areas mitten im Stadtgebiet. Paradigmatisch steht Aigle für die Entwicklung zahlreicher Kleinstädte der Schweiz in den Jahren 1945 bis 1975. Das kleine mittelalterliche Städtchen entwickelte sich zu einem wichtigen regionalen Zentrum, das vor allem im Bereich der Kommunikationsinfrastruktur mit der Telefonzentrale und dem regionalen Postzentrum wesentliche Funktionen für die gesamte Region übernahm. Ausserdem stellte Aigle einen zentralen Verkehrsknotenpunkt im Chablais dar: Von hier starten die Eisenbahnstrecken nach Leyrin, zu den Diablerets und nach Champéry sowie die Alpenstrasse nach Château-d'Oex.³³⁸ Auch die Strassenverbindungen wurden in den Nachkriegsjahren ausgebaut. 1965 errichteten etwa die Ingenieure François Panchaud, Marc-Henri Derron und Jean-Pierre Stucky in diesem Zusammenhang den Viaduc du Ponty.³³⁹ Das Wärmekraftwerk von Vouvry war gemeinsam mit diesem Infrastrukturbau während dessen Bauzeit Anlass zur Prognose, dass sich das Chablais rund um Aigle zu nichts weniger als zur «[...] attraktivsten Region der Romandie!» entwickeln würde.³⁴⁰

Dieser Bedeutungszuwachs, den Aigle nach dem Zweiten Weltkrieg innerhalb der Region erfuhr, zog auch im historischen Stadtzentrum bauliche Veränderungen nach sich. Die Architekten Nikola Petrović Njegoš, Michel-Robert Weber (beide AAA) und Eugène Calandra planten dort 1961 bis 1963 ein Rathaus, in dem die Bezirks- und Gemeindeverwaltung Platz fand. Alle drei waren beim Architekten Aloïs Chappuis, dem der Entwurf zuzuschreiben ist, angestellt und übernahmen die Planungen nach seinem plötzlichen Tod im Jahr 1958.³⁴¹

Neues Postgebäude Aigle

Ebenfalls im historischen Zentrum war seit 1906 die Poststelle von Aigle im Erdgeschoss eines Gebäudes an der Rue de la Gare eingemietet.³⁴² Der Mietvertrag wurde zum 30. Juni 1956 vom Vermieter M. Amacker gekündigt, der sich dadurch höhere Mieteinnahmen erhoffte. Gleichzeitig

benötigte die Post langfristig mehr Fläche, die an diesem Standort nicht realisiert werden konnte.³⁴³ Am 14. November 1959 stellte die zuständige Postbezirksleitung in Lausanne daher einen Bedürfnisnachweis für ein neues Postgebäude in Aigle zu Händen der Generaldirektion der PTT in Bern zu.³⁴⁴ Sie argumentierte mit der Grösse des Bezirks, der voraussehbaren Bevölkerungszunahme, dem wirtschaftlichen Wachstum im Zusammenhang mit der geplanten Raffinerie und mit der guten Verkehrsanbindung der Gemeinde. Daraus entstand die Idee eines regionalen Postzentrums in Aigle, wo die Postsendungen über die Gleise der SBB angeliefert, sortiert und anschliessend im Chablais verteilt werden sollten.³⁴⁵ Gewünscht war eine angemessene Poststelle mit mehr Briefkästen, Schaltern und Platz für Kundenkontakt. Von 1962 bis 1968 erwarben die PTT drei Grundstücke gegenüber dem Bahnhof mit einer Fläche von insgesamt 2693 Quadratmetern und 1975 stimmte der Verwaltungsrat der PTT über den Baukredit für das neue Postzentrum in Aigle ab, sodass dem Vorhaben nichts mehr im Weg stand.³⁴⁶

Dabei wurde das Gebäude bewusst zu gross für die damaligen Bedürfnisse dimensioniert und ein Teil der Flächen wurde für Büros, ein Restaurant und als Wohnungen vermietet. Vermutlich ging man zur Planungszeit davon aus, dass die Raumbedürfnisse der Post weiterhin anwachsen würden, sodass darüber hinaus das dreigeschossige Postgebäude so konzipiert wurde, dass noch weitere drei Geschosse hätten aufgestockt werden können.³⁴⁷

Die Gemeinde Aigle wünschte sich, «dass die PTT einen mehrgeschossigen Bau erstellen, der sich harmonisch in das Ortsbild einordnet»³⁴⁸. Die Architekten von AAA, die von der Hochbauabteilung der PTT mit der Planung beauftragt wurden, reagierten auf diesen Wunsch mit einem strassenfolgenden Riegelgebäude von 54,6 Metern Länge, das sich zwar mit seinen drei Stockwerken in der Geschossigkeit, nicht jedoch mit seiner Körnigkeit und seiner Materialität an die Umgebung anpasste.³⁴⁹

Am 11. Dezember 1978 – mitten in der Hochsaison des Brief- und Paketversands vor Weihnachten – erfolgte schliesslich der offizielle Umzug in das neue Postgebäude.³⁵⁰ Das etablierte «Buffet de la gare» blieb während der Bauzeit des neuen Gebäudes an seinem historischen Standort noch in Betrieb, die übrigen Bauten in der Rue Kraft wurden abgebrochen.³⁵¹

Im Februar 1979 wurde schliesslich auch das Restaurant zugunsten von Parkplätzen vor dem Bahnhof abgebrochen.³⁵²

Nach Bauabschluss erschien in der lokalen Zeitschrift *Messenger des Alpes* ein reich bebildeter Artikel über die Besonderheiten und Vorzüge der modernen Postfiliale, in dem das Postgebäude durchwegs positiv dargestellt und in Zusammenhang mit dem Aufschwung und dem Wachstum der Gemeinde von einem Dorf zu einer Stadt gebracht wurde: «Man hat sich von einem Dorfamt zu demjenigen einer Grossstadt entwickelt, große Halle, viel Marmor, unendlich viel Platz, interne Telefonverbindungen zwischen den Abteilungen, optimale Sicherheit in allen Bereichen [...]»³⁵³ In der Waadtländer Tageszeitung *24 heures* folgte 1979 ein Artikel, der sich gegen die in Aussicht gestellte Aufstockung der jüngst fertiggestellten Post aussprach: «Und auch wenn sich manche wünschen, dass das Gebäude noch höher wird, muss man klarstellen, dass es gut so ist. Nicht noch höher, bitte. Das wäre so schade!»³⁵⁴ Stellungnahmen wie diese zeigen, dass kurz nach Fertigstellung des Gebäudes widersprüchliche Wahrnehmungen bestanden und die wohlwollende Beschreibung des *Messengers des Alpes* nicht repräsentativ für die gesamte Fachwelt und die lokale Bevölkerung war. So blieben auch Berichterstattungen über die neue Post in Aigle in den grossen Fachzeitschriften aus, was darauf schliessen lässt, dass die Fachwelt diese Poststelle nicht als ein herausragendes Beispiel wahrnahm. Auch eine umfassende Sanierung des Bauwerks in den 2010er-Jahren, bei der die Fassaden aus Stahlbeton und den vorfabrizierten Elementen vollständig entfernt beziehungsweise verdeckt wurden und die zu einem komplett veränderten ästhetischen Ausdruck führte,³⁵⁵ deutet

auf ein Missfallen der Gestaltung des Gebäudes unter den Entscheidungsträger:innen hin – wenn gleich in diesem Fall rund dreissig Jahre nach Fertigstellung. Dagegen hat ein ästhetisches Element aus dem 19. Jahrhundert bis ins 21. Jahrhundert überlebt: Die Figur eines Pferdes, die einst die Vorderseite des historischen Restaurantgebäudes zierte, wurde von AAA in die bahnhofseitige Fassade des Neubaus integriert und überlebte auch dessen Sanierung. Ähnliche aus dem Kontext gerissene, bauliche Erinnerungstücke wurden von dem Vorgängergebäude in das Postreitergebäude in Basel integriert.

Telefonzentrale Aigle

Nördlich des Postgebäudes am Chémin de Pré Russin befindet sich mit der Telefonzentrale ein weiterer wichtiger Bau der Kommunikationsinfrastruktur. Am 21. November 1950 folgte die Automatisierung der 1885 eröffneten und 1931 modernisierten Anlage als einer der letzten Zentralen im Kanton Waadt mit zunächst 1000 Anschlüssen, die sukzessiv auf 4000 im Jahr 1971 ausgebaut wurden.³⁵⁶ Für den Ausbau der Anlage war eine Erweiterung des historischen Gebäudes notwendig, wofür die PTT 1967 einen an die Zentrale angrenzenden Landstreifen von 284 Quadratmetern kauften.³⁵⁷ Das Projekt wurde von den Aigler Architekten Jean Serex und Albert Berrut, die auch die Wohnhäuser beim Kraftwerk Vouvry entworfen hatten, im Auftrag der Direktion der eidgenössischen Bauten geplant.³⁵⁸ Der Bau des Anbaus erfolgte von 1973 bis 1975, danach wurden die Räume bis 1978 technisch ausgestattet und anschliessend in Betrieb genommen.³⁵⁹

Der Zugang zum Ensemble erfolgt über den Altbau und befindet sich von der Strasse abgewandt. Die Strassenfassade ist bis auf acht Tore für Zulieferungen geschlossen, an der Ost- und Westfassade gliedern Fensterbänder die ansonsten massive Steinfassade, deren Farbigkeit an den verputzten Altbau angelehnt ist. Auf dem Flachdach des Neubaus befindet sich eine Antenne und unterirdische Kabelschächte verbinden das Gebäude mit den Gemeinden Vouvry, Monthey,

Villars-sur-Ollon und Leysin.³⁶⁰ Die neue Postzentrale weist eine rund viermal so grosse Grundfläche wie der Ursprungsbau auf und wirkt im Vergleich zum Bestandsgebäude massiv.

Für die «abonnés au téléphone du groupe d'Aigle» wurde von den PTT eine 16-seitige Broschüre produziert, um über die Telefonzentrale und die damit einhergehenden technischen Innovationen und Veränderungen im Telefonverhalten zu informieren.³⁶¹ Die Titelseite schmückt nicht etwa die Telefonzentrale selbst, sondern eine Kohlezeichnung des Schlosses von Aigle in unberührter Landschaft sowie die beiden Wappen der Kantone Waadt und Wallis. In einer lokalen Tageszeitung wurde immerhin ein Foto der Telefonzentrale an den Anfang einer vierseitigen Berichterstattung über ihre Inbetriebnahme gestellt.³⁶² Anders als beim Postgebäude wurde aber in keinem der Artikel auf die Gestaltung des Bauwerks oder seine Verortung eingegangen, und das Gebäude selbst wurde, wie üblich bei dem Bautyp der Telefonzentrale, auch nicht mit seiner Funktion beschriftet.³⁶³ Die Unbekanntheit des Bautyps, dessen Funktion von den meisten Menschen nicht mit der Handlung des Telefonierens in Verbindung gebracht wurde, führte zu einer gewissen Unsichtbarkeit des Gebäudes im kollektiven Bewusstsein, das hier repräsentativ für andere Telefonzentralen der PTT und ähnliche Bautypen steht. Hinzu kommt, dass die Telefonzentralen anders als beispielsweise Postgebäude nicht Teil eines Fachdiskurses unter Architekt:innen gewesen zu sein scheinen. So gibt es in der Periode von 1945 bis 1975 keine Artikel dazu in führenden Architekturzeitschriften wie *Bauen + Wohnen*, *Bulletin technique de la Suisse romande* oder *Werk*. Die fehlende gesellschaftliche Wahrnehmung und Repräsentation in Fachzeitschriften hat vermutlich auch dazu beigetragen, dass die PTT – oder ab 1998 die Post und die Swisscom – unterschiedlich mit ihren Bauten umgegangen sind. So hat die Telefonzentrale in Aigle, im Gegensatz zu der in der Nachbarschaft liegenden Post, seit den beschriebenen Erweiterungen in den 1970er-Jahren keine baulichen Veränderungen

in der Gebäudehülle erfahren. Das kann neben der Wahrnehmung des Bauwerks auch in der veränderten Eigentümerschaft begründet liegen, denn während die Postgebäude nach Auflösung der PTT von der Schweizerischen Post übernommen wurden, befinden sich die Telefonzentralen im Besitz der Swisscom.

Leysin – Tourismus

René Vittone und Léopold Veuve, zwei der Gründungsmitglieder des Architekturbüros AAA, wiesen in einem Artikel zum Wärmekraftwerk in Vouvry bereits auf die Bedeutung der Landschaft des Chablais für den Tourismus hin.³⁶⁴ Ein Beispiel für eine Ortschaft, in der die Tourismuswirtschaft einen grossen Einfluss auf das Ortsbild und die gebaute Umwelt genommen hat, ist die Gemeinde Leysin.

Der Ort liegt auf rund 1250 Meter Höhe und wird von Aigle über Strasse und Schiene erschlossen. Die Gemeinde entwickelte sich Ende des 19. Jahrhunderts zu einem bekannten Tuberkulosekurort mit zur Blütezeit 3000 Kurbetten, was damals fast die gesamte Hotellerie der Gemeinde ausmachte.³⁶⁵ Da die Kurgäste in ihren Hotels blieben und in der Regel keine weiteren Dienstleistungen in Anspruch nahmen, entstand kein eigentliches Dorfzentrum.³⁶⁶ So bestand der Ort grösstenteils aus einer Aneinanderreihung von Sanatorien. Medizinische Fortschritte führten Mitte der 1940er-Jahre zu einem geringeren Bedarf an Kuraufenthalten, was sich negativ auf die Logiernächte in Leysin auswirkte. Ab 1950 schlossen die ersten Sanatorien ihre Pforten.

Die Gemeinde weitete deshalb ab Mitte der 1950er-Jahre ihr Angebot aus und wandelte sich zu einem Tourismusort mit Fokus auf den Skisport. Am Umbau von Leysin war Frédéric Tissot massgeblich beteiligt, der damals die seit 1923 bestehende Société de Développement de Leysin (SDL) präsidierte.³⁶⁷ Die SDL gründete am 8. Mai 1956 Leysintours S. A. für die Durchführung diverser Bauaufgaben.³⁶⁸ Sie bauten mehrere bestehende Sanatorien in Hotels um und vermieteten

diese an Tourismusunternehmen wie Touropa. Neubauten von Hotels und Feriendörfern wurden hingegen durch Bauherrschaften wie den Schweizerischen Gewerkschaftsbund, die Mutualités chrétiennes de Belgique und die Schweizer Reisekasse initiiert.³⁶⁹ Der Fokus wurde auf das niedrige Preissegment gelegt und Leysin wurde «zum größten sozialtouristischen Experiment der Alpenregion»³⁷⁰. Der Urlaub sollte für eine breite Mittelschicht – sowohl aus der Schweiz als auch aus dem europäischen Ausland – erschwinglich gemacht werden. Das Experiment gelang, die Zahl der Übernachtungen pro Jahr stieg im Zeitraum von 1955 bis 1970 von 21046 auf 461971.³⁷¹ Die eingezonten Bauflächen wuchsen von 37 Hektar im Jahr 1942 auf 55 Hektar im Jahr 1972 an. Im selben Jahr standen in Leysin 10 400 Betten für Tourist:innen zur Verfügung.³⁷² Die Erweiterung der Siedlungsfläche erfolgte dabei vor allem in Les Esserts im Nordwesten von Leysin, wo frei stehende Chalets, das Hotel Reine Fabiola und das Village de Vacances gebaut wurden.

Der Neu- und Umbau von Beherbergungsbauten wurde durch verschiedene neu errichtete Infrastrukturen ergänzt. Dazu gehörten insbesondere für den Sommertourismus ein Minigolfplatz, ein Tennisplatz sowie ein ungedecktes, beheiztes Schwimmbad.³⁷³ Darüber hinaus wurden durch den Bau des Sessellifts «Solacyre» und der Gondelbahn «Berneuse» – Letztere mit einem Chalet-Restaurant auf dem Berggipfel – von Leysin aus Verbindungen in die umliegenden Berge geschaffen.

Die Infrastrukturen stehen hier exemplarisch für den Bau zahlreicher Seilbahnen und Skilifte in den Schweizer Alpen, durch die die Bergregionen einerseits für eine breite Masse an Menschen erschlossen wurden, die andererseits aber auch zu einer starken Veränderung der vorher naturnahen Landschaften führten. Kleine Dörfer und Ortschaften wurden urbanisiert und in ein Netzwerk touristischer Infrastrukturen eingebunden, wodurch sich diese Räume nicht nur baulich veränderten, sondern sie auch anders wahrgenommen und erlebt werden konnten.

Village de Vacances – Feriendorf des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds

Anlässlich seines 75-jährigen Bestehens führte der Schweizerische Gewerkschaftsbund 1959 einen Wettbewerb für ein Feriendorf am Rand von Leysin durch, an dem fünf Schweizer Architekturbüros teilnahmen.³⁷⁴ Die Architekten Michel-Robert Weber, Nikola Petrović Njegoš (beide AAA), Rudolf Schoch und René Möller setzten sich mit ihrem Entwurf durch und planten das Gebäudeensemble, das ab 1960 gebaut und am 28. Juni 1961 eröffnet wurde.

Die zwanzig eingeschossigen Ferienhäuser stehen in drei Reihen auf einem Grundstück von circa 20 000 Quadratmetern und liegen nordwestlich des Zentrums von Leysin.

Dem Hang folgend sind alle Häuser nach Südosten ausgerichtet, sodass die Gäste von einer Aussicht auf das Alpenpanorama profitieren. Die Häuser verfügen jeweils über drei Zimmer mit Teeküche und Badezimmer. Im Sinne des Sozialtourismus können hier Familien mit bis zu fünf Personen günstig unterkommen.³⁷⁵

Ein Gemeinschaftsbereich beim Zugang zum Feriendorf beherbergte damals eine Rezeption, einen kleinen Laden, eine Telefonkabine, eine Waschküche, ein Lager und einen Heizraum für das ganze Dorf sowie die Wohnung des Concierge. Als Materialien wurden Betontrennwände und vorgefertigte Betonbalken für die Böden sowie Durisolplatten für die Wände verwendet. Die Aussenwände sind aus Holz vorgefertigt³⁷⁶ und die Dächer als Schmetterlingsdächer ausgebildet, um der Schneebelastung möglichst optimal standzuhalten.

Neben einer Besprechung des Feriendorfs 1962 in der Zeitschrift *architectures, formes et fonctions*³⁷⁷ wurde es im selben Jahr in der Zeitschrift *Werk* in einem sechsseitigen Porträt unter dem Titel «Bauten für die Freizeit» umfassend vorgestellt.³⁷⁸ Zwei Jahre später fand das Dorf Eingang in *L'Architecture d'aujourd'hui*, in dem das erste Mal das Büro AAA mit allen Partnern als Autoren genannt wurde. Rudolf Schoch und René Möller wurden zwar ebenfalls genannt, aber als «Architectes d'opération» bezeichnet.³⁷⁹ Zudem

wurde das Ensemble 1965 in der spanischen Zeitschrift *Revista Informes de la Construction* porträtiert, was von der internationalen Ausstrahlung der Feriensiedlung zeugt.³⁸⁰

Am 1. Juli 1961 schmückte ein Aufsatz mit dem Titel «Une réussite. Le village de l'Union syndicale, à Leysin», in dem von den Vorzügen der Überbauung berichtet wurde, die Titelseite der Zeitschrift *Le Messenger des Alpes*.³⁸¹ Weitere wohlwollende Artikel folgten und zeigen, dass das Feriendorf sowohl in der Tagespresse als auch in Fachzeitschriften positiv aufgenommen wurde, wenngleich eine Erklärung zu dem neuen Bautyp – weder Chalet noch Hotel – erforderlich zu sein schien: «Zwar haben diese Pavillons nicht die Poesie von Chalets, dafür bieten sie aber einen höheren Komfort. Durch die großen Fenster dringen Luft und Sonne ein.»³⁸²

Das Feriendorf spiegelt den Trend zu kleinen Ferienhäusern für eine breite Mittelschicht in den Boomjahren wider, im Gegensatz zu den grossen Hotels für Eliten, die den Tourismus und die mit ihm verbundenen Bauten noch Anfang des 20. Jahrhunderts prägten. Damit der Urlaub kostengünstiger werden konnte, wurden die Flächen kompakter gestaltet und gewisse Dienstleistungen nicht mehr angeboten. In den Ferienhäusern befinden sich auch integrierte Küchen, sodass auf einen Restaurantbesuch verzichtet werden konnte.

Hotel Mont-Blanc

Der Umbau des ehemaligen Kurorts Leysin zu einem Wintertourismusort wurde durchaus auch pragmatisch angegangen. Die bestehenden Grand Hotels wurden nicht etwa abgerissen und nach modernen Prämissen neu gebaut, sondern – wo es finanziell sinnvoll erschien – mit geringen Interventionen sanft umgebaut. So auch das Hotel Mont-Blanc, das 1895 vom Lausanner Architekten Henri Verrey als Sanatorium errichtet und 1956 geschlossen worden war.³⁸³

Die in Leysin bereits bekannte Architektengruppe, bestehend aus Michel-Robert Weber, Nikola Petrović Njegoš, Rudolf Schoch und René Möller, renovierte das Hotel Ende der 1950er-Jahre «zurückhaltend und preiswert».³⁸⁴

Im Zuge dieses Umbaus wurde zumindest am Ausdruck der Gebäudehülle nicht viel verändert. Dies geschah vermutlich eher aus Kostengründen als aus Respekt vor der Bausubstanz. An anderen Orten wurden bei vergleichbaren Umbauten die Fassaden «modernisiert», wie beispielsweise beim Sanatorium Valbella in Davos von 1890, das 1967 von den Architekten Krähenbühl und Bühler saniert wurde, wobei alle dekorativen Elemente der ursprünglichen Fassade entfernt und der Hangfassade eine schlichte Balkonschicht vorgesetzt wurde.³⁸⁵

Es gab kaum Berichterstattung über den Umbau des Hotels Mont-Blanc, weder in Fachzeitschriften noch in der Tagespresse. Einzige Ausnahme ist ein Artikel im *Werk* von 1962, der die Bauaufgabe des Umbaus der Sanatorien in Leysin zumindest erwähnte.³⁸⁶ Die Architekten von AAA nahmen das Projekt nicht in ihre 1976 erschienene Publikation über ihre eigenen Werke³⁸⁷ oder in ihre Faltblätter auf. Auch im Firmenarchiv finden sich keine Unterlagen dazu.³⁸⁸ Es ist deswegen davon auszugehen, dass AAA die Sanierung des Hotels nicht als besondere architektonische Leistung oder als relevante Bauaufgabe ansah. Stattdessen nahmen die damals jungen Architekten offenbar auch Aufträge an, die ihnen «nur» Geld, Erfahrung und Kontakte brachten. Für die Präsentation des Büros wurden dann andere Projekte herangezogen. Die Haltung von AAA entspricht dabei einer allgemeinen Tendenz im Bauwesen nach dem Zweiten Weltkrieg. Nicht zuletzt, weil die entsprechenden Planenden diese Projekte nicht in den Vordergrund stellten, entstand eine verzerrte Narration der Baukultur der Nachkriegsjahre. Dabei lässt sich am Beispiel des Umgangs mit dem Hotel Mont-Blanc, aber auch an weiteren Projekten wie dem Park Montbenon und der Gotthardpassstrasse aufzeigen, dass es sich beim Umbauen, Bauen im Bestand und Weiterbauen um relevante, wenngleich unbeachtete Bauaufgaben der Boomjahre handelt.

Die Folgen der Boomjahre für die Bergregionen der Schweiz

In den drei Jahrzehnten nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde vielerorts in der Schweiz in den Ausbau der Tourismusinfrastruktur investiert. Neben dem Beispiel Leysin war dies der Fall im binationalen Skigebiet «Les Portes du Soleil», in Zermatt, Verbier, Davos, St. Moritz, Adelboden-Lenk und in der Jungfrau-Region, um hier nur die grösseren Skigebiete zu nennen. Ihnen allen ist gemeinsam, dass die lokale Wirtschaft sich nahezu vollständig auf den Tourismus stützte, für den massenhaft Hotels und Ferienhäuser, Restaurants, aber auch Seilbahnen und Skilifte neu errichtet, um- und ausgebaut wurden. Hervorzuheben ist, dass die Existenz «idyllischer Naturlandschaften» die Grundlage einer vermarktbaren und ebenso rentablen Tourismuswirtschaft bildet. Dabei wird das Bild einer intakten «Natur» vermittelt, die durch die Eingriffe für den Tourismus realiter immer weniger vorhanden ist. Die «Naturräume» wurden und werden durch den Neubau von Strassen und Seilbahnen massgeblich verändert, durch das immense Siedlungswachstum räumlich eingeschränkt und die natürlichen Ressourcen in grosser Menge ausgebeutet und verbraucht.³⁸⁹ Am Beispiel von Leysin lässt sich diese Entwicklung nachvollziehen, die bereits im 19. Jahrhundert begann, sich jedoch durch Wohlstand und Massentourismus in den Boomjahren nochmals intensiviert und diese Tourismusorte in ihrem empfindlichen Gleichgewicht zwischen Wirtschaftlichkeit und Rentabilität auf der einen und dem Schutz der Naturlandschaften auf der anderen Seite bis heute prägt.

Chablais – eine periphere Region zwischen Infrastrukturausbau und Massentourismus

Im Chablais lassen sich verschiedene Phänomene der Baukultur der Nachkriegsjahre beobachten. Zunächst sind die beiden grossen Infrastrukturprojekte der Raffinerie in Collombey-Muraz und des Ölkraftwerks in Chavalon-sur-Vouvry zu nennen, die als grossmassstäbliche Bauten und neue Bautypen der Boomjahre medial umfassend rezipiert wurden. Diskutiert wurden insbesondere die Einbettung in die Landschaft, der Landschafts- und Umweltschutz sowie die wirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturen für die Region, wobei positive und negative Zuschreibungen koexistierten. Die Infrastrukturen wurden bereits in den 1950er-Jahren von Teilen der Bevölkerung und der Fachwelt kritisiert, was zu Projektanpassungen und indirekt auch zu neuen Umweltschutzgesetzen führte. Während die Ölraffinerie im Tal mehr Fläche einnimmt, ist das Ölkraftwerk durch seine exponierte Lage auf dem Hang am Rand des Genfersees von weitem einsehbar und wurde durch seine visuelle Präsenz eine Landmarke mit Wiedererkennungswert für die ganze Region – eine Funktion, die das Gebäude als heute leer stehende Ruine immer noch erfüllt.

Die Infrastrukturen hatten einen grossen Einfluss auf das gesamte Chablais. Nicht nur stellten sie während ihres Betriebs die grösste Anzahl der Arbeitsplätze in der Region, auch siedelte sich sekundäre Industrie im Tal des Chablais an und für die von auswärts hinzugezogenen Arbeitskräfte wurde in allen angrenzenden Gemeinden neuer Wohnraum in Form von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern gebaut, besonders viele in Monthey und Aigle. Diese Wachstumsdynamik half auch der Gemeinde Aigle bei der Argumentation gegenüber den PTT, ihre Stadt zu einem Zentrum des Postwesens und der Telekommunikation auszubauen. Die PTT investierten daraufhin in die Gemeinde und liessen ein neues, modernes Postgebäude und einen Anbau zu einer bestehenden Telefonzentrale im Stadtzentrum in Bahnhofsnähe errichten, wobei die Post als

öffentliches Bauwerk Teil der «Mentalmap» der Einwohner:innen von Aigle ist, während die Telefonzentrale als rein technischer Ort den meisten Menschen unbekannt ist.

Zuletzt lassen sich im Chablais auch die Auswirkungen des Baubooms auf die Bergregionen beobachten. Die Gemeinde Leysin als ehemaliger Kurort wurde zu einer sozialtouristischen Winterdestination umgebaut, was neben dem Neubeziehungsweise Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen – wie Seilbahnen auf die Berggipfel – und den sozialen Infrastrukturen – wie Schwimmbädern – auch die Errichtung neuer Hotels und Ferienhäuser für die Mittelschicht und den Umbau bestehender Hotels und Sanatorien erforderte. Leysin steht dabei beispielhaft für Urbanisierungs- und Wachstumsprozesse, die in den Nachkriegsjahren überall in den Alpen stattgefunden haben.

Das Sopraceneri umfasst den nördlichen Teil des Kantons Tessin und erstreckt sich vom Ufer des Lago Maggiore im Süden bis zu den Alpenpässen im Norden, welche die Grenze zu den Nachbarkantonen Wallis, Uri und Graubünden bilden. Namensgebend ist der Pass Monte Ceneri, der das Tessin in zwei Teile trennt. Im Süden dieses Passes liegt das Sottoceneri, das morphologisch den Voralpen zugeordnet wird und territorial die kleinere Region des Kantons ausmacht, aber mit den Städten Lugano, Mendrisio und Chiasso sowie den umliegenden Gemeinden die bevölkerungsreichere Gegend des Tessins ist. Im Norden des Monte Ceneri befindet sich das Sopraceneri, wo die Kantonshauptstadt Bellinzona und die Stadt Locarno liegen. Obgleich es die grössere Fläche des Kantons einnimmt, ist es dennoch weit weniger dicht besiedelt.

Das Sopraceneri weist eine alpine Landschaft mit steilen Berghängen und engen Tälern auf und ist durch das grosse Tal des Flusses Tessin geprägt, der am Nufenenpass in der Nähe des Gotthardmassivs entspringt, das Bedretto-, Leventina- und Rivieratal und die Magadinoebene

durchfließt und schliesslich in den Lago Maggiore mündet. In diesem langen Tal entlang des Tessinflusses verlaufen die grossen Verkehrswege der Eisenbahn, der Kantonsstrasse sowie der Autobahn und es finden sich wichtige Elektrizitätsinfrastrukturen, Industrie- und Gewerbebauten.

Die baulichen Situationen, die im Folgenden genauer in den Blick genommen werden, liegen an diesen Adern, die für die Versorgung der Städte sowie für die Verbindung des Kantons Tessin mit der restlichen Schweiz sowie dem Ausland von grosser Bedeutung sind. Diese Region des Sopraceneri ist vor allem auch deshalb interessant, weil sich hier in der Zeit zwischen 1945 und 1975 eine rege Bautätigkeit entwickelt hat, während andere peripher gelegene Täler im selben Zeitraum weniger tiefgreifende bauliche Veränderungen erfahren haben. So hat zwar das Verzascatal durch den Bau der berühmten Staumauer von Giovanni Lombardi seine Gestalt völlig gewandelt, aber in den umliegenden Tälern wie dem Maggiatal oder dem Centovalli hat die Moderne nicht in der gleichen Weise Einzug gehalten, weshalb diese Gegenden hier keine eingehendere Beachtung finden. Das Misox (Valle Mesolcina) hingegen soll, auch wenn es nicht zum Sopraceneri gehört, in die Betrachtungen mit einbezogen werden. Dieses Tal liegt im Kanton Graubünden, ist aber italienischsprachig und steht kulturell und landschaftlich in einem Kontinuum zum Sopraceneri. Es zweigt nördlich von Bellinzona vom Rivieratal ab und besitzt mit der N13 zum San-Bernardino-Pass eine weitere wichtige Verkehrsachse.

Das Tessin – und insbesondere das nördliche Tessin – war in seiner Geschichte in besonderer Weise durch die geografische Lage bestimmt. Einerseits waren seine Täler und Pässe seit jeher bedeutende Verkehrsverbindungen zwischen Italien und der Zentralschweiz sowie Graubünden, weshalb die Region mit wichtigen urbanen Zentren nördlich und südlich der Alpen in Austausch stand und von wirtschaftlicher und militärischer Bedeutung war. Andererseits war es wegen seiner Berge und seiner schmalen Täler ein peripheres Gebiet, das insbesondere von den restlichen

Regionen der Schweiz abgeschnitten war und nicht die gleiche ökonomische Entwicklung erfuhr.

Im Unterschied zu anderen Teilen des Landes, die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg stark industrialisiert und urbanisiert worden waren, führte der wirtschaftliche Aufschwung der Nachkriegszeit im Tessin zu noch massiveren Veränderungen.³⁹⁰ In den ländlichen Gegenden des Sopraceneri machte sich dieser Boom durch den Bau grosser Wasserkraftwerke, der Autobahn sowie von Gewerbe- und Industriegebieten bemerkbar. Diese wandelten das bis dahin stark landwirtschaftlich geprägte Bild des Leventina- und Riviera-Tals. Eine besonders tiefgreifende Veränderung erfuhr die Magadinoebene, wo der Fluss Tessin begradigt und die sumpfige Senke trockengelegt wurde. Die Ideen zu diesem Projekt reichen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts zurück, vollendet wurde es erst 1961.³⁹¹ Das neu gewonnene Land wird seither für Landwirtschaft sowie für Gewerbe, Industrie, einen Flugplatz, die Verkehrsinfrastruktur der Autobahn und den sich ausbreitenden Siedlungsteppich genutzt.

Gotthard – Mobilität

Über das Gotthardmassiv führt eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen der Schweiz und Europas. Der Gotthardpass verbindet Andermatt im Urserental im Norden mit Airolo im Leventinal im Süden und befindet sich auf der Grenze der Kantone Uri und Tessin. Der Pass stellt eine direkte Verkehrsverbindung durch die Zentralalpen dar, jedoch bereitete die topografisch schwierige Schöllenen Schlucht jahrhundertlang ein grosses Hindernis. Im 13. Jahrhundert wurde ein Saumweg erbaut, der dem Pass eine Bedeutung als Handelsweg erschloss und in den folgenden Jahrhunderten streckenweise immer wieder verbreitert wurde. Ab 1830 war die gesamte Passstrasse für Wagen ausgebaut und ein Jahrhundert später – in den 1930er-Jahren – für den zunehmenden Automobilverkehr gerüstet. Einen epochalen Schritt stellte der Bau der Eisenbahnstrecke durch den Gotthard dar, die 1882 in Betrieb

genommen wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Ausbau der Strassenverbindung weiter vorangetrieben mit dem abschnittsweisen Bau einer neuen Passstrasse sowie dem Gotthardstrassentunnel, der seit den 1950er-Jahren geplant worden war, aber erst 1980 eröffnet werden konnte.

Gotthardstrassentunnel

Der Gotthardstrassentunnel ist der längste Strassentunnel der Alpen und einer der längsten Strassentunnel der Welt.

Er erstreckt sich über eine Distanz von 16,9 Kilometern und verbindet als Teil der Nationalstrasse N2 Göschenen in Uri mit Airolo im Tessin. Der Tunnel verfügt über eine Röhre für beide Fahrtrichtungen und in der abgehängten Kalotte der Röhre befinden sich zwei Kanäle für die Belüftung. Diese werden über zwei grosse Ventilationszentralen je an den Tunneleinfahrten in Göschenen und Airolo sowie vier Lüftungsschächte entlang des Tunnelverlaufs bedient.

Parallel zum Haupttunnel befindet sich im Abstand von dreissig Metern ein Sicherheitstunnel, der den Menschen im Gefahrenfall Flucht bietet. Von Beginn an wurde der Bau einer zweiten Röhre in den Planungen vorgesehen, damit der Verkehr nach Fahrtrichtungen getrennt verlaufen kann, jedoch wurde aus Kostengründen zunächst nur eine Röhre realisiert.³⁹²

Erste Vorschläge zum Bau eines Strassentunnels am Gotthard zur Sicherstellung einer ganzjährigen Autoverbindung wurden in den späten 1930er-Jahren gemacht. Der Zweite Weltkrieg verhinderte zunächst jedoch deren Umsetzung und erst Anfang der 1950er-Jahre wurde die Idee vom Baudepartement des Kantons Tessin wiederaufgenommen, die Pläne wurden aber bald zugunsten der Stärkung des Eisenbahnverkehrs erneut beiseitegelegt.³⁹³ Auch in den ersten Entwürfen für das schweizerische Nationalstrassennetz von 1958 war noch kein Tunnel am Gotthard vorgesehen, obschon Interesse an einer winterfesten Strassenverbindung bestand. Der Bundesrat setzte daraufhin einen Untersuchungsausschuss ein, der 1963 in seiner Studie einen

Strassentunnel zwischen Airolo und Göschenen empfahl. Es folgte ein beschränkter Wettbewerb, zu dem vier Schweizer Ingenieurbüros eingeladen wurden. Die Entscheidung fiel 1968 für jenes Projekt, das der Ingenieur Giovanni Lombardi aus Locarno gemeinsam mit der Firma Elektro-Watt aus Zürich vorgelegt hatte, wobei der Ingenieur Alex Haerter und die Schindler Haerter AG aus Zürich mit der Planung der Lüftung betraut wurden. Im Sommer 1969 begannen im Süden die Firma Walo Bertschinger und im Norden die Firma Zschokke mit den Bauarbeiten. Der Durchstich erfolgte 1976, und 1980 konnte das fertige Bauwerk dem Verkehr übergeben werden.

Anders als die Konkurrenzprojekte sah Lombardis Plan statt einer direkten linearen Verbindung zwischen Airolo und Göschenen eine nach Westen gebogene Tunnelführung vor, die dem Verlauf des Gotthardpasses folgt.

Damit konnten trotz einer längeren Strecke des Tunnels die Kosten für Bau und Unterhalt gesenkt werden, was ausschlaggebend für den Erfolg von Lombardis Projekt war.

Der Gotthardtunnel hat eine besondere baukulturelle Bedeutung, insbesondere wegen seiner Funktion. Vor der Eröffnung des Tunnels war kein ganzjähriger Autoverkehr zwischen dem Tessin und Uri möglich und die Fahrt über den Pass war deutlich länger und mühsamer. In ähnlicher Weise wie die Eisenbahnverbindung durch den Gotthard im 19. Jahrhundert bewirkte der Gotthardstrassentunnel im 20. Jahrhundert eine sprunghafte Erweiterung der praktischen Möglichkeiten der Mobilität und somit eine reale Veränderung des Raumes und seiner Wahrnehmung. Die Fahrzeit hatte sich deutlich verkürzt und der kurvenreiche Auf- und Abstieg der Passfahrt mit ihren wechselnden Landschaftsaussichten wurde durch eine lineare Tunnelfahrt ersetzt. Anstatt eines langsamen Übergangs von einer Region in eine andere waren nun die Landschaftsbilder nördlich und südlich der Alpen direkt nacheinander wahrnehmbar, nur durch die rund dreizehnminütige Fahrt durch den sanft beleuchteten Tunnel getrennt.³⁹⁴

Als Folge rückten die Deutschschweiz und das Tessin näher aneinander, was für die Menschen beiderseits des Gotthards wirtschaftliche, soziale und kulturelle Auswirkungen hatte. Dem Gotthardstrassentunnel kommt daher in der Reihe der bemerkenswerten Kunstbauten des Nationalstrassennetzes insofern eine besondere Bedeutung zu, als er sowohl in seiner Verkehrsfunktion als auch in seiner Symbolik eine wichtige Rolle dabei spielte, das notorisch abgelegene Tessin stärker in die Schweiz zu integrieren. So trug der Tunnel – im Zusammenspiel mit anderen Arten der Beschleunigung in Kommunikation und Verkehr – zu einer erhöhten Mobilität bei, die für stärkeren Austausch sorgte und damit wiederum indirekte kulturelle und ebenso baukulturelle Auswirkungen hatte.

Die enormen organisatorischen und technischen Anstrengungen, die zur Realisierung des Tunnels notwendig waren, sowie der Tunnel in seiner baulichen Gestalt treten hinter der grossen Wirkung, die er entfaltet, fast völlig zurück.³⁹⁵ Das Bauwerk ist im Berg verschlossen und seine komplexen Anlagen für Belüftung, Entwässerung und Sicherheit sind aus dem fahrenden Auto nicht wahrnehmbar. Es handelt sich um ein grosses Werk des technischen Infrastrukturbaus, der sich vielerorts in den Alpen findet, die durch Bauwerke dieser Art – Strassen- und Eisenbahntunnel, Stauseen, Hochspannungsleitungen und Ähnliches – regelrecht perforiert sind. So lässt sich über den Tunnel sagen, was für viele grosse Ingenieurbauten und Infrastrukturnetzwerke gilt: Dass er ein Monument eines wichtigen Bereiches der Baukultur ist, der im 20. Jahrhundert immer mehr an Bedeutung zunahm, aber in der Landschaft verborgen und fast nicht sichtbar ist. Diese Unsichtbarkeit hat auch zur Folge, dass Name und Person des Ingenieurs Giovanni Lombardi einem breiteren Publikum kaum bekannt sind.

Gotthardpassstrasse

Als Anfang der 1950er-Jahre Pläne für den Gotthardstrassentunnel konkretisiert wurden, begann man ebenso, die Strasse über den Pass auszubauen, um dem gestiegenen und weiter zunehmenden Autoverkehr gerecht zu werden. Die neue Passstrasse ist Teil der Hauptstrasse 2 und folgt im Wesentlichen der alten Passverbindung. Sie führt in Richtung Süden von Göschenen durch die Schöllenen Schlucht nach Andermatt und durchquert dabei eine Galerie, den Schöllenen Tunnel, führt über die Teufelsbrücke und durch den Urnerloch Tunnel. Nach Andermatt, an Hospental vorbei bis hinauf zum Gotthardpass ist die Strasse weniger kurvenreich und der Anstieg relativ sanft. Ab der Höhe des Passes verlässt die neue Strasse die alte Route und vollzieht westlich der eng geführten und kurvenreichen Tremola den Abstieg Richtung Airolo. In grossen Linien führt sie durch Galerien und Tunnel bis zur Kehre von Fieud, einer engen U-förmigen Kurve, die auf schmalen Pfeilern freischwebend über dem Abhang steht und eine spektakuläre Aussicht ins Bederetotal bietet. Nach der Kehre verläuft die Strasse zurück nach Osten, kreuzt und überlagert die alte Tremola-Strasse und schlängelt sich in grossen Bögen vorbei an den Festungen Motto Bartola und Forte Airolo bis ins Tal. Dort führt sie am Wasserkraftwerk Lucendro und an der Südseite des zugehörigen Stauwerks vorbei, um sich in direkter Nähe des Südportals des Gotthardstrassentunnels mit der Autobahn A2 zu verzweigen.

Die neue Passstrasse entstand im Auftrag der Strassenbauämter von Uri und Tessin ab 1953 und wurde in mehreren Abschnitten bis 1977 fertiggestellt.³⁹⁶ Sie stellte teils einen Ausbau der alten Trasse dar, teils eine Umfahrung an den Stellen, wo die Wegführung für den schnellen Autoverkehr zu eng war. Insofern handelt es sich nicht um einen eigentlichen Neubau, sondern um einen Weiter-, Um- und Ausbau der alten Bauwerke, die stellenweise entlang der neuen Strasse noch sichtbar und teils auch befahrbar sind. Zunächst nahm der Kanton Uri den Abschnitt der

Schöllenen Schlucht mit dem Ausbau des Urner Lochs und einer neuen Teufelsbrücke in Angriff. Neben der Schöllenen Schlucht stellte die Abfahrt von der Passhöhe nach Airolo die zweite schwierige Passage des Passes dar. Die Tremola musste aufgrund ihrer schmalen und kurvenreichen Gestalt und wegen Lawinengefahren umfahren werden. Am Neubau dieses Strassenabschnitts war Giovanni Lombardi mit vier Brückenentwürfen beteiligt: für das Viadukt Foppa Grande über Motto Bartola, die Brücke über der Albionasca, die Kehre von Fieud und die Ospizio-Brücke am Gotthard, die in den Jahren 1966 bis 1970 entstanden.³⁹⁷

Misox – Industrie und Energie

Der Blick auf die Gemeinde Lostallo veranschaulicht exemplarisch, dass sich in der Zeit des Wirtschaftsbooms der 1960er- und 1970er-Jahre auch in peripheren Gegenden Industrie angesiedelt hat. Ähnlich wie im Chablais und im Limmat tal zeigt sich hier, dass Baukulturen nicht an Kantons Grenzen haltmachen, da es viele Kontinuitäten auf mehreren Ebenen – landschaftlich, wirtschaftlich, sozial, persönlich – gibt, die für eine starke Verflechtung baukultureller Netzwerke sorgen.

An den folgenden Beispielen ist die enge räumliche und bauliche Verbindung von Kraftwerken und Industrieanlagen nachzuvollziehen, auf die bereits im Kapitel Territorium hingewiesen wurde.

Hier wird konkret erkennbar, dass Energiebauten die Bedingung für die Ansiedlung von Industrieunternehmen darstellen und welche räumlichen, baukulturellen und architektonischen Auswirkungen dies hat, indem Industrie und Energie zusammenhängende gebaute Netzwerke ausbilden.

Wasserkraftwerk Lostallo und d'Arbola-Staumauer

Für die Ansiedlung von Industrie in Lostallo ist das dortige Wasserkraftwerk mit dem dazugehörigen Stauwerk im d'Arbola-Tal von Bedeutung.

Zur Elektrizitätsgewinnung werden die Gewässer von linken Seitenflüssen der Moesa mit einem Gefälle von insgesamt 700 Metern genutzt. Das Wasser wird in einem Ausgleichsbecken mit einer Gewichtsstaumauer im ansonsten völlig unbauten d'Arbola-Tal gesammelt und von dort aus abwärts über eine 1,6 Kilometer lange Druckleitung zur Zentrale im Talboden geführt, die sich links der Moesa am Berghang zwischen Cabbio-lo und Lostallo befindet. Es handelt sich um ein Hochdrucklaufwerk, dessen Elektrizitätsleistung für die Industrieanlagen im unteren Misox bestimmt war.³⁹⁸

Wesentliches äusserliches Merkmal der Staumauer sind die vier parallelen Hochwasserentlastungsbahnen in der Mitte der Mauer, die eine funktionale Notwendigkeit darstellen, deren geschwungenen Schanzen aber wie absichtlich formal gestaltet wirken.³⁹⁹

Da die Staumauer weitab von Siedlungen und Strassen errichtet wurde, wird ihr Aussehen jedoch nicht auf eine ästhetische Wirkung hin berechnet gewesen sein. Beim Turbinenhaus aber, das im Talboden steht, könnte die Fassadengestaltung auch im Hinblick auf eine Aussenwirkung des auftraggebenden Unternehmens geplant worden sein. Die lange Fassade des Gebäudes wird gänzlich von einem grossen, 29-jochigen Glasfenster eingenommen, hinter dem sich der hohe Turbinenraum sowie zwei Geschosse von Nebenräumen samt Treppenhaus befinden.

Das Elektrizitätswerk entstand in den Jahren 1955 bis 1957 nach Plänen der Ingenieure Giovanni Lombardi und Giuseppe Gellera im Auftrag der Industriestrom AG in Lostallo, die eine Tochtergesellschaft der Monteforno Stahl- und Walzwerke AG war, eines Tessiner Unternehmens mit Sitz in Bodio im Leventinatal. Monteforno war 1946 gegründet worden und produzierte in Giornico Spezialstahl, Walzstahl und Stahlarmerungen für Beton. Anfang der 1970er-Jahre war es das grösste Industrieunternehmen im Tessin, das zudem Beteiligungen an Stahlwerken in Italien und den USA hielt.⁴⁰⁰ Bereits 1955 expandierte Monteforno nach Graubünden mit der Errichtung

eines Werkes in San Vittore im unteren Misox, das Rohstoffe für die Stahlherstellung herstellte. Zur Versorgung dieses neuen Betriebs entschloss sich das Unternehmen, eigene Kraftwerke in Lostallo und in Grono zu errichten, die in der Lage waren, ausreichend Energie preisgünstig zur Verfügung zu stellen.⁴⁰¹ Das Kraftwerk in Lostallo mit der d'Arbola-Staumauer und das Kraftwerk Grono mit der Roggiasca-Staumauer ähneln einander stark.⁴⁰²

Letzteres wurde wenige Jahre später – 1960 bis 1963 – erbaut und anstatt einer Gewichtsstaumauer findet sich hier eine Bogenstaumauer. Ansonsten ist die Situation die gleiche: Beide Anlagen werden mit der Wasserkraft von Flüssen der linken Seitentäler des Misox betrieben, die – anders als die nach Süden ausgerichteten rechten Seitentäler – dicht bewaldet und kaum bewohnt oder landwirtschaftlich genutzt sind. Bemerkenswert – und so von Lombardi in seinen eigenen Publikationen besonders hervorgehoben – ist die ausserordentlich kurze Planungs- und Bauzeit von insgesamt weniger als drei Jahren.⁴⁰³

In einem Aufsatz in der *Schweizerischen Handelszeitung* und insbesondere in einem Sonderdruck des *Bulletin Oerlikon*, der in vier Sprachen erschien und somit ein breites internationales Publikum ansprechen sollte, werden neben technischen und wirtschaftlichen Details des Kraftwerks auch Fotografien des Stauwerks und des Turbinengebäudes abgebildet.⁴⁰⁴ Vor allem die Farbfotografie auf der Titelseite der *Bulletin Oerlikon*-Publikation, die das Orange der Turbinen, das Ochsenblutrot des Linoleumbodens und das Pistaziengrün der Wände in Szene setzt, zeigt deutlich, dass die Medialisierung der architektonischen Gestaltung der Anlage ein wesentliches Werbemittel für die Imagepflege des Auftraggebers, des Ingenieurbüros und aller beteiligten Unternehmen darstellte.

Fabrikgebäude Valvotecnic

Am nordöstlichen Rand des historischen Ortskerns von Lostallo steht ein Fabrikgebäude, das 1975 nach Plänen von Alex Huber errichtet wurde.

Das Grundstück liegt am Ufer der begradigten Moesa, an der ehemaligen Eisenbahnlinie und zwischen der Hauptstrasse 13 (Italienische Strasse) und der Autobahn N13, unmittelbar südlich der Abfahrt Lostallo.

Das Fabrikgebäude wurde für die Firma Valvotecnic SA gebaut, die Ventile herstellte und deren Ansiedlung in Lostallo im Zusammenhang mit der Eröffnung weiterer Industrieanlagen im Misox als wichtigen neuen Arbeitgebern in der Region zu sehen ist, allen voran die Valmoesa in San Vittore. Die Pläne für das Fabrikgebäude stammen von Alex Huber und seinen Mitarbeitern K. Markulj, G. Milani und B. Lepori, die beteiligten Ingenieure waren G. Grignoli und M. Martinola aus Lugano sowie F. Balmelli.

Das Gebäude wurde 1975 fertiggestellt und besteht aus 15 gleichen quadratischen Modulen aus Stahlfachwerk, das zum Teil vorfabriziert wurde. Jedes Modul hat eine Seitenlänge von 14,4 Metern und trägt ein Pyramidendach mit zentraler Lichtkuppel. Die Haupthalle, die aus drei mal fünf Modulen besteht, dient der Montage der Ventile sowie der Lagerung; Nebenräume sind in schmalen Anbauten aus Backstein ausserhalb des Modulrechtecks untergebracht. Die Fassaden haben ein hohes durchgehendes Band aus quadratischen Fensteröffnungen und Fenstertüren in regelmässigen Abständen. Das Fensterband trennt den unteren, mit grünem Metall verkleideten Wandbereich von dem oberen, vorkragenden Fassadenteil, der visuell zur Dachzone gehört. Die Module sind an der Fassade durch die Vertikalen der Fallrohre ablesbar.

Das Architekturbüro Alex Hubers entwarf zum grössten Teil Mehr- und Einfamilienhäuser in und um Lugano, aber das Werk umfasst auch einige Infrastrukturbauten wie Bahnhofsgebäude, Parkhäuser und Industrieanlagen. Neben der hier besprochenen Fabrik in Lostallo gibt es in der Gemeinde Grono unweit von San Vittore im südlichen Misox ein weiteres, grösseres Fabrikgebäude, das einige Gemeinsamkeiten mit demjenigen in Lostallo aufweist. Anstatt Pyramidendächern finden sich hier Flachdächer, aber die Konzeption des Gebäudes, das sich modular aus Quadraten

in teilweiser Vorfabrikation mit zentralem Oberlicht zusammensetzt, ist die gleiche. Auch weisen beide Fabriken dieselbe Gestaltung der Fassaden durch Fensterbänder und -türen auf.

Aufgrund der gestalterischen Ähnlichkeiten und der räumlichen Nähe beider Anlagen, die zudem im Abstand von nur zwei Jahren gebaut wurden, veröffentlichte der Architekt beide Entwürfe gemeinsam in der *Rivista tecnica*.⁴⁰⁵

Dem Geist der Zeitschrift und der Bauaufgabe der Fabrik entsprechend beschränken sich die Artikel auf eine nüchterne Darstellung. Die Zeichnungen und Fotografien lassen die Gestalt der Gebäude nachvollziehbar werden, ohne dass sie die Entwürfe oder das ausgeführte Bauwerk besonders ästhetisieren, und die knappen Texte konzentrieren sich auf konstruktive und materialtechnische Aspekte. In diesem Zusammenhang fällt die einzige Bemerkung des Architekten zur architektonischen Gestaltung auf. Er erklärt die Form der pyramidalen Dächer der Fabrik in Lostallo nicht nur mit der praktischen Notwendigkeit einer gleichmässigen Beleuchtung, sondern mit einer Einbettung des Industriekomplexes in den architektonischen Kontext: «La forma volumetrica della costruzione è stata dettata dalla volontà di inserire il complesso industriale nel linguaggio architettonico dell'ambiente che lo circonda, e da ciò è nata la forma piramidale tronca della copertura con cupola centrale che dà un'illuminazione più uniforme all'interno della fabbrica.»⁴⁰⁶ Auf welche Formen Huber sich bezogen hat und was genau eine gelungene Eingliederung ausmacht, lässt er offen. Interessant ist jedoch, dass er auf diese Idee und nicht auf andere Prinzipien, die seiner Gestaltung zugrunde lagen, hingewiesen hat. Der Satz, auch wenn er konkret architektonische Formen benennt, ähnelt in seiner Offenheit dennoch den Forderungen nach einer «Einbettung in die Landschaft», wie sie in den Diskursen um grössere Infrastrukturbauten und insbesondere Autobahnen in den 1950er- bis 1970er-Jahren immer wieder anzutreffen sind.

Der Blick auf Industrie- und Kraftwerksbauten im Misox zeigt beispielhaft, welche baulichen Folgen das Wirtschaftswachstum in den Nachkriegsjahren auch für periphere Regionen der Schweiz hatte. Die Ansiedlung von Industrie beschränkte sich nicht nur auf städtische Zentren, sondern griff weit in die Täler und Berge aus.

In grossem Massstab agierende Firmen wie die Monteforno SA benötigten eigene Energiequellen zur Expansion ihrer Produktivität und verfügten über das Kapital, eigene Kraftwerke zu errichten. Rohstoffvorkommen zur Stahlherstellung sowie Wasserkraft zur Energiegewinnung liegen im Misox räumlich nahe beieinander. Ihre Erschliessung sowie die Verkehrsanbindung der Region durch die Autobahn bildeten die Voraussetzung zur Ansiedlung weiterer Industrieunternehmen in kleinen Dörfern. Auf diese Weise kehrte dort das Bauen für die Industrie schlagartiger und mit einem grösseren Massstabssprung ein als in urbanen Gebieten, die stetiger und bereits im 19. Jahrhundert industrialisiert worden waren. Die ähnlichen Situationen in Lostallo und in Grono, wo Wasserkraftwerke, Industrieanlagen und Autobahnanbindung in engem Zusammenhang stehen, zeigen deutlich die Ausbreitung eines Wirtschafts- und Industrienetzwerkes in den Nachkriegsjahrzehnten in periphere und bis dahin wenig bebaute Regionen.

Die modulare Bauweise der Fabriken Hubers in Lostallo und in Grono war auf Erweiterungsmöglichkeiten hin angelegt. Der architektonische Gedanke, der diesen Bauten zugrunde liegt, ist jenem des Betonschalensystems von Heinz Isler ähnlich: Vier Eckstützen tragen ein leichtes Dach mit zentralem Oberlicht, während die Aussenwände mit nicht tragenden Fassaden frei zu gestalten sind. Die Module können in beliebiger Anzahl aneinandergereiht werden und bilden grosse Hallen mit nur wenigen schlanken Stützen. Während bei Isler das Dach aus vorfabrizierten Betonschalen gebaut wurde und sein System auf Massenproduktion angelegt war, waren Hubers Konstruktionen aus Stahlfachwerk und stellten individuelle Lösungen für einzelne Projekte dar. Indem sie

aber teilweise vorfabriziert wurden und modular funktionierten, handelt es sich doch um Varianten des Systembaus, der in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg aus ökonomischen und ästhetischen Gründen grössere Verbreitung fand.⁴⁰⁷

Verzascatal – Energie

Das Verzascatal erfuhr in den 1960er-Jahren mit dem Bau der Verzasca-Staumauer und der Entstehung des Vogorno-Stausees eine radikale Veränderung. An diesem Beispiel wird deutlich, in welch grossem Massstab die wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen die Landschaft umformten und einen Kontrast zu traditionellen Wirtschafts- und Wohnformen herstellten. Das Tal liegt zentral im Kanton Tessin und verläuft in Nord-Süd-Richtung zwischen Leventinatal und Maggiatal nördlich von Locarno.

Als zentral im Tessin gelegenes Tal, das schwer erreichbar ist und keinen Durchgang zu anderen Tälern oder Pässen bietet, hat das Verzascatal im Vergleich zum Leventinatal oder den Tälern um Lugano bis ins 20. Jahrhundert wenig bauliche Veränderungen erfahren und die Dörfer haben ihre historischen Bauten weitgehend erhalten. Aus abgelegenen Regionen wie diesen wanderten viele Menschen bereits im 19. und frühen 20. Jahrhundert ab, weil Arbeits- und Lebensbedingungen in den urbanen Zentren attraktiver waren.⁴⁰⁸ Die starke Abwanderung auch in der Nachkriegszeit führte ab den 1970er-Jahren zu Initiativen, die die Dörfer wiederbeleben sollten und die auch aus einer Kritik an der starken Urbanisierung und Zersiedelung der Talebenen herrührten. Die geomorphologischen und hydrologischen Gegebenheiten sowie die dünne Besiedelung des Tals boten gute Bedingungen für den Bau eines neuen Wasserkraftwerks, dessen Gestaltung und landschaftliche Auswirkungen im Folgenden betrachtet werden.

Wasserkraftwerk Verzasca und Contra-Staumauer

Das Wasserkraftwerk Verzasca mit der Contra-Staumauer ist neben dem Gotthardstrassentunnel das bekannteste Bauwerk Giovanni Lombardis und gehört ebenso zu den bekanntesten Staumauern im Tessin beziehungsweise in der Schweiz.

Dies hat mit baulichen und technischen Eigenschaften des Stauwerks, seinen grossformatigen landschaftlichen Folgen und seiner medialen Wahrnehmung zu tun.

Die Bogenstaumauer von 220 Metern Höhe staut das Wasser des Verzascaflusses in einem Reservoir von 105 Millionen Kubikmetern auf. Das Wasser wird durch eine Druckleitung zum unterirdischen Turbinenwerk geleitet und fliesst danach über einen zwei Kilometer langen Tunnel in den Lago Maggiore ab. Die Turbinen sind über einen vertikalen Aufzugsschacht zu erreichen; die anderen Funktionen des Kraftwerks – Schalteranlage, Kommandozentrale und Transformatoren – sind in einem überirdischen Gebäudekomplex über dem Turbinenwerk untergebracht, das sich auf der linken Talflanke vor der Staumauer befindet.

Eine Besonderheit der Konstruktionsweise liegt darin, dass im Unterschied zu sonst in der Schweiz üblichen Wasserkraftwerken das Wasser hier direkt der Zentrale zugeführt wird und nicht über eine lange Wasserleitung, Wasserschloss und Druckleitung.

Die Staumauer ist eine doppelt elliptisch gekrümmte Bogenstaumauer, die den Wasserdruck auf die seitlichen Berghänge ableitet. Durch die besondere Konstruktionsweise konnten die Wandstärke und folglich die Menge an Beton erheblich reduziert werden, sodass die Contra-Staumauer nach ihrer Fertigstellung zu den höchsten und schlanksten Staumauern weltweit gehörte.⁴⁰⁹ Neben der Krümmung der Wand stellen die Hochwasserüberläufe ein wesentliches Gestaltungsmerkmal der Staumauer dar. An beiden Seiten, wo die Mauer niedrig auf den Talflanken aufliegt, befinden sich je sechs Überlaufschanzen, die zur Mitte mit zunehmender Höhe der Mauer länger werden. Die untere Biegung der Schanzen

leitet das überlaufende Hochwasser in grossen Fontänen auf den nackten Felsen und zum engen Talboden. Dieser spektakuläre Anblick bietet sich nur selten; die meiste Zeit bleiben die glatten Betonflächen der Schanzen trocken und bilden einen visuellen Kontrast zum schroffen Relief des Felsens. Gleichzeitig tragen sie zum Eindruck von Höhe bei, da sie den mittleren Teil der Stauwand einfassen und dadurch dem gesamten Bauwerk ein schlankes Aussehen geben.

Der Neubau ersetzte das ältere Kraftwerk in Tenero, das 1911 eröffnet worden war und die Stadt Lugano mit Strom versorgte. Seit den 1950er-Jahren stieg der Bedarf an elektrischer Energie an und es bestand die Notwendigkeit, die Leistung zu regulieren und für Spitzenzeiten hochfahren zu können. Dies veranlasste den Neubau eines Speicherkraftwerks, das die vierfache Menge an Energie produzieren konnte.⁴¹⁰ Auf der Basis einer Studie und eines ersten Projekts von 1955 wurde 1959 vom Kanton Tessin die Konzession erteilt. Zum Zweck des Baus war seitens der Stadt Lugano eigens die Verzasca AG gegründet worden, während 1958 mit der AET (Azienda Elettrica Ticinese) eine kantonale Energiegesellschaft geschaffen wurde, die nun mit einem Drittel an Kapital und Wasserkraft an dem Projekt beteiligt wurde.

Die Bauarbeiten wurden im Jahr 1960 aufgenommen. Zunächst legte man die neue Verzascastrasse an, auf der ab 1961 die Stollen und die Zentrale gebaut wurden. 1963 wurde mit der Betonierung der Staumauer begonnen, die 1964 fertiggestellt war. Im Jahr darauf wurde das Reservoir befüllt und die Energiegewinnung konnte starten. Der zum Bau benötigte Beton wurde aus per Bahn und Lastwagen angeliefertem Zement und in situ gewonnenen Zuschlagstoffen hergestellt. Hierfür wurde ein Steinbruch auf der linken Talseite angelegt, aus dem Fels gebrochen und zu Sand und Kies gemahlen wurde. Diese Anlage stellte schnell die erforderlichen Betonmengen zur Verfügung, was gemeinsam mit günstigen klimatischen Bedingungen und einem ganzjährigen Baustellenbetrieb die kurze Bauzeit ermöglichte.⁴¹¹

Lombardi veröffentlichte eine Vielzahl an Artikeln während der Planung und der Bauzeit des Verzasca-Kraftwerks, die den neuartigen Entwurf der schlanken Staumauer in der Fachwelt bekannt machten.⁴¹² Daneben erschienen Berichterstattungen in verschiedenen Medien, die das Fortschreiten der Baustelle und insbesondere Sicherheitsfragen thematisierten, die in den 1960er-Jahren angesichts verheerender Unglücke besonders brisant waren.⁴¹³ Die Staumauer wurde in ihrer Ambivalenz wahrgenommen, indem sie einerseits für Modernisierung und Fortschritt stand, gleichzeitig aber einen potenziell bedrohlichen Eingriff in die traditionelle Lebenswelt und die Landschaft der Region bedeutete.

Die Verzasca-Staumauer war mehrmals Kulisse in Filmen. So zeigt ein Mercedes-Benz-Werbespot aus dem Jahr 1968 in Luftaufnahmen mit einem kurzen Schwenk über den Stausee ein Auto der neu erschienenen Baureihe /8 («Strich-Acht», W 114/115), das auf der Krone des Verzasca-Damms fährt, während die Stimme aus dem Off bei bewegter Hintergrundmusik den Werbetext spricht: «Jede Zeit hat ihre Abenteuer – das Abenteuer unserer Zeit: der Griff nach der Perfektion. Mercedes-Benz.»⁴¹⁴

In den folgenden Szenen sieht man den Wagen aus einem Tunnel und über Serpentinaen in einer Tessiner Berglandschaft fahren. Die technischen Errungenschaften der innovativen Ingenieurbaukunst werden mit jenen des Automobilbaus verglichen, der Staudamm ist ein Symbol für diese Leistungen und steht als baukulturelle Metapher für die Kulturleistungen der Gegenwart. Die Verzasca-Staumauer hat einen weiteren, prominenteren Auftritt im James-Bond-Film *Golden Eye* von 1992, wo der Staudamm eine Chemiefabrik in der Sowjetunion darstellen soll. In der Anfangsszene des Actionfilms landet ein Flugzeug auf dem Stausee und James Bond seilt sich an der Staumauer ab bis an das Turbinenhaus am Fuss der Mauer.

An beiden Beispielen zeigt sich – am zweiten noch deutlicher als am ersten –, dass Staumauern unabhängig von ihrer tatsächlichen Funktion ein allgemeines Bild von technischer Leistung

und von Modernität mit den damit assoziierten positiven oder negativen Eigenschaften abgeben. Die Verzasca-Staumauer eignet sich mit ihrer eindrucksvollen Grösse und ihrer herausragenden Gestaltung besonders gut für diese Art der Symbolisierung. Interessant ist dabei, dass die tatsächliche technische Leistung des Ingenieurbauwerks, die in der ausserordentlich kühnen Statik der gewölbten Staumauer liegt, bei der Verwendung der Staumauer als Bild keine zentrale Rolle spielt, ebenso wenig wie die komplexe Funktionsweise des Kraftwerks mit seinen verborgenen Turbinenhäusern und Wasserleitungen, die nicht an der Oberfläche sichtbar werden und so dem Laien verborgen bleiben.

Das Wasserkraftwerk Verzasca ragt zwar durch seine besondere Gestaltung aus der grossen Menge der in den Nachkriegsjahrzehnten in der Schweiz und in den europäischen Alpen entstandenen Wasserkraftwerke und Staumauern hervor, steht aber gleichzeitig auch exemplarisch für die enormen landschaftlichen Eingriffe, die diese Bauwerke zur Folge hatten.

«Villa im Tessin» – Wohnen

Die Firma Faller brachte 1961 einen Bausatz für Modelleisenbahnen heraus, der eine «Villa im Tessin» darstellt.

Das Modellhaus ist inspiriert von einem Wohnhaus in Ambri, das 1958 nach Plänen der Architekten Alberto und Aldo Gussetti erbaut wurde, jedoch auf eigenwillige Weise formal verändert und erweitert.

Über einen Bruchsteinsockel ragen quer verschoben zwei holzverkleidete Quader mit bodentiefen Panoramafenstern, der hohe Schornstein und die gefalteten Dächer beleben die Silhouette. Das Modellhaus ist daher mehr als ein Porträt einer realen gebauten Architektur, es zeugt als allgemeines Bild von einer Vorstellung des Tessins, das aus der nordalpinen schweizerischen oder deutschen Perspektive vor allem als Urlaubsregion wahrgenommen wurde. Interessant ist, dass – anders als bei anderen Modellbausätzen der Firma – hier keine historische, ländliche Bauweise

die Region evozieren soll, sondern eine exzentrische, dezidiert moderne Architektur das Tessin repräsentiert.⁴¹⁵

Die Täler im Sopraceneri, die Hänge am Ufer des Lago Maggiore und die Gegenden um den Luganer See waren nicht erst seit der Nachkriegszeit beliebte Ferienorte und Bauplätze für Sommerhäuser oder auch ganzjährig bewohnte Villen. Seit den 1950er-Jahren entstanden jedoch mit dem zunehmenden Tourismus Ferienhäuser auch für breitere Bevölkerungsschichten, in grösseren Mengen und in Formen, die den aktuellen Tendenzen der internationalen Moderne folgten, während gleichzeitig eine gemässigte Moderne und ein Tessiner Regionalismus im Stil der 1930er-Jahre ebenfalls weitergeführt wurden. Bedeutend für den Einfamilienhausbau im Tessin war Rino Tami, der mit seinem «Grotto Ticinese» für die schweizerische Landesausstellung 1939 (*Landi* 39) eine modernisierte Spielart eines Tessiner Heimatstils prägte.⁴¹⁶

Wesentliche Merkmale sind unter anderem Bruchsteinsockel und -wände, asymmetrische Volumina, sichtbare Holzbalken im Innen- und Aussenbereich, Backsteingitter und schwach geneigte Ziegeldächer. In der Folgezeit wurden im Tessin Wohnhäuser in diesem Stil gebaut und auch in Entwürfen der 1950er- und 1960er-Jahre wurden – wenn der vernakulär anmutende Regionalismus verlassen wurde – die gleichen Elemente in veränderten Formen weitergeführt. So wurden zum Beispiel Bruchsteinelemente häufig verwendet, was jedoch nicht nur auf regionale Bauweisen zurückverweist, sondern auch durch den Amerikanismus, insbesondere den Einfluss Frank Lloyd Wrights, zu erklären ist.⁴¹⁷ Neben herausragenden Entwürfen von namhaften Architekten wie etwa Rino Tami, Alberto Camenzind, Luigi Snozzi, Aurelio Galfetti – die Gattung des Einfamilienhauses spielt für die Bekanntheit der Tessiner Schule eine besondere Rolle – entstanden in der Zeit zwischen 1945 und 1975 um die alten Dorfkerne herum ganze Siedlungen von Häusern, die das Landschaftsbild nachhaltig veränderten.⁴¹⁸ Dies wird an verschiedenen Orten deutlich, insbesondere

in Ascona, an den Hängen oberhalb von Locarno und am nördlichen Rand der Magadinoebene zwischen Tenero und Gudo.

Sopraceneri – Infrastruktur, Industrie und Villenbau in Tessiner Bergtälern

Das Sopraceneri, das vor allem im Norden eine alpine Landschaft mit engen, abgelegenen Tälern aufweist, stellt im Vergleich mit dem Limmattal und dem Chablais eine weniger dicht besiedelte Region dar, die dennoch in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg markante Veränderungen der gebauten Umwelt erfuhr. Das Siedlungswachstum konzentrierte sich dabei im Sopraceneri einerseits auf die sonnigen Hanglagen mit Aussicht auf die Seen, bevorzugt mit Villen und Ferienhäusern bebaut, die in ihrer Gestaltung in den meisten Fällen einer klaren Motivatik und ähnlichen Stilelementen folgten. Andererseits wuchsen die Siedlungsstrukturen in den Räumen entlang der in den Nachkriegsjahren ausgebauten Verkehrsachsen, namentlich der Autobahnen: der N2 durch den Gotthard sowie der N13 zum San-Bernardino-Pass, die ihrerseits mit ihren Streckenverläufen und vor allem mit ihren Kunstbauten Einfluss auf den gebauten Raum nahmen.

Die beiden grossen, im topografischen wie politischen Sinne grenzübergreifenden Infrastrukturbauwerke des Gotthardstrassentunnels und der Gotthardpassstrasse führten gewissermassen zu einem «Näherrücken» des geografisch durch die Alpen abgeschnittenen Tessins an die restliche Schweiz und zu einer bereits im Kapitel

angedeuteten veränderten Raumwahrnehmung der Menschen, für die sich Raum und Zeit dank der schnelleren Verkehrsverbindung verkürzten. In ihrer ästhetischen Wirkung bewegen sich die beiden Bauwerke im Spannungsfeld zwischen gestalteter Inszenierung und inhärent bedingter Unsichtbarkeit. Während beim Gotthardtunnel in der Wahrnehmung der meisten Menschen die technischen und gestalterischen Qualitäten des Bauwerks gegenüber seiner

Funktionserfüllung fast vollständig zurücktreten, bietet etwa die Strassenkehre von Fieud am Gotthardpass oberhalb von Airolo, die auf ihren schlanken Pfeilern beinahe frei über dem Berg- hang zu schweben scheint, nicht nur spektakuläre Ausblicke in das Leventina- und das Bedrettal, sondern erscheint dabei selbst als eindrückliches, skulpturales Gestaltungselement inmitten der Landschaft. Beide Bauwerke stammen aus der Feder des Tessiner Ingenieurs Giovanni Lombardi, dessen Zeichnungen und Projektbeschreibungen in allen Fällen – auch bei den erwähnten Staumauerbauten – auf eine Entwurfshaltung schliessen lassen, die zunächst pragmatische Lösungen für praktische Probleme sucht, wobei die Schönheit der daraus hervorgehenden Bauwerke zwar ein – durchaus auch erwünschtes – Ergebnis, aber nicht erstes Ziel des technischen Ansatzes ist.

Während gerade die schlechter erschlossenen, zum Teil gar von Abwanderung betroffenen Täler des Sopraceneris kaum vom allgemeinen Siedlungswachstum der Nachkriegsjahre tangiert wurden, stellte die dortige alpine Topografie eine ideale Voraussetzung für die Nutzung der Wasserkraft dar. In der Folge wirkte sich hier vor allem der Neubau grossmassstäblicher Energieinfrastrukturen auf die naturnahen Landschaften aus und veränderte diese merklich, was ambivalente Reaktionen auslöste, wie etwa die mediale Rezeption des Wasserkraftwerks Verzasca zeigt.

Zudem lassen sich anhand des Wasserkraftwerks Lostallo und des Fabrikgebäudes Valvotecnic im Misox exemplarisch das wechselseitige Verhältnis und das bauliche Netzwerk von Energie- und Verkehrsinfrastrukturen und Industriebauten nachvollziehen.

Infrastrukturausbau, Industrialisierung und Siedlungswachstum. Auswirkungen auf Agglomerationsräume und periphere Regionen in den Boomjahren

Der Vergleich von Limmattal, Chablais und Sopraceneri macht deutlich, dass sich neben den Unterschieden und Besonderheiten auch Parallelen erkennen lassen, was die Veränderungen der gebauten Umwelt auf regionaler Massstabsebene und die Baukultur in den Boomjahren nach dem Zweiten Weltkrieg angeht. Die Betrachtungen stehen exemplarisch für Entwicklungen, wie sie in ähnlicher Weise ebenso in anderen Regionen der Schweiz beobachtet werden können.

Wie bereits im Kapitel Territorium gezeigt werden konnte, war der Ausbau der grossen Infrastrukturnetzwerke ein entscheidender Faktor, der zur Ausdehnung der Siedlungsflächen und der Umgestaltung der gebauten Umwelt beitrug, und zwar sowohl in stadtnahen Agglomerationen als auch in peripherer gelegenen Regionen. Im dichter besiedelten Mittelland wurden neue, konsumorientierte Einrichtungen in der Nähe von grossen, urbanen Zentren und entlang des neu entstehenden Verkehrsnetzwerks der Nationalstrassen errichtet, wobei sich in einer Art Rückkoppelungseffekt auch die Versorgungseinrichtungen der Autobahnen zunehmend auf die sich

ausbildende Konsumgesellschaft ausrichteten und zu eigentlichen Einkaufs- und Erlebnisorten ausgestaltet wurden. Die bessere Erschliessung abgelegenerer Gegenden wie der Bergregionen durch die neuen Verkehrsinfrastrukturen führte zusammen mit dem allgemeinen Wohlstandswachstum zum Ausbau der dortigen Tourismusinfrastrukturen und zum Neu- beziehungsweise Umbau von entsprechenden Beherbergungsbauten, seien es Hotels und Ferienwohnungen für den aufkommenden Massentourismus oder gehobeneren Ferienhäuser und Villen. Zudem förderten die neuen Verkehrswege und der Ausbau der Energieinfrastrukturen auch die Ansiedlung von Fabriken und Unternehmen in kleineren, bis dahin wenig industrialisierten Ortschaften im Alpenraum. In den flachen Gebieten des Mittelandes und den Talebenen des Alpen- und Vorarlpengebiets hatte der Bau flächenintensiver Infrastrukturbauten massive Auswirkungen auf den gebauten Raum. Bauwerke wie Raffinerien, Autobahnkreuze oder Rangierbahnhöfe beanspruchten enorme Landreserven und liessen damit grossdimensionale, industriell geprägte Bauensembles entstehen, die gewissermassen, in Anlehnung an den Begriff von Marc Augé, zu «Nicht-Orten»⁴¹⁹ wurden: trennende, sich mal weniger, mal mehr in die Landschaft ausbreitende Bauwerke und Areale, die für den Grossteil der Bevölkerung nicht frei zugänglich waren und sind und damit räumlich nicht in ihrer gesamten Grösse erfahren werden können. Diese Areale werden hauptsächlich in einer Blickperspektive von aussen und insbesondere in der Bewegung des Vorbeifahrens wahrgenommen. Während diese Grossinfrastrukturen den Raum im Flachland also tendenziell eher verschlossen, machte das Vordringen der technischen Infrastrukturen in die Alpen bis dahin schlecht erschlossene Räume erst beziehungsweise schneller erreichbar, etwa durch den Bau von Bergbahnen und Skiliften sowie den Ausbau der Strassenverbindungen durch und über die Berge.

Die allgemeine Wachstumseuphorie und der Fortschrittsglaube, beides prägend für die Gesellschaft der Boomjahre, wirkten sich im Zusammenspiel mit dem Ausbau der technischen Infrastrukturen auch in anderen Bereichen entscheidend auf die Baukultur aus. Das Verspre-

chen einer radikalen Beschleunigung und Verbilligung des Bauens – durch die Einführung rationeller Baumethoden und die umfassende Anwendung vorfabrizierter Bauweisen im Industriebau, aber auch im Wohnungsbau und in anderen Baugattungen – wurde erst möglich mit dem Vorhandensein gut ausgebauter und für Schwervertransporter befahrbarer Verkehrswege sowie einer gesicherten Energieversorgung. Der Reiz der Vorfabrikation und der modularen Bauweise lag dabei insbesondere bei Industriebauten zudem darin begründet, dass sie einen unkomplizierten und schnell umsetzbaren, fortlaufenden Ausbau der Produktionsanlagen für wachstumsorientierte Unternehmen erlaubten. Parallel dazu führte die Vorstellung von ewigem Wachstum und unbeschränktem Vorhandensein von Ressourcen – synchron mit der Ausbildung einer Massenkonsumgesellschaft – nicht zuletzt auch zu einer Mentalität der Wegwerfarchitektur.

Nicht selten wurden Projekte gerade im Bereich der technischen Infrastrukturen auf eine erwartete Maximalkapazität hin geplant und realisiert, die sich später oft als zu optimistisch und überdimensioniert erwies. Dies führte im Zusammenspiel mit den schnell voranschreitenden technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen häufig schon bald nach Fertigstellung zu einem zumindest teilweisen Funktionsverlust der Bauwerke. Die in dieser Form nutzlos gewordenen Strukturen prägen heute als eine Art moderne Ruinen den gebauten Raum und stellen uns aufgrund ihrer Dimensionen und ihrer auf eine sehr spezifische Funktion hin ausgerichteten baulichen Ausgestaltung vor grosse Herausforderungen, was den künftigen Umgang mit ihnen angeht. Am derzeit stattfindenden Rückbau zahlreicher dieser Anlagen zeigt sich eindrücklich, dass diese Zeugen einer industriellen Baukultur der Nachkriegsjahre verloren zu gehen drohen, bevor ein Diskurs über eine Umnutzung oder Erhaltung von kulturell bedeutenden Bauelementen stattfinden kann.

Dabei war der Bau raumgreifender und grossmassstäblicher Infrastruktur- und Industriebauten schon zur Entstehungszeit durchaus nicht unumstritten. Während uns die bestehenden Bauwerke die umwälzenden Veränderungen der gebauten Umwelt heute vor Augen führen, zeu-

gen die politischen und gesellschaftlichen Auseinandersetzungen sowohl um realisierte als auch um nicht ausgeführte Grossprojekte davon, dass bereits im baukulturellen Diskurs der Boomjahre ein Bewusstsein für die landschaftlichen und ökologischen Folgen dieser Bauwerke bestand. Dementsprechend wurden häufig gestalterische Massnahmen ergriffen, um die räumlichen Auswirkungen zu minimieren und ästhetisch ansprechende Bauwerke zu errichten. So lässt sich ein hoher Gestaltungsanspruch bei zahllosen Bauten jener Zeit nachvollziehen. Die in dieser Form gestalteten Bauwerke wurden als technische Meisterleistungen zu einem Symbol für Fortschritt und Modernität, dessen Strahlkraft sich auch ausserhalb des Bauwesens agierende Akteur:innen gerne bedienten. Nicht selten wurden die fertiggestellten Bauten zudem zu einer Art Corporate Architecture für die betreibenden Unternehmen und zum Werbe- und Aushängeschild für die oft zahlreichen am Bau beteiligten Büros und Firmen. Denn gerade für die Grossprojekte des 20. und 21. Jahrhunderts ist bezeichnend, dass sich oft nur schwer eine einzelne, klar zu benennende Autorschaft festmachen lässt. Vielmehr kann – nicht zuletzt auch aufgrund der für diese Zeitspanne äusserst reichhaltigen Quellenlage – vor allem an den in den Nachkriegsjahren neu aufkommenden Baugattungen wie dem Einkaufszentrum, der Raffinerie oder dem Kraftwerk gezeigt werden, dass Planung, Entwurf, Bau und Gestaltung als Produkt eines eigentlichen Akteursnetzwerks, bestehend aus Einzelpersonen, Planungsbüros, Bauunternehmungen, Handwerks- und Produktionsfirmen, verstanden werden müssen.

Mit Blick auf die beschriebenen baukulturellen Entwicklungen der Boomjahre, die oft als rücksichtslose Bauwut empfunden wurden und werden, kann leicht übersehen werden, dass sich auch in den Nachkriegsjahren durchaus Beispiele für die Transformation und Weiterentwicklung des Bestands finden lassen – sowohl was den Bereich «klassischer» Architekturaufgaben als auch technisch geprägte Ingenieurbauten und Infrastrukturanlagen angeht. Die in diesem Kapitel angeführten Beispiele machen deutlich, dass der Um- und Weiterbau bestehender Bausubstanz eine gängige Bauaufgabe im Hochbau wie auch im Infrastrukturbau darstellte. Allerdings standen

solche Projekte wesentlich seltener im Fokus als geplante und realisierte Neubauten und wurden bereits während der Bau- und Planungszeit nicht so stark medialisiert und rezipiert. Die Bauaufgabe des Um- und Weiterbauens wurde im Vergleich zu Neubauprojekten von den untersuchten Planenden der Nachkriegsjahre offenbar als weniger relevant empfunden – so publizierte etwa AAA seine Umbauprojekte weder in seinen internen Kommunikationskanälen, noch überführte es die entsprechenden Dossiers in die Archive. Auch in den Fachzeitschriften wurde dieses Thema selten debattiert. Bezeichnend ist, dass Umbauprojekte etwa in der Zeitschrift *Werk* kaum thematisiert und theoretisiert wurden, dass das Organ aber einige Zeit lang nach dem Zweiten Weltkrieg eine Rubrik «Wiederaufbau» führte. Daraus lässt sich schliessen, dass in der Schweiz der Wiederaufbau kriegszerstörter Städte, obwohl dies hierzulande keine reale Bauaufgabe war, dennoch für diskussionswürdiger gehalten wurde als der Um- und Weiterbau bestehender Gebäude, die viel häufiger gefragte und praktizierte Bautätigkeiten darstellten. Dies führte letztendlich dazu, dass im 21. Jahrhundert die Wahrnehmung der Bautätigkeit der Boomjahre verzerrt ist. Da grösstenteils Neubauten, darunter viele Abriss-Neubau-Projekte, publiziert wurden und in der ersten Reihe des zeitgenössischen Diskurses standen, prägten diese auch die Geschichtsschreibung über jene Zeit. Ein Blick auf die – stiefmütterlich behandelte – zweite Reihe erschliesst jedoch eine vielfältigere Baukultur, zu der eben auch ein pragmatisches Weiter-, Um- und Anbauen gehörte. Dazu passt ebenfalls, dass das Erweitern in Form von Anbauten oder Aufstockungen in vielen Neubauprojekten der Boomjahre – insbesondere bei Industrieanlagen, aber auch bei Schulhäusern und sogar im Wohnungsbau – bereits von Anfang an als Zukunftsvision eingeplant wurde. Solche Planungen waren von einem Glauben an unbegrenztes Wachstum motiviert, der sich unmittelbar nach der Erstellung der entsprechenden Bauwerke häufig nicht erfüllte. Im 21. Jahrhundert jedoch stellen diese Ideen Potenziale für Wachstum dar, die im Kontext einer politisch und gesellschaftlich gewünschten nachhaltigen Siedlungsentwicklung bisher noch nicht ausreichend genutzt werden.

- [211] Vgl. Bridel 2011.
- [212] Meili 1933.
- [213] Vgl. Bridel 2011; Rossi 2002.
- [214] Della Casa et al. 2015.
- [215] Das Mass «urbane Durchdringung» gibt an, wie stark die Landschaft in der Schweiz durch Siedlungsflächen durchsetzt ist, d. h., nicht nur, wie viel Siedlungsfläche vorhanden ist, sondern auch, wie stark gestreut sie ist. Vgl. Jaeger et al. 2008.
- [216] Im Vergleich dazu betrug die Zunahme der Siedlungsfläche in der Zeit zwischen 1935 und 1960 durchschnittlich 29 und zwischen 1980 und 2002 25 Quadratmeter pro Minute. Vgl. Jaeger et al. 2008, S. 180.
- [217] Jaeger et al. 2008, S. 68–69, S. 72–91, S. 170–180.
- [218] Meier 2022a, S. 93.
- [219] Koch et al. 2005, S. 272.
- [220] Vgl. Zehnder 2021, S. 33–36; Bundesamt für Statistik 1992, S. 5.
- [221] Koeppl 1999, S. 48.
- [222] Koeppl 1999, S. 56.
- [223] Zur Entwicklung der Typologie des Terrassenhauses vgl. Stieger 2018.
- [224] Namensgebend für die Bahnlinie waren die «Spanisch Brötli», ein Badener Blätterteiggebäck, das nun offenfrisch nach Zürich geliefert werden konnte. Vgl. Bärtschi/Dubler 2015.
- [225] Meier 2022b, S. 136.
- [226] Eisenring 1984, S. 22–23.
- [227] Teile der NHT gingen schliesslich im Projekt Bahn 2000 auf, das ab Mitte der 1980er-Jahre verwirklicht wurde. Vgl. Eisenring 1984, S. 22.
- [228] «Tunnelbau im Heitersberg» 1970, S. 6.
- [229] «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» 1969.
- [230] Gassmann 1968, S. 49.
- [231] Vgl. Gassmann 1968, S. 51; Wachter/Nydegger 1975, S. 48.
- [232] Vgl. Dudler 1948, S. 229–230; «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» 1969, S. 3; Gassmann 1968, S. 49.
- [233] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 271.
- [234] «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» 1969, S. 3.
- [235] Vgl. Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 270–271; Koeppl 1999, S. 50.
- [236] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 271.
- [237] «Der neue Rangierbahnhof Limmattal» 1969.
- [238] Gassmann 1968, S. 49.
- [239] Wachter/Nydegger 1975, S. 48.
- [240] Meier 2022c, S. 72.
- [241] Keresztes 1985.
- [242] «Ein reduziertes Projekt für die Nord- und Westumfahrung Zürichs» 1974.
- [243] Marti 1964, S. 555.
- [244] Loderer 2002, S. 15.
- [245] Zudem war der Spreitenbacher Steuerfuss verhältnismässig hoch. Vgl. Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 261.
- [246] Vgl. Meier 2022d, S. 174; Furter 2021, S. 57; Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 264–269.
- [247] Vgl. Wienke/Erni/Huerlimann 1974, S. 29; Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 275–276.
- [248] Vgl. Meier 2022d, S. 175–176; Meier 2022e, S. 193; Wienke/Erni/Huerlimann 1974, S. 29; Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 276–278.
- [249] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 280; Furter 2021, S. 58, S. 61.
- [250] Bundesamt für Statistik 1992, S. 124–125.
- [251] Heiner Uehlinger, Spreitenbach, Referat im Seminar «Neue Städte» bei Prof. G. Grosjean, Institut für angewandte Geografie, Bern 1969, Zitat nach: Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 281.
- [252] Badener Tagblatt vom 04.11.1976, Zitat nach: Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 281.
- [253] Furter/Schoeck-Ritschard 2014, S. 44; Furter 2021, S. 58, S. 90.
- [254] Furter/Schoeck-Ritschard 2014, S. 46.
- [255] Meier 2022a, S. 105.
- [256] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 286–187; Furter/Schoeck-Ritschard 2014, S. 38; Meier 2022, S. 194.
- [257] Der Bau des dritten und vierten Hochhauses wurde durch die Ortsplanungsrevision von 1981 verhindert. Vgl. Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 291–292.
- [258] Zitat nach: Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 292.
- [259] Brüscheiler/Kottmann/Steigmeier 2000, S. 293.
- [260] Wienke/Erni/Huerlimann 1974, S. 14–19.
- [261] Wienke/Erni/Huerlimann 1974, S. 25.
- [262] Keller 1973, S. 181.
- [263] Vgl. Tremp 2022, S. 161.
- [264] Elmer 2011, S. 54–55.
- [265] Rioult 1972, S. 35.
- [266] Vgl. Tremp 2022, S. 161.
- [267] Vgl. Würsch 2020, S. 63.
- [268] Elmer 2011, S. 60.
- [269] Vgl. Würsch 2020, S. 63; Tremp 2022, S. 162.
- [270] Furter 2021, S. 113.
- [271] Furter 2021, S. 112.
- [272] Furter/Schoeck-Ritschard 2014, S. 38–40.
- [273] Wienke/Erni/Huerlimann 1974, S. 8.
- [274] Vgl. Wienke/Erni/Huerlimann 1974, S. 10.
- [275] Vgl. Furter/Schoeck-Ritschard 2014, S. 38.
- [276] Vgl. Elmer 2011, S. 108ff.
- [277] Steigmeier 2004.
- [278] Neben den durch Schweröl betriebenen Gasturbinen wurde durch die Abwärme der Gasturbinen Dampf produziert, der wiederum Dampfturbinen antrieb, um damit zusätzlichen Strom zu produzieren. Ende der 1990er-Jahre wurde die Anlage ausser Betrieb genommen. In der Folge wurden die Maschinengruppen und die technischen Anlagen demontiert und die zugehörigen Stahltanks zur Lagerung des Schweröls rückgebaut. 1950 wurde eine weitere thermische Anlage der NOK in Weinfelden errichtet. Vgl. Axpo Power AG/arcoplan klg 2022; Baldinger Fuchs 2021, S. 351.
- [279] E. A. 1965.
- [280] Baldinger Fuchs 2021, S. 359.
- [281] Vgl. Töndury 1965, S. 371.
- [282] Nordostschweizerische Kraftwerke 1968, S. 3.
- [283] Schneider 2019, S. 43.
- [284] Wildi 2005, S. 73.
- [285] Nordostschweizerische Kraftwerke 1968, S. 4.
- [286] Baldinger Fuchs 2021, S. 359.
- [287] E. A. 1965, S. 226.
- [288] Barbier/Veuve 1969.
- [289] Bundesamt für Statistik 1992, S. 154–155, S. 172–173.
- [290] In Bezug auf kommerzielle und kulturelle Infrastruktur, Schul- und Sportanlagen sowie Dienstleistungen sind Aigle und Monthey als regionale Zentren im Chablais zu betrachten. Bex erfüllt dem untergeordnet ebenfalls gewisse Zentrumsfunktionen. Interpretation diverser Statistiken und Grafiken in Barbier/Veuve 1968.
- [291] Das Telefonortsnetz Aigle umfasst die Gemeindegebiete von Aigle, Corbeyrier und Yverne und Teile der Gemeinden Collombey-Muraz, Leysin und Ollon. Die Telefonzentrale Aigle ist ausserdem Hauptamt der Netzgruppe «025», die 23 Gemeinden der Bezirke Aigle, Monthey und St-Maurice umfasst, weitere dazugehörige Telefonzentralen finden sich in Bex, Champéry, Les Diablerets, Gryon, Leysin, Monthey, Ollon, Roche, St-Maurice, Le Sepey, Troistorrens, Villars-sur-Ollon und Vouvry. Die Netzgruppe «025» wurde vermutlich 2002 aufgehoben und in die Vorwahl «024» integriert. Siehe: Brief der Generaldirektion PTT an den Verwaltungsrat der PTT-Betriebe, 09.08.1972, in: PTT-Archiv, Sign.: OK 0004:03.
- [292] Barbier et al. 1974, S. 13.
- [293] Vgl. Bundesamt für Statistik 1992.
- [294] «La raffinerie de Collombey» 1966, S. 195.
- [295] «La raffinerie de Collombey» 1966, S. 195.
- [296] Gemäss den Richtlinien des Eidgenössischen Luftamts. «La raffinerie de Collombey» 1966, S. 196.
- [297] «La raffinerie de Collombey» 1966, S. 195.
- [298] Babaïantz 1966, S. 107.
- [299] Vgl. beispielsweise: H. S. 1959; «Le pipeline et la raffinerie de Collombey-Aigle: On va passer aux réalisations pratiques» 1959.
- [300] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: No 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, S.1, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.

- [301] «[...] Die geplante Anlage würde eine besonders schöne und bislang unberührte Gegend verschandeln und schwere Nachteile wie Rauch, Abgase und Wasserverschmutzung mit sich bringen, wie man sie im Ausland zumindest bislang häufig sieht.» Nur wenige Jahre zuvor wurde ein vergleichbares Projekt im Mendrisiotto (TI) aufgrund von Initiativen in der Bevölkerung in der Planungsphase abgebrochen. «Le ‚Heimatschutz‘ et la raffinerie d'Aigle» 1959, S. 116.
- [302] Jean Lugeon, Max Bouet: Informations préliminaires sur les conjonctures météorologiques de la plaine du Rhône, vers Aigle-Collombey, en rapport avec la pollution de l'air, 1959. Archives de l'État du Valais, Sion, Suisse. Cote: CH AEV, 3510-2, 10.14.2.13.
- [303] Ruf 1964, S. 747ff.
- [304] Ruf 1964, S. 749.
- [305] Vgl. beispielsweise Ruf 1964, S. 747-749.
- [306] Nach Susanne Jany werden mit «Prozessarchitektur» Bauten beschrieben, deren innere Organisation ganz dem reibungslosen Ablauf von Prozessen verschrieben ist. Vgl. Jany 2019.
- [307] Brunner et al. 2023.
- [308] «Chavalon, première centrale thermique de Suisse. Notre économie électrique aborde une nouvelle étape» 1965, S. 21.
- [309] Centrale thermique de Vouvry S.A, *Centrale de Chavalon Ctv.*, undatiert, S. 2, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0011.
- [310] Kaelin 1966, S. 114.
- [311] «[...] la surface mise à disposition pour l'ensemble de l'usine mesurait à peine la moitié de celle utilisée habituellement pour une construction de ce type.» Siehe AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, vierseitige Broschüre, undatiert, S. 2, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0005E; Masson 1966, S. 109.
- [312] Die Wohnsiedlung stellte aber nur Wohnraum für wenige Arbeitskräfte zur Verfügung, in dem Wärmekraftwerk arbeiteten achtzig bis hundert Personen. Vgl. Gaston 1965a, S. 10.
- [313] Babaïantz 1966, S. 107.
- [314] Babaïantz 1966, S. 108.
- [315] Babaïantz 1966, S. 108-109.
- [316] AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, vierseitige Broschüre, undatiert, S. 3, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0005E.
- [317] Masson 1966, S. 110; Décoppet/Vittone 1966, S. 129.
- [318] Unveröffentlichtes Interview von Christina Haas mit René Vittone und Jean-Pierre Dresco in Pully am 06.09.2022.
- [319] An dem Bauprojekt des thermischen Kraftwerks beteiligten sich eine Vielzahl von Ingenieur-, Planungsbüros und Unternehmen, die grösstenteils in der Romandie angesiedelt waren, wobei auch einzelne hochspezialisierte Unternehmen aus der Deutschschweiz eingebunden wurden. Für eine umfassende Auflistung siehe: Sonderdruck aus *Schweizer Aluminium-Rundschau* Nr. 4/1965, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0003 c; AAA Realisation. *Centrale thermique Chavalon-sur-Vouvry*, Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0005 e.
- [320] Décoppet/Vittone 1966, S. 129.
- [321] Siehe Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.05.0001B.
- [322] Décoppet/Vittone 1966.
- [323] «La Centrale thermique de Vouvry VS» 1965, S. 252.
- [324] Vittone 1965.
- [325] Ausschnitt aus der *Schweizerischen Handelszeitung* vom 29. Dezember 1967, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0011.
- [326] Gaston 1965a.
- [327] Beispielweise Aluminium Suisse S. A., Giovanola Frères S. A. Monthey, Maschinenbau-Aktiengesellschaft Balcke Bochum. Ein Artikel über das Kraftwerk wurde ebenfalls in der *Revue Suisse de l'Aluminium* platziert, siehe Vittone 1965.
- [328] Siehe Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0005E.
- [329] Atelier des Architectes Associés 1976.
- [330] Décoppet/Vittone 1966, S. 131.
- [331] Zitat der Architekten, siehe AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, vierseitige Broschüre, undatiert, S. 2, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0005E.
- [332] Siehe Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0003C.
- [333] *Un Valais dynamique et moderne, Discours et bénédiction à chavalon*, 13.10.1967, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0011
- [334] AAA Realisation, *Centrale Thermique, Chavalon-sur-Vouvry*, vierseitige Broschüre, 01.1975, S. 2, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0005E.
- [335] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: No 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, S.1, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [336] Roland Guignard, *Ouverture du Nouvel Office Postal*, 29.11.1978, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [337] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: No 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [338] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: No 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, S.1, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [339] Marchand 2012, S. 360.
- [340] Alb. M., *Lettre de l'Est Vaudois, Les travaux vont bon train à la centrale de Chavalon*, 08.12.1964, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0011.
- [341] Brief von 27.12.1958 von Michel-Robert Weber an Monsieur Reitzel, syndic Aigle, in: Archives communales, Aigle, Dossier «Bâtiment administratif. Construction. 1955-1967».
- [342] «Ainsi se présentera la future poste à Aigle» 1975.
- [343] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: No 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, S.4, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [344] Direction du 2^e arrdt postal Lausanne: No 73.38.101/52, *Aigle, nouveau bâtiment postal; justification des besoins*, 14.11.1959, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [345] Brief vom März 1967 an die Direction générale des PTT, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [346] Roland Guignard, *Ouverture du Nouvel Office Postal*, 29.11.1978, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle, S. 2.
- [347] *Nouvelle poste d'Aigle: c'est parti!*, 13.02.1977, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [348] Brief von der Generaldirektion PTT an den Verwaltungsrat der PTT-Betriebe, 25.08.1975, S. 2, in: PTT-Archiv, Sign.: OK 0004:03.
- [349] Siehe Planrolle, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0014.
- [350] Zu diesem Zweck schalteten die PTT eine Anzeige in der lokalen Zeitschrift *Le Messenger des Alpes, du district d'Aigle et de la plaine du Rhône*, siehe PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [351] *Nouvelle poste d'Aigle: c'est parti!*, 13.02.1977, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [352] Roland Guignard, *Ouverture du Nouvel Office Postal*, 29.11.1978, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [353] *Messenger des Alpes, du district d'Aigle et de la Plaine du Rhône, La Nouvelle Poste Aiglonne*, in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A0002 Aigle.
- [354] Favrod-Coune 1979.
- [355] 2011 bis 2012 führte das Architekturbüro Architram Renens eine Fassadensanierung durch.
- [356] Generaldirektion PTT, *Aigle – Telefon –*, 10.03.1977, in: PTT-Archiv, Sign.: OK 0004:03.
- [357] Brief der Generaldirektion PTT an den Verwaltungsrat der PTT-Betriebe, 09.08.1972, in: PTT-Archiv, Sign.: OK 0004:03.
- [358] Erst ab 1969 waren die PTT selbst und nicht mehr die Direktion der eidgenössischen Bauten für die Umsetzung ihrer Bauprojekte verantwortlich. Siehe: Die Schweizerische Post o. J.
- [359] Hug 1974.
- [360] Direction des téléphones, Lausanne o. J.
- [361] 025, 21 novembre 1950, in: PTT-Archiv, Sign.: OK 0004:03.

- [362] «Mise en service du nouveau central automatique d'aigle, Demain, 21 novembre, l'automatique à Aigle» 1950.
- [363] Vgl. Boder 1978; Hug 1974; «Le nouveau central téléphonique d'Aigle officiellement inauguré» 1978; Pittier 1950; Y. Z. 1950.
- [364] Décoppet/Vittone 1966, S. 128.
- [365] Weitere Kurorte wie Davos und Arosa hatten verhältnismässig mehr Betten für reguläre Tourist:innen. «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [366] Barbier et al. 1974, S. 2–3.
- [367] Rodari 1957.
- [368] Desponds 2006, S. 144.
- [369] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [370] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [371] Barbier et al. 1974, S. 26.
- [372] Barbier et al. 1974, S. 21.
- [373] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [374] AAA, *Village de Vacances Leysin*, Dokument undatiert, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0009.
- [375] Weber et al. 1962.
- [376] Schoch/Weber/Petrović Njegoš 1962.
- [377] Weber et al. 1962.
- [378] Schoch/Weber/Petrović Njegoš 1962.
- [379] Guido et al. 1964.
- [380] Weber et al. 1965.
- [381] T. 1961. Der Artikel wurde zum selben Datum auch auf der Titelseite in *Echo de la Montagne* publiziert.
- [382] Gaston 1965b.
- [383] Desponds 2006, S. 136.
- [384] «Das Beispiel Leysin» 1962. Wie es zu der erneuten Zusammenarbeit der vier Architekten kam, konnte im Zuge der Recherchen nicht eruiert werden.
- [385] Diese «Modernisierung» von Fassaden historistischer Bauten gliedert sich in eine Tendenz ein, die sich vielerorts in der Schweiz, aber auch im benachbarten Deutschland von den 1920er- bis in die 1970er-Jahre beobachten lässt. Vgl. Siedler/Niggemeyer/Angress 1964; von Gaertringen o. J.
- [386] «Das Beispiel Leysin» 1962.
- [387] Atelier des Architectes Associés 1976.
- [388] Das Feriendorf beispielsweise, dessen Projektierung und Erstellung ebenfalls vor der Gründung von AAA stattfand, wurde trotzdem publiziert, in: Atelier des Architectes Associés 1976.
- [389] Vgl. Barbier et al. 1974, S. 5.
- [390] Einen Überblick über die Wirtschaftsgeschichte des Tessins im 20. Jahrhundert, einen Vergleich zur Deutschschweiz und eine Darstellung, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung auf den Lebensalltag und die Kultur auswirkten, bietet Grass 2023, S. 19–41. Siehe dort auch weiterführende Literatur. Siehe auch Rossi 1975.
- [391] Scapozza 2013.
- [392] Aufgrund von Sicherheitsargumenten und der anstehenden Tunnelsanierung ist die zweite Röhre inzwischen seit 2016 im Bau, ihre Eröffnung ist für 2029 vorgesehen. Vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK o. J.; Scapozza 2013.
- [393] Die im Nachlass Giovanni Lombardis erhaltenen Dokumente geben ein Bild des Planungsprozesses, siehe Archivio di Stato del Cantone Ticino, Fondo Lombardi, Scatola: 31.1, 31.2; vgl. auch die eigene Darstellung des Ingenieurs in: Giovanni Lombardi, *La galleria autostradale del San Gottardo. La grande impresa*. Druckerzeugnis datiert auf den 15.02.1972, in: Firmenarchiv Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0040.
- [394] Strassen erschliessen Räume nicht nur, sondern erschaffen sie regelrecht, indem sie neue Raumvorstellungen hervorbringen, die wiederum medialisiert werden und das ästhetische Erleben beim Fahren konditionieren, vgl. hierzu ausführlich Tschofen 2022, S. 121.
- [395] Vgl. die Formulierung Giovanni Lombardis: «Certamente i milioni di automobilisti che utilizzeranno la galleria ogni anno non penseranno alla lunga preparazione che essa ha richiesto, ai numerosi problemi tecnici che hanno dovuto essere risolti, agli sforzi e alle fatiche di coloro che hanno dovuto vincere la montagna e forse nemmeno ai sacrifici di vite umane che purtroppo saranno stati richiesti dall'opera.», in: Giovanni Lombardi, *La galleria autostradale del San Gottardo. La grande impresa*. Druckerzeugnis datiert auf den 15.02.1972, in: Firmenarchiv Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0040.
- [396] Das letzte Teilstück, die Umfahrung von Andermatt, wurde erst 1983 dem Verkehr übergeben.
- [397] Archivio di Stato, Fondo Lombardi, scatola 33. Vgl. Lombardi 2005, S. 56–59.
- [398] Zu technischen Details der Anlage siehe Lombardi/Calzolari/Garzetti 1958; Lombardi/Gellera 1958.
- [399] Vgl. Lombardi 2005, S. 128–131; Archivio di Stato del Cantone Ticino, Fondo Lombardi, Sign.: 52.1, 53.3–4, 53.2, 54.1–2.
- [400] Grass 2023, S. 38–41; Guzzi-Heeb 2017; Pelli 2014.
- [401] Lombardi/Gellera 1958.
- [402] Lombardi 2005, S. 132.
- [403] Vgl. Lombardi 2005, S. 128.
- [404] Lombardi/Calzolari/Garzetti 1958; Lombardi/Gellera 1958.
- [405] Huber 1981a; 1981b.
- [406] Huber 1981a, S. 27.
- [407] Zu Heinz Isler siehe Beckh 2021; Billington 2003; Chilton 2000; Ramm/Schunk 2002. Zum Systembau in der Schweiz siehe ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, S. 5, S. 9–13, S. 81–83.
- [408] Zur Abwanderung siehe Grass 2023, S. 19–25.
- [409] Die Schweizer Talsperren, die höher als die Verzasca-Staumauer sind, wurden gleichzeitig oder kurze Zeit früher gebaut: Grande Dixence (1961), 285 Meter; Mauvoisin (1957), 250 Meter; Luzzzone (1963) 225 Meter. Vgl. die Datenbank des Schweizer Talsperrenkomitees: Schweizer Talsperrenkomitee o. J.
- [410] Lombardi 1961, S. 3; Giovanni Lombardi, *Das Verzascawerk als Beispiel eines Speicherwerks*, Druckerzeugnis datiert auf den 30.06.1963, in: Firmenarchiv Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0012. Das alte Kraftwerk hatte eine Staustufe weiter nördlich im Verzascatal bei Corippo, Zuleitungsstollen bis nach Gordola und die Zentrale in Tenero. Die Leistung des alten Kraftwerks erreichte zuletzt 8 500 Kilowatt. Das neue Kraftwerk wurde auf eine vierfache Energieleistung angelegt und mit einer zwölfwachen Maschinenleistung ausgestattet. Von besonderer Bedeutung sind die klimatischen Bedingungen im Verzascatal, die zu grossen jahreszeitlichen Schwankungen in der Wassermenge des Verzascaflusses führen, die nun durch das sehr grosse Staureservoir ausgeglichen wurden.
- [411] Zu technischen und baugeschichtlichen Details siehe ausführlich Lombardi 1966; Giovanni Lombardi, *Das Verzascawerk als Beispiel eines Speicherwerks*, Druckerzeugnis datiert auf den 30.06.1963, in: Firmenarchiv Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0012.
- [412] Lombardi hatte seine Doktorarbeit zur Berechnung von Bogenstaumauern verfasst, siehe Lombardi 1955. Unter den Artikeln und Vorträgen zur Verzasca-Staumauer seien hervorgehoben: Lombardi 1961; 1966; Giovanni Lombardi, *Das Verzascawerk als Beispiel eines Speicherwerks*, Druckerzeugnis datiert auf den 30.06.1963, in: Firmenarchiv Lombardi, Giubiasco, Sign.: Pubb0012.
- [413] Zwei grosse Unfälle ereigneten sich an Bogenstaumauern: Die Barrage de Malpasset bei Fréjus in Südfrankreich brach 1959 und zerstörte durch eine Flutwelle mehrere Dörfer und tötete mindestens 423 Menschen. 1963 führte das Aufstauen des Vajont-Stausees bei Belluno in Italien zu einem Bergrutsch und einer Flutwelle, die mehrere Ortschaften zerstörte und mehr als 2 000 Menschen tötete, vgl. Genevois/Ghirotti 2005.
- [414] Mercedes-Benz, Werbefilm für die Modellreihe /8 W114/115, 1968. Der Film befindet sich nicht im Firmenarchiv von Mercedes-Benz, ist aber auf zahlreichen Videoplattformen online verfügbar (z. B. <https://www.youtube.com/watch?v=USyqEQBZBbA>, 29.05.2024). Es existieren zwei weitere Spot-Varianten, die das Auto vor anderen technisch innovativen Infrastrukturbauten zeigen: eine Satelliten-Bodenstation, eine Fabrik mit Glasfassaden sowie eine lange Seebrücke.

- [415] Der Spielzeughersteller Hermann Faller besass ein Ferienhaus am Lago Maggiore und hatte das Guscetti-Haus auf seinem Weg dorthin gesehen, liess daraufhin sowohl das Modellhaus entwickeln als auch ein ähnlich gestaltetes Ferienhaus in Gütenbach im Schwarzwald errichten. Siehe Bartetzko 2018. Zur Villa und ihrer Faller-Rezeption sowie zu anderen Arbeiten der Brüder Guscetti in Ambri siehe Gurtner/Just 2017, S. 22–25. Zu anderen modernen Eisenbahnmodellen siehe Berkemann/Bartetzko 2018.
- [416] Siehe Frampton/Bergossi 2008, S. 216–219.
- [417] Siehe Gurtner/Just 2017.
- [418] Vgl. z. B. Luigi Snozzis Casa Kalman, siehe: Stühlinger 2022.
- [419] Vgl. Augé 2019.

Impressum

Autorinnen und Autoren
Christina Haas, Torsten Korte,
Anne-Catherine Schröter,
Harald R. Stühlinger

Übersetzungen
Deutsch → Französisch
Y'plus, Graz
Louis Quentin Auberger
Anne Ravaux
Maria Nievoll

Deutsch → Italienisch
Y'plus, Graz
Cristiana Gherpelli

Lektorat / Korrektorat Deutsch
Judith Kreiner, Wien

Lektorat / Korrektorat Französisch
Für Y'plus, Graz
Louis Quentin Auberger
Anne Ravaux
Maria Nievoll

Lektorat / Korrektorat Italienisch
Für Y'plus, Graz
Cristiana Gherpelli

Gestaltung, Satz
Gerschwiler & Berrel, Basel,
Sina Gerschwiler

Grafiken
Gerschwiler & Berrel, Basel,
Sina Gerschwiler

Lithografie
Kostal & Schindler OG, Wien

Druck / Bindung
Gerin Druck, Wolkersdorf

Papier
Magno Volume 90g

Schrift
Suisse Int'l, TWK Burns

Copyright

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung unzulässig. Das gilt insbesondere für kommerzielle Vervielfältigung, Mikroverfilmung und die Einspeicherung in und Verarbeitung durch elektronische Systeme sowie das Trainieren von KI-Modellen.

© 2026

Triest Verlag für Architektur, Design und
Typografie, Zürich, triest-verlag.ch
sowie den Autorinnen und Autoren.

ISBN 978-3-03863-102-6

Dieses Buch ist auch in einer französischen und italienischen Sprachausgabe erhältlich.
Französische Ausgabe ISBN 978-3-03863-103-3
Italienische Ausgabe ISBN 978-3-03863-104-0

Der Triest Verlag wird im Rahmen der Verlagsförderung vom Bundesamt für Kultur mit einem Förderbeitrag für die Jahre 2026–2028 unterstützt.

Veröffentlicht mit Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung.

Set, DOI: 10.61037/TVA00030
Perspektiven auf den gebauten Raum,
DOI: 10.61037/TVA00031
Territorium, DOI: 10.61037/TVA00032
Region, DOI: 10.61037/TVA00033
Stadt, DOI: 10.61037/TVA00034
(Un)Behagen, DOI: 10.61037/TVA00035

Dieses Werk ist lizenziert unter: Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.



Dank

Ein persönlicher Dank

Während meiner Anstellung als Professor für Architektur-, Bau- und Städtebaugeschichte am Institut Architektur der Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik (HABG) der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) in Muttenz konkretisierte sich zu Jahresbeginn 2019 die Idee zu einem Forschungsprojekt über «Baukulturen in der Schweiz». Der entsprechende Antrag wurde im Frühjahr desselben Jahres beim Schweizerischen Nationalfonds (SNF) eingereicht und im Spätherbst positiv beschieden. Dem SNF sei daher an erster Stelle für die Finanzierung des Forschungsprojekts wie auch für die finanzielle Unterstützung der vorliegenden Publikation herzlich gedankt. Es war eine grosse Freude mit den Mitarbeitenden des SNF, die stets professionell agiert, unentwegt geholfen und hilfreich unterstützt haben, zusammenarbeiten zu dürfen – dafür ein ganz grosses Dankeschön.

Mein grosser Dank für die Erstellung der notwendigen Rahmenbedingungen am Institut Architektur der HABG gilt der damaligen Institutsleiterin Annette Helle und im Besonderen Oswald Hari, ohne dessen umsichtige Organisation und andauernde wohlwollende Hilfsbereitschaft es wohl nie zu diesem Antrag gekommen wäre. Erst mittels der personellen Unterstützung der Forschungsabteilung am Institut Architektur durch eine Assistenz konnte der Forschungsantrag überhaupt entstehen. Ich bedanke mich hiermit herzlich bei Jacqueline Maurer für ihre kongeniale Mitarbeit und inspirierende Art in der Entstehungsphase des Antrages. Eine besondere Unterstützung erfuhr ich durch Dr. Andrea Knofler, ihres Zeichens Leiterin des Forschungssupports der FHNW. Ich bedanke mich ganz besonders für die vielen klugen Hinweise und Ratschläge, die zum Erfolg des Antrages wesentlich beigetragen haben. Mein Dank gilt ausserdem Christoph Bachmann, Controller der HABG, und Kristin Grimbichler für die massgebliche Unterstützung bei der Erstellung der finanziellen Abschlüsse.

Für die Durchführung des dreijährigen Forschungsprojekts bedurfte es eines Teams von wissenschaftlichen Mitarbeitenden, die von Jacqueline Maurer und mir in einem Bewerbungsprozess im Schatten der Corona-Krise 2020 online ausgewählt wurden. Christina Haas, Anne-Catherine Schröter und Dr. Torsten Korte haben im Laufe der Projektdauer wahrlich Höchstleistungen erbracht und mit grossem Engagement, Klugheit und Verstand sowie im Besitz umfassender fachlicher Kenntnisse die gestellten Forschungsfragen mit Bravour beantwortet und darüber hinaus weitreichende Erkenntnisse geliefert, die zu Beginn des Forschungsprojektes noch nicht abzusehen waren. Matteo di Milia hat als studentischer Mitarbeiter so manch aufwendige Arbeit immer freundlich entgegengenommen, makellos erledigt und die Forschenden bestmöglich unterstützt. Mein grösster Dank gilt daher meinem Team, das man sich nicht hätte besser wünschen können.

Harald R. Stühlinger

Dank des Forschungsteams

Im Laufe des Forschungsprojektes wurden nicht nur Fallbeispiele in verschiedenen Landesteilen der Schweiz besucht, analysiert und ausgewertet, ebenso suchte das Forschungsteam kontinuierlich den Austausch mit Wissenschaftler:innen, Fachleuten, Planenden und weiteren Expert:innen, um die Forschungsergebnisse kritisch zu reflektieren und weiterzuentwickeln. Unser besonderer Dank gilt zunächst den beiden Mitgliedern des Sounding Boards, Sonja Hildebrand und Bruno Marchand. Mit ihren Anregungen, Hinweisen und Kommentaren haben sie wesentlich zum Verständnis der unterschiedlichen Baukulturen in der Schweiz beigetragen. Darüber hinaus wurden zu drei Meilensteinen des Projekts Workshops durchgeführt, um die erarbeiteten Ergebnisse gemeinsam mit Lehrenden,

Forschenden und Praktizierenden zu diskutieren und kritisch zu hinterfragen. Ein erster Workshop fand im Februar 2022 an der FHNW Muttenz zum Thema «Baukulturen» statt, an dem Katrin Albrecht, Aita Flury, Isabel Haupt, Ingrid Holzschuh, Christoph Wieser, Valentin Lang und Paola Maranta teilnahmen. Im März 2022 fand an der EPFL in Lausanne ein Workshop zum Thema «Vorfabrikation» statt, bei dem Raphael Sollberger, Sarah Schlachetzki, Silke Langenberg und Diego Maddalena mit dem Forschungsteam die Entwicklung vorgefertigter Bauteile in der Schweiz diskutierten. Schliesslich wurden an der FHNW in Muttenz im Dezember 2023 die ersten Forschungsergebnisse Axel Simon, Anne Brandl, Susanne Vécsey und Valentin Lang präsentiert und umfassend diskutiert. Ihnen allen sei herzlichst für Ihr Engagement und die zahlreichen Gespräche und Gedanken gedankt.

Eine erste umfassende Präsentation der Forschungsergebnisse erfolgte im Rahmen des Symposiums «Baukulturen der Boomjahre», das im Juni 2023 an der FHNW in Muttenz stattfand. Unser Dank gilt den Vortragenden Melchior Fischli, Cyril Kennel, Gerold Kunz, Lorenzo Roberto Pini, Regula Steinmann, Vanessa Vogler, Lukas Zurluh, Nicola Navone und Silke Langenberg sowie allen Teilnehmenden aus Forschung und Praxis der Baukultur, deren Beiträge und Diskussionen wichtige Impulse für das Projekt lieferten.

Ein wesentlicher Teil der Forschungsarbeit beruhte auf der Konsultation umfangreicher Aktenbestände und Planmaterialien in zahlreichen Archiven. Wir danken den Mitarbeitenden dieser Institutionen herzlich für die Bereitstellung der Quellen, den Zugang zu den Beständen sowie für ihre engagierte Unterstützung und fachkundige Beratung. Unser besonderer Dank gilt den Archives de la construction moderne (ACM), insbesondere Salvatore Aprea und Barbara Galimberti, den Archives de la Ville de Lausanne mit Arnaud van Schilt, dem Schweizerischen Wirtschaftsarchiv, besonders Martin Lüpold und Irene Amstutz, dem Novartis Firmenarchiv, insbesondere Florence Wicker und Walter Dettwiler, der Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, vor allem Raffaella Macaluso und Angela Rivero Ortell, dem Firmenarchiv der Lombardi SA und dem Mitarbeiter Francesco Amberg, den Archives de la Ville d'Aigle, SBB Historic, dem PTT-Archiv sowie dem Archivio di Stato del Cantone Ticino.

Während des Forschungsprojekts hatten wir zudem Gelegenheit, mit zahlreichen Spezialist:innen und Zeitzeug:innen ins Gespräch zu kommen. Wir danken insbesondere Léopold Veuve, René Vittone, Jacques Barbier und Jean-Pierre Dresco für ihre Einblicke in den Arbeitsalltag von AAA sowie Hans Facchin, Ursula Mohr-Suter und Regine Landmann für ihre Berichte und die Gespräche zu Suter + Suter, die nur dank der Unterstützung von Philipp Mohr und Mathis Füssler zustande gekommen sind. Juri Jaquemet und Tim Hellstein danken wir herzlich für ihre Auskünfte zur Geschichte der PTT. Nicht zuletzt gilt ein grosser Dank all denjenigen, die uns den Zugang zu den untersuchten Gebäuden und Arealen ermöglicht haben.

Für die Bereitschaft, die wissenschaftlichen Erkenntnisse in eine breite Öffentlichkeit zu tragen, bedanken wir uns recht herzlich bei Andrea Wiegmann vom Triest Verlag. Durch ihren unermüdlichen Einsatz in der Suche nach Sponsorengeldern und ihrer präzisen verlegerischen Arbeit ist es gelungen, dieses Herkuleswerk zu realisieren. Sina Gerschwiler danken wir herzlich für ihre kreative und ausdauernde Arbeit an der überaus gelungenen grafischen Gestaltung des vorliegenden Bandes. Unser besonderer Dank gilt zudem allen Sponsor:innen, deren grosszügige Unterstützung die Veröffentlichung dieser Publikation erst ermöglicht hat.

Christina Haas
Anne-Catherine Schröter
Torsten Korte
Harald R. Stühlinger

Diese Publikation wurde ermöglicht durch
Beiträge von:

