DOI: 10.61037/TVA00034
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.

Im Folgenden werden drei Schweizer Städte – Lugano, Lausanne und Basel – in den Fokus der Betrachtung gerückt. Ihre städtebaulichen Phänomene, die analysiert werden, stellen einerseits Aspekte des Bauens dar, wie sie in gleicher oder ähnlicher Form ebenso andernorts beobachtet werden können, und stehen somit exemplarisch für Städtebau und Baukultur der Nachkriegszeit der Schweiz. Andererseits sind einige von ihnen auch ortsspezifische, besondere Erscheinungen, die für die jeweilige Stadt oder für Städte der Region typisch sind und die Vielfalt der Baukulturen in der Schweiz illustrieren. Die Auswahl fiel auf diese drei Städte, da sie unterschiedlich gross sind – Basel als Grossstadt, Lausanne und Lugano als mittelgrosse Städte, wobei Lugano die kleinere der beiden ist –, aber jede von ihnen ein wichtiges Zentrum ihrer Region und ihres Kantons bildet. Die Beispiele aus den drei Sprachregionen sind somit vergleichbar, haben jedoch jeweils eigene, individuelle Züge, die eine Spannbreite der Schweizer Baukulturen aufzeigen. Ausserdem wurden diese drei Städte ausgewählt, da sie hauptsächliche Wirkstätten der drei Architekturbüros waren, die den Ausgangspunkt der Untersuchungen darstellen. Suter und Suter hatte als eines der grössten Schweizer Architekturbüros der Nachkriegsjahre zwar eine weit über Basel hinausgehende Aktivität, prägte jedoch auf besondere Weise die Stadt Basel mit markanten Bauten wie dem Lonza-Hochhaus, dem Postreitergebäude oder dem Bruderholzspital, aber auch mit ihren Industrieplanungen etwa für das Klybeck-Areal. Ein ähnliches Verhältnis hatte das Atelier des Architectes Associés (AAA) zur Stadt und Region Lausanne, auch wenn es andernorts in der Westschweiz Projekte realisierte. Alex Hubers Tätigkeit wiederum konzentrierte sich auf Lugano und die umliegenden Gemeinden, wo die überwiegende Mehrheit seiner Bauten entstand.

Vergleichbare Untersuchungen hätten ebenso anhand anderer beispielhafter Büros und anhand anderer Städte gemacht werden können, etwa Zürich, Genf, Chur, Chiasso, um nur einige zu nennen.[420] Die Schweiz ist gerade durch ihre hohe Besiedlungsdichte charakterisiert – vor allem im Mittelland, aber auch in den Alpenregionen – und

durch ihre dezentrale politische Struktur, die dazu beitrug, dass viele kleinere und mittelgrosse Städte entstanden.[421] In der Nachkriegszeit wuchsen fast alle dieser Städte deutlich an und wurden oft durch Vorortbildungen sowie Gewerbe- und Industriequartiere miteinander verbunden, wodurch sich stellenweise Siedlungsteppiche ausbildeten. Eine Darstellung wichtiger baukultureller Entwicklungen in den Boomjahren in der Schweiz muss daher ein besonderes Augenmerk insbesondere auch auf die Städte, ihr grosses Wachstum und ihren umfassenden baulichen Wandel legen. Das vorliegende Kapitel strebt keine Vollständigkeit an, sondern will anhand exemplarischer Situationen wesentliche Phänomene benennen und illustrieren.

Ziel der folgenden Betrachtungen ist mithin eine Reflexion darüber, welche grundlegenden Veränderungen die Stadt in ihrer baulichen Gestalt in der Nachkriegszeit erfahren hat.[422] Der Fokus liegt hierbei auf städtebaulichen Dimensionen, das heisst, Einzelbauten werden hauptsächlich in ihrem räumlichen Zusammenhang in der Textur der Stadtlandschaft betrachtet, in ihrer Reaktion auf baulich bereits Vorhandenes, in ihrer Wirkung auf den Stadtraum oder auch auf nachfolgende Bauten und weitere städtebauliche Entwicklungen. Das Hauptaugenmerk gilt den grösseren stadträumlichen Veränderungen, jedoch werden auch architektonische Gestaltungen im Detail und im Innenraum Beachtung finden, weil diese bisweilen mit den Netzwerken der grösseren Massstäbe verbunden sind und die kleinsten Knoten und Verzweigungen dieser Infrastrukturen darstellen.

Von besonderem Interesse sind daher solche Bauten und Ensembles, die zwar städtische Massstäbe haben, aber Teil der grossen Infrastrukturen sind, die bereits in den vorangegangenen Kapiteln zu Territorium und Region thematisiert wurden. Infrastrukturen haben als bauliche und funktionelle Grundlage des Zusammenlebens schon immer die Städte und deren Entwicklung beeinflusst. So sind Bauten des Automobilverkehrs, wie etwa Parkhäuser oder Stadtautobahnen, die städtischen Knotenpunkte auf kleinerem Massstab, die ebenso wie die raumgreifenden Elemente Teile des grossen Infrastrukturnetzwerks des Verkehrs sind. Die Stadträume erfahren in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine grundlegende Transformation durch das Automobil, denn in der Stadt entstehen neue spezifische Bauten und Räume sowohl für den fliessenden als auch für den ruhenden Verkehr. In ähnlicher Weise wie der Verkehr schlagen sich die Netzwerke der Energie, der Kommunikation und auch des Militärs ebenfalls im städtischen Raum baulich nieder, mit mehr oder weniger direkt sichtbarem Ergebnis: Postbetriebsgebäude, Telefonzentralen, Umspannwerke sind Bauwerke, die mitten im Stadtraum die Umgebung prägen, während Strom- und Telefonleitungen oder Luftschutzbunker zwar das städtische Gewebe in erheblichem Masse mitbestimmen und die Funktionsweise der Stadt sicherstellen, aber im Stadtraum an der Oberfläche keine unmittelbar wahrnehmbaren Auswirkungen entfalten.

Neben den grossen technischen Infrastrukturen und ihren städtebaulichen Folgen werden ebenso soziale Infrastrukturen der Gesundheit, der Bildung und der Freizeit betrachtet. Diese haben institutionelle Auswirkungen auch auf den Ebenen der Region oder bisweilen gar des Territoriums, jedoch treten sie baulich hauptsächlich in den Städten in Erscheinung. Und schliesslich werden die für das städtische Leben besonders zentralen Funktionen der Arbeit und des Wohnens betrachtet, die ebenfalls – wie alle anderen angesprochenen Bereiche des Bauens – in der Nachkriegszeit eine grosse und teils grundlegende Veränderung erfahren haben. Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass in der Schweiz – obwohl es hier, anders als in den Nachbarländern, keine kriegsbedingten Zerstörungen gab und die alte Bausubstanz erhalten blieb – viele Stadtzentren durch grossflächige Abrisse und prägende Ersatzneubauten ihr Gesicht radikal geändert haben. Die Beispiele aus Lugano, Lausanne und Basel zeigen verschiedene Seiten dieses komplexen und teils widersprüchlichen Modernisierungsprozesses, der sich als eine Art produktiver Zerstörung beschreiben lässt.[423]

Basel

Die Stadt Basel liegt im äussersten Nordwesten des Landes im sogenannten Dreiländereck zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland. Am südlichen Rand der oberrheinischen Tiefebene, am Rheinknie zwischen den nördlichen Ausläufern des Juras und dem südwestlichen Rand des Schwarzwalds gelegen, wird die Stadt seit jeher von den auch als Transportweg dienenden Flussläufen des Rheins, der Birs, der Wiese und des Birsigs geprägt.

Basel war schon immer durch den Rhein bestimmt, der mit seinen Nebenflüssen als Transportroute diente, und ist bereits seit dem späten Mittelalter eine bedeutende und für Schweizer Verhältnisse grosse Stadt. Im Laufe des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte sich Basel im Zuge der Industrialisierung zu einem der weltweit führenden Zentren der Chemie- und Pharmaindustrie sowie zu einem wichtigen Messezentrum und Bankenplatz. Aufgrund des damit einhergehenden Bevölkerungs- und Siedlungswachstums erreichte das bebaute Gebiet bereits in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts vereinzelt die politische Grenze der Stadt und des Halbkantons Basel-Stadt. Der Bauboom der Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg stellte die Stadt Basel mit ihrem begrenzten Stadtgebiet daher vor besondere Herausforderungen. Wie überall stieg auch hier im Zuge von Wirtschaftsaufschwung und Bevölkerungswachstum der Bedarf an Wohn-, vor allem aber an Büro- und Gewerberäumen. Zeitgleich wuchsen ebenso die Platzansprüche der aufstrebenden Industrie, deren bestehende Areale im immer dichter werdenden Stadtgefüge an ihre Kapazitätsgrenzen kamen. Unter diesen Bedingungen entstanden in den Nachkriegsjahren in und um Basel zahlreiche Neubauprojekte, die einerseits in der Form von Büro-, Fabriks- und Wohnhochhäusern eine neue städtische Silhouette schufen und andererseits als grossmassstäbliche, weit ausgreifende Bauwerke die gewachsene, kleinteilige städtische Morphologie Basels überschrieben.

Der Bauboom der Hochkonjunktur in den 1950er- und 1960er-Jahren beanspruchte schliesslich fast die ganze verbliebene Fläche des Kantons, und die Stadt, die zuvor von den umliegenden Dörfern durch Freiflächen getrennt war, verschmolz mit den Vorortsgemeinden zu einer grenzübergreifenden Agglomeration.[424] Aus diesem Grund entwickelten die 1943 gegründete Planungsstelle des Kantons Basel-Landschaft und das Stadtplanungsbüro des Stadtkantons Basel ab Mitte der 1940er-Jahre eine gemeinsame Regionalplanung, um die dicht ineinander verzahnten Gemeinden des unteren Basellandes in den Bereichen der Industrie-, Wohn- und Grünzonenplanung miteinander zu koordinieren. Auch wenn das Vorhaben in dieser Form angesichts der rasanten Entwicklungen des Baubooms der Nachkriegsjahre nicht wie vorgesehen umgesetzt werden konnte, kann es als Pionierleistung einer kantonsübergreifenden Siedlungsplanung betrachtet werden.[425] Es ist ein frühes vorbildgebendes Beispiel dafür, dass der gebaute Raum über politische Grenzen hinweg gedacht, verstanden und geplant werden muss, um sinnvolle und nachhaltige Ergebnisse zu ermöglichen. Das zeigt sich besonders deutlich an den Infrastrukturbauten, die in dieser Zeit

in und um Basel neu entstanden oder massiv ausgebaut wurden. Diese übernahmen allesamt regionale Funktionen – sowohl für die Stadt als auch für die umliegenden Gemeinden – und waren in Teilen sogar von nationaler und internationaler Bedeutung. So ersetzte der von 1967 bis 1970 auf französischem Staatsgebiet in Blotzheim errichtete Flughafen Basel-Mülhausen den älteren, inzwischen zu klein gewordenen Flughafen Basel-Sternenfeld in Birsfelden. Die Planungen erstreckten sich über mehr als 15 Jahre und beruhten auf einem 1949 abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich, der für die Disposition der Anlage zur Erleichterung der Zollabwicklungen eine Trennung in einen französischen und einen schweizerischen Sektor vorsah. Dies wurde durch einen – für den Durchgangsverkehr bestimmten – internationalen Sektor bewerkstelligt, in dem die allgemeinen Dienste des Flughafens untergebracht werden sollten. Ab 1950 erarbeitete eine Architektengemeinschaft, bestehend aus dem französischen Büro Massé, Bigot, Roy und den Basler Architekten Suter und Suter, insgesamt drei Projektvarianten für die Hochbauten des neuen Flughafens, während die Tiefbauarbeiten – die sogenannte Zollstrasse von Basel über das französische Staatsgebiet sowie die Landepisten – bereits in Angriff genommen worden waren. Die Bewilligung des Projekts für die Hochbauten folgte 1963.[426] Für die Fassadengestaltung des Aufnahmegebäudes wurden Sichtbeton, Glas und schwarz eloxiertes Aluminium gewählt. Dies geschah einerseits aus Kostengründen, da der Kreditrahmen sehr beschränkt war, andererseits aus gestalterischen Überlegungen. Mit dem farblich neutralen Bauwerk sollte ein ruhiger Kontrastpunkt gesetzt werden, im Gegensatz zu der «grossen Anzahl Flugzeuge, die durch die verschiedensten Farben der Nationen und Fluggesellschaften auffallen»[427] auf der einen Seite und zur «Farbenpracht» der parkierenden Autos auf der anderen Seite des Gebäudes. Der Anspruch der Architekten für das neue Verkehrsinfrastrukturbauwerk des «Flughofs» war zudem – ähnlich wie bei der Autobahnraststätte in Würenlos –, dass dieser nicht nur den Passagier:innen «grösstmögliche Bequemlichkeit» bieten, «sondern auch für die Bevölkerung der ganzen Region Attraktion und Treffpunkt sein»[428] sollte. Das Verkehrsbauwerk sollte also sowohl seine Funktion als technische Infrastruktur erfüllen als auch gleichermassen soziale Bedürfnisse befriedigen. Zu diesem Zweck wurden neben öffentlich zugänglichen Aussichtsterrassen auch Restaurants eingerichtet, die ohne Zoll- oder Passformalitäten betreten werden konnten.[429]

Im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen übte selbstverständlich auch der Bau des ebenfalls überregional bedeutenden National- und Expressstrassennetzwerks grossen Einfluss auf die gebaute Umwelt Basels nach 1945 aus.

In der Planung des Nationalstrassennetzes nahm die Stadt eine bedeutende Rolle als Startpunkt für die wichtige Nord-Süd-Verbindung der N2 ein. Vom östlichen Stadtrand Basels, dem sogenannten Gellertdreieck westlich der Birs, sollte sie über Schweizerhalle in Richtung Augst, Arisdorf und durch das Diegtertal durch einen Juratunnel über Egerkingen zum Zusammenschluss mit der Ost-West-Verbindung der N1 bei Härkingen führen.[430] Mit dem Bau des N2-Abschnitts Hagnau–Augst wurde 1963 begonnen, während die Linienführung der Autobahn durch das Stadtgebiet von Basel und der Anschluss an das deutsche und französische Autobahnnetz lange umstritten waren. Obwohl Basel als Grenzstadt einen wichtigen Anschlusspunkt der Schweizer Autobahnen an das internationale Schnellstrassennetz darstellte, wurde die Planung des innerstädtischen Schnellstrassennetzes von der in der Mitte der 1950er-Jahre eingesetzten eidgenössischen Planungskommission nur stiefmütterlich behandelt und im Wesentlichen dem Kanton Basel-Stadt überlassen. Dieser hatte parallel zur nationalen Planung von Kurt Leibbrand, einem deutschen Verkehrsingenieur und Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH Zürich), von 1955 bis 1959 einen Generalverkehrsplan

für die Stadt ausarbeiten lassen. Dieser sah unter anderem eine mitten durch das Zentrum Grossbasels führende Stadtautobahn und eine ausserhalb des dicht bebauten Stadtgebiets verlaufende Osttangente mit Anschluss an die deutsche Grenze vor. Allerdings formierte sich bereits ab Anfang der 1960er-Jahre Widerstand gegen die durch das Naherholungsgebiet Lange Erlen geplante Osttangente, der in erster Linie von den Basler Planungsfachverbänden dem Basler Ingenieur- und Architektenverein und den Ortsgruppen des BSA (Bund Schweizer Architekten) und des FSAI (Verband freiwerbender Schweizer Architekten) getragen wurde. Diese arbeiteten 1963 einen Gegenvorschlag aus, der – in Anlehnung an das existierende Hauptstrassennetz und unter Berücksichtigung des historisch ringförmigen Wachstums Basels – einen Autobahnring um das Stadtzentrum vorsah. Dabei sollte die Osttangente nun deutlich näher am Stadtgebiet, parallel zu den bestehenden Gleisanlagen, verlaufen, dann vom Gellertdreieck nach Norden abzweigen und über eine Rheinbrücke am Badischen Bahnhof vorbei zur deutschen Grenze führen. Ziel der Fachverbände war es, eine Lösung vorzuschlagen, die «dem menschlichen Massstab gerecht» würde und «zu massstäblichen Verhältnissen»[431] führen sollte. In der Folge wurde der Autobahnring zur Planungsgrundlage für das städtische Strassennetz, auch wenn diese Expressstrassenplanung, wie in anderen Schweizer Städten, in dieser Form nie vollständig umgesetzt wurde. Tatsächlich realisiert wurden bis Ende der 1970er-Jahre das Anschlussbauwerk Hagnau und die davon abzweigende Osttangente, für die 1970 bis 1973 die Schwarzwaldbrücke als neue Rheinbrücke erstellt wurde, sowie Teile des sogenannten Cityrings mit dem Heuwaage-Viadukt.[432]

Als Verbindungsstrasse zwischen Autobahn- und Cityring wurde auch die parallel zu den Bahnanlagen des Bahnhofs Basel SBB verlaufende Nauenstrasse für den Automobilverkehr ausgebaut. Neben diesem Strassenausbau veränderte in diesem Gebiet der Neubau eines weiteren Infrastrukturbauwerks die historisch gewachsene Stadtstruktur in den 1970er-Jahren massgeblich: Das Postbetriebsgebäude wurde als Teil des von den Post-, Telefon- und Telegrafenbetrieben (PTT) geplanten Netzwerks von landesweit an neuralgischen Punkten angeordneten Postbetriebszentren nach Plänen von Suter und Suter zwischen 1971 und 1980 neu gebaut.

Das Gebäude überschrieb mit seinen enormen Ausmassen das städtebauliche Gefüge der Blockrandbebauung aus dem 19. Jahrhundert massiv und schaffte als monumentales, gleisüberspannendes Bauwerk eine neue Eingangssituation zum Basler Bahnhof.

Neben den durch die Infrastrukturbauten hervorgerufenen Veränderungen transformierte sich die bestehende Bausubstanz der Stadt Basel nach dem Zweiten Weltkrieg auch durch Ersatzneubauten von Büro-, Gewerbe-, Industrie- und Wohnungsbauten merklich. Ein Grund dafür lag nicht zuletzt in der bereits 1939 erfolgten Zonenplanrevision, in der man für zahlreiche um 1900 entstandene Strassenzüge eine gesteigerte Bauhöhe zugelassen hatte. Im Zuge von Wirtschaftsboom und Wohlstandswachstum führte dies ab den 1950er-Jahren dazu, dass viele Hausbesitzer:innen, vor allem Immobilienfirmen, diese Möglichkeit ausnutzten, um auf ihrer Parzelle durch Ersatzneubau ein grösseres Volumen unterzubringen.[433] Anders als in anderen Schweizer Städten konzentrierte sich die Bautätigkeit in Basel dennoch weniger auf den Wohnungsbau – seit den späten 1950er-Jahren stagniert die Zahl der Wohnbauten – als auf den Bereich der Gewerbe- und öffentlichen Bauten.[434] Insbesondere die Industriebetriebe transformierten ihre Areale durch Ersatz- und Neubauten radikal. Mit sogenannten Gesamtplanungen, wie sie etwa Hoffmann-La Roche bei Otto Rudolf Salvisberg und Roland Rohn oder die Ciba bei Suter und Suter in Auftrag gaben, zielten die grossen Firmen darauf ab, ihre nur beschränkt erweiterbaren Werkgelände durch die Einführung der «vertikalen Produktion» in einer dichteren und höheren Bebauung maximal auszunutzen. Gleichzeitig

brachten sie sie technisch und betrieblich auf den neuesten Stand. Möglich war dies unter anderem auch deshalb, weil die als Industriezonen ausgeschiedenen Gebiete bis 1999 keinen Höhen- und Dichtebeschränkungen unterlagen.[435]

Die Ausnutzung der Vertikalen beschränkte sich jedoch nicht allein auf die Neuüberbauung der Industriegebiete und den Neubau von Wohnhochhäusern. Bezeichnend für die städtebaulichen Veränderungen in Basel ist die Errichtung zahlreicher Bürohochhäuser, welche die Stadtsilhouette in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg zu prägen begannen.[436] Den Auftakt markierte das von 1953 bis 1955 nach Plänen des Architekten Arnold Gfeller als Wohn- und Geschäftshaus errichtete dreizehngeschossige Steinentor-Hochhaus an der Heuwaage, dessen Bau medial stark rezipiert wurde. Diesem folgten in rascher Abfolge weitere Beispiele: Von 1954 bis 1956 baute Suter und Suter für die Versicherungsgesellschaft Patria ein Bürohochhaus für deren Hauptsitz an der St. Alban-Anlage. Ab 1957 errichtete Burckhardt Architekten – das zweite grosse, später zum Generalplanungsunternehmen anwachsende Architekturbüro Basels neben Suter und Suter – für die J. R. Geigy AG deren Bürohochhaus an der Schwarzwaldallee. Ebenfalls nach Plänen von Suter und Suter entstand 1960 bis 1962 an der Münchensteinerstrasse mit dem Bürohochhaus des Pharmaunternehmens Lonza das mit 68,4 Metern damals höchste Gebäude der Stadt Basel und der ganzen Schweiz. Nachdem Lonza den Hauptsitz vom Wallis in die Stadt am Rhein verlegt hatte, positionierte sich die Firma nun mit ihrem neuen Gebäude als ernst zu nehmender Mitstreiter neben den traditionellen Basler Unternehmungen der Chemie- und Pharmabranche. Der Bau von Hochhäusern gehörte zu einer der zentralen Planungsfragen der Zeit und wurde zu einem Diskussionspunkt in der Stadtentwicklung, sodass in Basel bereits kurz vor der Errichtung des Lonza-Hochhauses eine überarbeitete Fassung des kantonalen Hochbautengesetzes in Kraft trat, in der die Auflagen verschärft und dezidierte Forderungen nach einer städtebaulichen Integration der Hochbauten durch Form und Materialität gestellt wurden.[437]

Kehrichtverbrennungsanlage

Zu den zentralen technischen Infrastrukturen auf lokaler und städtischer Ebene gehören Einrichtungen für die Ver- und Entsorgung. Im Bereich der Abfallbewirtschaftung nahm die Stadt Basel im schweizweiten Vergleich eine Vorreiterrolle ein und stellte mit ihrer städtebaulich markant in Erscheinung tretenden Kehrichtverbrennungsanlage (KVA) grenzübergreifend die regionale Abfallversorgung sicher.

Die Basler KVA liegt am nordwestlichen Stadtrand, direkt an der Landesgrenze zu Frankreich im St.-Johann-Quartier, östlich der Bahngleise des ehemaligen Güterbahnhofs St. Johann. Unmittelbar nordöstlich der Anlage mündet die aus Frankreich kommende Autobahn hinter der Autobahnausfahrt 1 «Basel EuroAirport» in den St.-Johanns-Tunnel der in den 2000er-Jahren fertiggestellten Nordtangente des Basler Autobahnnetzes ein.

Bereits 1943 war an diesem Standort eine erste KVA – und damit nach den Anlagen in Zürich und Davos die dritte dieser Art in der Schweiz – erbaut worden.[438] Während diese Anlage bei ihrer Inbetriebnahme jährlich etwa 18 000 Tonnen Müll der damals rund 160 000 Einwohner:innen der Stadt verbrannte, nahmen die Abfallmengen bis Anfang der 1960er-Jahre exponentiell zu: 86 000 Tonnen Abfall pro Jahr bei einer um knapp vierzig Prozent auf 220 000 Personen angewachsenen Stadtbevölkerung.[439]

Diese massive Zunahme der Abfallmengen ab den 1940er-Jahren lässt sich in der gesamten Schweiz – wie in der westlichen Welt – als Folge des intensivierten Konsums in ähnlicher Weise beobachten. Im Verhältnis dazu gingen die staatlich koordinierte Systematisierung der Abfallentsorgung und der entsprechende Ausbau der nötigen Infrastrukturen landesweit nur zögerlich vonstatten. Grund dafür war nicht zuletzt, dass

die Entsorgung der Abfälle und insbesondere die Finanzierung des Baus von Abwasser- und Abfallanlagen bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts auf Bundesebene ungeregelt und damit den Kantonen und Gemeinden überlassen blieben. Noch 1969 war gemäss einer Studie der Eidgenössischen Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz (EAWAG) die Art der Abfallentsorgung bei nur gut der Hälfte der damals rund 5,8 Millionen Einwohner:innen der Schweiz und damit bei etwa zwanzig Prozent der Gemeinden bekannt. Der übrige Anteil der Abfälle wurde auf von der EAWAG nicht erfassten Gemeindedeponien oder «wild» in Wald und Feld entsorgt. Bis das *Gewässerschutzgesetz* ab 1971 die Grundlage für die finanzielle Beteiligung des Bundes an der Erstellung von Abwasser- und Abfallanlagen schaffte, wurden in den 1950er- und 1960er-Jahren vor allem in den grösseren Städten des Mittellandes erste KVA errichtet. Nach den 1954 in Bern und 1958 in Lausanne eingerichteten Anlagen folgten in den 1960er-Jahren die KVA in Winterthur, Zürich-Hagenholz und Genf.[440]

Während in diesen Städten mit dem Bau von KVA erst begonnen wurde, setzte sich Basel infolge der rasant steigenden Abfallmengen ab 1960 bereits mit der Erweiterung seiner bestehenden Anlage aus den 1940er-Jahren auseinander. Erste Studien hatten zunächst nur die Ergänzung eines dritten Ofens vorgesehen. Im Laufe der Weiterbearbeitung des Projekts wurde jedoch entschieden, eine gänzlich neue, von der alten KVA unabhängige Anlage zu errichten. Diese sollte im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen erweiterbar sein und nach Inbetriebnahme die alte Anlage ersetzen. Mit Entwurf und Ausführung wurde Anfang der 1960er-Jahre eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus der Ingenieurfirma Gebrüder Gruner und dem Architekturbüro Suter und Suter, betraut, bei dem die Architekten Friedrich Maurer, Hans-Rudolf Adrian Suter, W. Krabatsch und B. Kunze für das Projekt verantwortlich zeichneten.

Zur Frage der Gestaltung der Basler Anlage hielt der Architekt Hans-Rudolf Adrian Suter vom Architekturbüro Suter und Suter in einem etwa zeitgleich zur Fertigstellung der ersten Etappe verfassten Baubeschrieb Folgendes fest: «Eine Kehrichtverbrennungsanlageistzwarimrechtlichen Sinn der Einordnung ein ‹öffentliches Gebäude›. Ihr Dienstleistungsbetrieb ist von gemeinnützigem Interesse. Auch als rein technische Anlage gehört sie, wenn auch am Siedlungsrand liegend, zum Stadtbild. Daher darf der gestalterische Aspekt nicht vernachlässigt werden. Insbesondere gilt es, einen Massstab in die grossen Dimensionen der verschiedenen Gebäudeteile zu bringen.»[441] Die technische Bauaufgabe der Kehrichtverbrennungsanlage wurde von den Architekten also nicht nur als gestaltungswürdige Architektur verstanden, sondern auch als zentrales Element der städtischen gebauten Umwelt. Eine weitere Ausführung Suters im selben Baubeschrieb macht jedoch deutlich, dass das Architekturbüro, das sich Anfang der 1960er-Jahre gerade mehr und mehr zu einem Generalplanungsunternehmen entwickelte, den Aspekt der Gestaltung zwar für wichtig hielt, diesen aber nicht als seine primäre oder zumindest nicht als seine einzige Aufgabe betrachtete: «Die Planungsaufgabe ist ausserordentlich vielschichtig. Sie beginnt bei der regionalen Landesplanung und führt über Probleme der lokalen Stadtplanung, der Standortprüfung zum eigentlichen Bauprojekt. […] Eine integrierte Planung aller Teile des Komplexes ist notwendig. Hier kann nicht mehr eine Arbeitskraft allein wirksam sein. Die enge Zusammenarbeit, die Arbeitsgemeinschaft der Planenden spielt in allen Phasen der Projektierung und Ausführung eine entscheidende Rolle. Neben der eigentlichen Bauplanung war auch im Falle der Kehrichtverbrennungsanlage der Stadt Basel als besondere Aufgabe des Architekten die aktive Mitwirkung an der Koordination des Gesamtvorhabens von Wichtigkeit.»[442]

Am 12. Dezember 1963 legte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt das von der Arbeitsgemeinschaft erarbeitete Projekt für die neue KVA dem Grossen Rat vor, der im März 1965 den Kredit von rund 47 Millionen Franken für die erste Ausbauetappe bewilligte. Um dem Wunsch nach Erweiterbarkeit Genüge zu leisten, war ein etappenweiser Bau vorgesehen. In der ersten Etappe wurden neben der bestehenden KVA eine neue Anlage mit zwei Öfen zur Abfallverbrennung sowie als eigenständiger Baukörper ein Garagen- und Dienstgebäude errichtet. Baubeginn dieser Phase war im Oktober 1966 und nach dreijähriger Bauzeit konnte die Anlage 1969 dem Betrieb übergeben werden. In den nächsten Ausbauetappen sollte die KVA später auf vier und nach Abbruch der alten Anlage auf sechs Öfen erweitert werden können.[443] Auch das Garagen- und Dienstgebäude war auf einen weiteren Ausbau hin ausgelegt.[444]

Zwar handelte es sich bei der vom Kanton Basel-Stadt finanzierten KVA um eine städtische Anlage, als zentrale technische Infrastruktur übernahm sie jedoch – wie für diese Einrichtung typisch – über die lokale Ebene hinausgehende Funktionen innerhalb eines regionalen Ver- und Entsorgungsnetzwerks. Der Lage Basels im Dreiländereck geschuldet, waren bereits an die ältere Anlage in Summe 21 weitere Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft sowie der Nachbarländer Deutschland und Frankreich durch entsprechende Verträge angegliedert gewesen. Im Rahmen des Erweiterungsprojekts wurde das Einzugsgebiet neu überprüft und umfasste schliesslich bei Fertigstellung der ersten Bauetappe im Sommer 1969 das Gebiet der Stadt Basel sowie von 32 Aussengemeinden mit insgesamt 420 000 Einwohner:innen.[445]

Obwohl schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts vereinzelt erste Kehrichtverbrennungsanlagen entstanden, muss die Typologie – ebenso wie die verwandten Baugattungen der Abwasserreinigungsanlagen (ARA) – im Wesentlichen als Entwicklung der Nachkriegszeit verstanden werden.[446] Im Zuge der zunehmenden Sensibilisierung der Gesellschaft für Umweltthemen wurde der Bau der infrastrukturellen Ver- und Entsorgungsnetzwerke sowohl in den Städten als auch auf dem Land vorangetrieben. So wurde etwa ab Mitte des 20. Jahrhunderts auch die systematische Errichtung von Abwasserreinigungsanlagen vom Bund mitfinanziert, sodass sich schliesslich zwischen 1971 und 1990 der Anteil der an ARA angeschlossenen Haushalte von ursprünglich dreissig Prozent verdreifachte.[447]

Die in den Nachkriegsjahren massiv ausgebauten Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen gehörten als elementarer Bestandteil zum Netzwerk der sich immer stärker linear ausrichtenden Materialwirtschaft. Die dazugehörigen Bauten und Anlagen müssen entsprechend als bauliche Verkörperungen der in den Boomjahren entstandenen Konsum- und Wegwerfgesellschaft verstanden werden.[448]

Kaufhaus Jelmoli

Während eine Kehrichtverbrennungsanlage gemeinsam mit einer Deponie die baulichen Endpunkte der linearen Konsumwirtschaft markiert, stellen die Bauten von Warenhäusern und Einkaufszentren in dieser Kette in gewisser Weise eine Art Bindeglied zwischen Produktion und Entsorgung dar. Wie bereits im Kapitel zu Spreitenbach-Würenlos aufgezeigt, bildeten sich Shoppingcenter in enger Verknüpfung mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturnetzwerke in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg in der Schweiz als neue Baugattung heraus. Aber auch in Städten führten das Wohlstandswachstum und der steigende Konsum zur Transformation historischer Warenhäuser und zum Neubau von städtischen Einkaufszentren. Ein Beispiel hierfür ist das von 1971 bis 1972 nach Entwürfen des Architekturbüros Suter und Suter errichtete Warenhaus Jelmoli in der Altstadt von Kleinbasel.

Der Warenhauskonzern Grands Magasins Jelmoli SA, der Ende des 19. Jahrhunderts in Zürich sein erstes grosses Warenhaus an der Bahnhofsstrasse eröffnet hatte, begann ab den

1950er-Jahren mit über fünfzig Filialen in die ganze Schweiz zu expandieren. Ende der 1960er-Jahre bestand die Absicht, auch in Basel eine Zweigniederlassung zu errichten. Nachdem das Unternehmen zu diesem Zweck im dicht bebauten Altstadtgebiet am rechten Rheinufer sechs kleinere Grundstückparzellen mit einer Gesamtfläche von 3760 Quadratmetern hatte erwerben können, beauftragte es das Architekturbüro Suter und Suter mit dem Bau eines Warenhauses mit Kundenrestaurant, Lager- und Büroflächen sowie einer eigenen integrierten «Parking-Garage». Letztere sollte ganz dem Zeitgeist entsprechen und «eine Vereinfachung bei den Einkäufen der Kunden bewirken und besondere Anziehung ausüben»[449].

Auch im städtischen Kontext spielte also die automobilgerechte Erschliessung der Einkaufszentren eine entscheidende Rolle – nicht zuletzt, um in Anbetracht der entlang des Autobahnnetzes entstehenden grossen Shoppingcenter konkurrenzfähig zu bleiben. Dies spiegelt sich auch in der Tatsache wider, dass das Jelmoli-Parkhaus frühzeitig, noch vor Fertigstellung des Warenhauses, werbewirksam eröffnet wurde. Am ersten Septemberwochenende 1972 fand unter dem Patronat des Automobil Clubs der Schweiz und des Schweizerischen Abstinentenverkehrsverbands eine Eröffnungsfeier mit Oldtimer- und Rennwagenschau, Gratis-Sehtests für Automobilist:innen, Schlagerhitparade und Grillwürsten statt.[450] Die Grands Magasins Jelmoli SA inszenierte sich damit als kundenorientiertes Unternehmen und «dynamisches Warenhaus [...] für alle, die frei von Parkplatzsorgen [...] unbeschwert bummeln und einkaufen möchten. Und für alle, die es zu schätzen wissen, dass Jelmoli an so naheliegende Bedürfnisse denkt [...] mit der vorzeitigen Eröffnung des ersten Gross-Parkhauses am Claraplatz!»[451]

Der Organisation des Gebäudes im Hinblick auf den zu- und abfliessenden motorisierten Individualverkehr galt denn auch die besondere Aufmerksamkeit der Planung. Erschlossen wurde das Bauwerk sowohl vom Claraplatz als auch vom Wettsteinquartier her über die Rebgasse, wo der Haupteingang zum Warenhaus sowie die Zufahrt zum Parkhaus waren. Die Ausfahrt des Parkhauses hingegen entliess den Verkehr im Süden in die Utengasse, an der sich ausserdem die Warenanlieferung und der Personaleingang befanden. Das Gebäude setzt sich aus zwei Gebäudevolumen zusammen: einerseits aus dem an der Rebgasse gelegenen sechsgeschossigen Warenhaus mit den Verkaufsetagen, dem Restaurant und dem Parkhaus für 300 Fahrzeuge, andererseits aus einem etwas schmaleren, niedrigeren viergeschossigen Trakt an der Utengasse, in dem das Lager, Büros sowie das Personalrestaurant untergebracht waren. Zwischen beiden Bauteilen wurde als Scharnier die spiralförmige Erschliessungsrampe zum Parking platziert. Wider Erwarten befinden sich die Parkgeschosse nicht im Untergrund oder in den unteren Geschossen, sondern beanspruchen die vier obersten Stockwerke des Gebäudeteils zur Rebgasse hin. Die offen gestalteten Fassaden springen von Geschoss zu Geschoss etwas zurück, wodurch sich eine Balkonsituation für die parkierten Fahrzeuge ergibt. Dieses Gestaltungselement findet sich auch bei anderen, etwa zur gleichen Zeit errichteten Parkhausbauten wie dem Autosilo Ballestra in Lugano, wo die offenen Fassaden mit den zickzackartig vorkragenden Parkfeldern ebenfalls als Gestaltungsmittel eingesetzt wurden.

Postbetriebsgebäude

In ähnlicher Weise wie der Neubau des Kaufhauses Jelmoli die mittelalterliche Stadtstruktur in Kleinbasel veränderte, transformierte der grossmassstäbliche, über die Gleise ausgreifende Bau des Postbetriebsgebäudes am östlichen Eingang zum Bahnhof Basel SBB das dortige von Blockrandbebauungen des 19. Jahrhunderts geprägte Stadtgebilde. Der bis 1980 fertiggestellte Bau ersetzte den Vorgängerbau des Bahnhofpostamts Basel II, das 1908 als Ergänzung zur Basler Hauptpost errichtet worden war.

Dem Neubau des Postbetriebsgebäudes ging eine lange Planungsgeschichte voraus. Bereits 1943 wurde mit den ersten betrieblichen Studien für den Ersatz des bestehenden historistischen Postgebäudes begonnen, da es dort schon zu diesem Zeitpunkt an Platz mangelte. Die bis in die 1950er-Jahre weitergeführten Planungen mussten Anfang der 1960er-Jahre im Hinblick auf das von den PTT angestossene neue Betriebskonzept komplett überarbeitet werden.[452]

In den Jahren 1963 und 1964 führten daher der Bund, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die kantonalen Behörden Basels einen Ideenwettbewerb für den Ersatzneubau des bestehenden Bahnhofspostamts durch. Der Siegerentwurf stammt vom namhaften Basler Architekten Hermann Baur und wurde von der Jury als «ausserordentlich gute, architektonisch und städtebaulich überzeugende Lösung»[453] beurteilt.

Nichtsdestotrotz wurde 1968, nach einer erneuten Bereinigung des Raumprogramms, das Architekturbüro Suter und Suter mit der Projektausarbeitung des neuen Postbetriebszentrums beauftragt. Das Büro hatte sich ebenfalls am Ideenwettbewerb beteiligt und sein Entwurf war damals zumindest «von Postbetriebsseite [...] als am besten geeignet betrachtet»[454] worden.

Wie schon beim Beispiel der KVA gezeigt wurde, legte das auf industriell-technisch geprägte Bauaufgaben spezialisierte Büro in seinen Entwürfen grössten Wert auf die Optimierung von Prozessen und Betriebsabläufen und verstand sich dabei nicht nur als Entwerfer und Gestalter, sondern vor allem auch als Koordinationsstelle eines interdisziplinären Teams von Fachspezialist:innen.[455] Dies war wohl nicht zuletzt ein wichtiger Hauptgrund, weshalb die PTT Suter und Suter für geeigneter hielten, ein solch komplexes Bauvorhaben mit seinen vorwiegend technischen Anforderungen ihren Wünschen gemäss umzusetzen.

In einer ersten Etappe wurde von 1971 bis 1975 mit dem südlich gelegenen «Reiterbau» über den Gleisanlagen begonnen. Von 1975 bis 1980 folgte die Errichtung des «Festlandbaus», der nördlich der Gleisanlagen unmittelbar an den «Reiterbau» anschliesst. Die beiden Gebäudeteile mit unterschiedlicher Bauhöhe sind zu einem Volumen zusammengefasst und beeindrucken mit Fassadenlängen von über 100 beziehungsweise 186 Metern. Damit sprengte der Neubau den städtebaulichen Massstab der bestehenden Quartiere rund um den Bahnhof und veränderte die Durchlässigkeit des dortigen Stadtraums.

Im Gebäude wurden die Abläufe der Postgutsortierung und -verteilung aus Platzgründen vertikal organisiert. Die übereinander in unterschiedlichen Geschossen angeordneten Arbeitshallen, in denen die einzelnen Dienstgruppen – also die verschiedenen Sortier- und Verteilstationen – untergebracht waren, wurden über insgesamt acht Personen-, 15 Waren- und Karrenaufzüge sowie über Förderbänder und Rutschenschächte miteinander verbunden.[456]

Der architektonische Entwurf und die Gestaltung des Baus wurden einerseits durch exogene städtebauliche Gegebenheiten und vorhandene Verkehrsinfrastrukturen, andererseits durch endogene technische Anforderungen der Logistikinfrastruktur, also der Förder- und Sortieranlagen, bestimmt. Während die Arbeitshallen rein funktional ausgeführt wurden, verwendeten die Architekt:innen auf die Ausgestaltung der Publikumsräume, der Büroräumlichkeiten und des Personalrestaurants grösste Sorgfalt.
Gleichzeitig sollte sich der grossvolumige Bau durch die Gestaltung der Fassaden, «deren Flächen durch das Gitterwerk der Umgänge aufgelockert werden und ein reizvolles Wechselspiel von Licht und Schatten bewirken»[457], möglichst gut in das Stadtbild einfügen.

Die lange Planungs- und Bauzeit des Gebäudes führte dazu, dass das Postbetriebsgebäude bereits bei seiner Fertigstellung von den gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen überholt worden war. Schon ab Mitte der 1980er-Jahre ermöglichten neue Technologien das automatische Lesen der Adressen, was die manuelle Codierung des Postguts obsolet machte und bauliche Anpassungen an den technischen Einrichtungen bedingte. Ausserdem war die Infrastruktur des Postbetriebsgebäudes bei Inbetriebnahme überdimensioniert, da sich die prognostizierten Wachstumserwartungen nicht erfüllt hatten.[458]

Darüber hinaus hatte die lange Planungsphase zur Folge, dass sich aufgrund eines ästhetischen Wertewandels in der Bewertung der Architektur des Historismus und der Nachkriegsmoderne die Haltung gegenüber dem Neubauprojekt in der öffentlichen Wahrnehmung beinahe ins Gegenteil drehte. So beurteilte ein Berichterstatter der *Tat* in einem 1957 erschienenen Artikel zu den Neubauplänen für das Postgebäude den Altbau als «vorsintflutlich und verkehrsbehindernd»[459], und in seiner historistischen Gestaltung galt das Gebäude lange Zeit als «baulicher Ausdruck einer Architektur der Peinlichkeiten»[460]. Als das historistische Bahnpostamt schliesslich 1975 medienwirksam gesprengt wurde, weinte man diesem mehr als nur eine Träne nach, denn in den vorangegangenen Jahren war «einer weiten Öffentlichkeit» aufgegangen, «dass einer solchen Architektur eine grössere Bedeutung zukommen könnte, als den Hauptanlass zu wohlgezieltem und wohlgelungenem Spott über die Fülle des ornamentalen Schmucks zu bilden»[461].
Der Spott galt nun vielmehr dem Neubau. In Leserbriefen wurde im Hinblick auf die rote Farbgebung des Gebäudes ironisch gefragt, wann denn «der hässliche Rostschutzanstrich noch übermalt werden würde»[462], und mit der Frage, «wann beim Neubau endlich das Baugerüst entfernt wird»[463], mokierte sich ein Binninger Bürger über die umlaufenden Umgänge aus Metall. Als Reaktion auf die gegenüber dem Altbau aufkommende Nostalgie wurden ausserdem Bauteile wie die Rundkuppeln, Balustradenpfeiler oder Fassadenskulpturen der historistischen Bahnhofspost von der Abbruchfirma in Inseraten unter dem Titel «Ein Paradies für Nostalgiker»[464] zum Verkauf angeboten und einige schmiedeeiserne Fenstergitter sowie Rundreliefs im Neubau als Spolien wieder eingebaut.[465]

Kantonsspital Bruderholz

Neben den beschriebenen technischen Infrastrukturen der Kommunikation und der Entsorgung wurden in der Region Basel auch die sozialen Infrastrukturen als Teil eines übergeordneten Versorgungsnetzwerks ausgebaut.

Während am Anfang des 20. Jahrhunderts der Bau und Betrieb von Krankenhäusern im Hoheitsbereich der Gemeinden lag, verschoben sich bis zur Jahrhundertmitte die Kompetenzen stärker hin zu den Kantonen, die nun eigene Krankenhausplanungen betrieben, die vorhandenen Spitäler technisch aufrüsteten, weitere Regional- und Bezirksspitäler gründeten und in dicht besiedelten Gebieten interkantonale Abkommen zur Versorgungssicherheit abschlossen.[466]

Diese Entwicklung zeigte sich auch im Kanton Basel-Landschaft, wo sich bereits ab den 1940er-Jahren Engpässe im Bereich der Gesundheitsversorgung abzeichneten, da die Platzverhältnisse in den bestehenden Spitälern zunehmend prekär wurden. Um diese Probleme zu lösen, beschloss der Kanton im Laufe der 1950er-Jahre einerseits ein Spitalabkommen mit dem Kanton Basel-Stadt, andererseits den Neubau des Kantonsspitals in Liestal, das von 1957 bis 1962 nach Plänen der Architekten Rudolf Steiger und Hermann Fietz errichtet wurde. Im Raum stand zu diesem Zeitpunkt ausserdem der Bau eines weiteren Kantonsspitals im unteren Baselland, wo der Kanton bereits 1951 in unmittelbarer Nähe zur Stadtgrenze von Basel auf dem Bruderholz ein Grundstück von 2,96 Hektar erworben hatte. Kurz nach Fertigstellung des Liestaler Spitalneubaus beauftragte der Kanton daher im Sommer 1963 das Architekturbüro Suter und

Suter mit Vorabklärungen für einen Spitalbau an diesem Standort. Im Rahmen der regionalen Spitalplanung wurde das Bruderholzspital angesichts seiner räumlichen Nähe zum Universitätsspital in Basel-Stadt als Allgemeinspital ohne Spezialabteilungen konzipiert. Es wurden nur die wichtigsten Fachgebiete der Chirurgie, der inneren Medizin sowie der Gynäkologie und Geburtshilfe angeboten, dafür verfügte es aber über eine eigene Kinderabteilung. Nachdem das Planungsbüro im Dezember 1964 die ersten Entwürfe vorgelegt hatte, konnte das Projekt 1968 präsentiert und das Kantonsspital Bruderholz zwischen 1969 und 1973 realisiert werden.[467]

Die Anlage besteht aus einem zehngeschossigen Bettenhochhaus, das zentral einen weit ausgreifenden zwei- bis viergeschossigen Flachbau mit verzweigten Nebentrakten überragt.[468] Im Westen schliesst rechtwinklig zum Bettenhochhaus das Gebäudevolumen der Kinderklinik an, die sich in seiner architektonischen Gestaltung von den übrigen Bauten abhebt. Südlich der Spitalbauten befindet sich eine offene Parkfläche mit knapp 500 Stellplätzen. Vom Spitalkomplex getrennt wurde zudem in einer Waldlichtung im Westen des Areals eine Personalwohnsiedlung errichtet. Diese besteht aus drei um einen zentralen Gemeinschaftstrakt angeordneten Wohnhochhäusern mit rund 260 Einzelzimmern und zwanzig Zweizimmerappartements – teils mit Ausblicken ins Leimental. Ursprünglich waren Gemeinschaftseinrichtungen wie ein Hallenschwimmbad, eine Sporthalle sowie Aufenthaltsräume, Läden und ein Musikzimmer hier untergebracht.

Die Platzierung der Gebäudevolumen auf dem Areal sowie die Grundrissdispositionen der unterschiedlichen Funktionsbereiche ging das Architekturbüro Suter und Suter zusammen mit den zahlreichen beteiligten Akteur:innen gemäss eigener Aussage wie eine «industrielle Gesamtplanung»[469] an. Ähnlich wie etwa beim Postbetriebsgebäude folgte also die bauliche Organisation des Spitals den Prozessen und Abläufen des Betriebs und orientierte sich massgeblich an den notwendigen Verkehrs- und Kommunikationsverbindungen innerhalb der Gebäude und der Gesamtanlage. Dementsprechend gruppierten Suter und Suter die verschiedenen Abteilungen um den Kern der Anlage: das Bettenhochhaus und dessen Vertikalverbindungen. Hier lassen sich ebenfalls Vergleiche zwischen dem Postgebäude und dem Bruderholzspital ziehen. In Analogie zu den Förder- und Sortieranlagen des Postbetriebs wurden auch im Spital zwei für die damalige Zeit hochinnovative vollautomatische Transportsysteme integriert: In der sogenannten «Mitteltransportanlage» wurden in fahrplanmässiger Abfolge Behälter mit Essen, Wäsche und Kehricht befördert, während in der kleineren «Spontantransportanlage» nach Bedarf Akten, Medikamente, Laborproben und Verbandsstoffe in «Plastik-Kleinbehältern» transportiert wurden.[470]

Eine weitere Parallele zwischen den wichtigen sozialen Gesundheits- und technischen Infrastruktureinrichtungen lässt sich zudem im langfristigen Planungshorizont beobachten, denn wie die Basler KVA war auch das Kantonsspital Bruderholz auf Erweiterung angelegt und sollte in mehreren Stufen auf eine Zahl von tausend Betten ausgebaut werden können. Die innere und äussere Flexibilität der baulichen Anlage war – nicht zuletzt auch angesichts der rasanten Entwicklungen auf dem Gebiet der Wissenschaft und Technik – von zentraler Bedeutung, rechnete man doch mit einer rund dreimal längeren Lebensdauer der Gebäude im Vergleich zu den medizinischen Geräten und Apparaten, mit denen darin gearbeitet wurde.[471] Die Fassaden waren aus diesem Grund als sogenannte «Wachstumswände» ausgeführt, sodass an allen vorstehenden Gebäudeteilen eine spätere Erweiterung möglich war.[472]

Basel – städtische Infrastrukturen

Als grosses und wichtiges städtisches Zentrum nicht nur der Nordwestschweiz, sondern auch des angrenzenden südbadischen und elsässischen Raums war Basel in den Boomjahren nach dem Zweiten Weltkrieg zentraler Knoten eines überregionalen Infrastrukturnetzwerks, das sich auf verschiedenen Ebenen auf die urbane gebaute Umwelt auswirkte. So beeinflussten die zunehmende Massenautomobilisierung und das damit zusammenhängende Leitbild der «autogerechten Stadt» zum einen das städtebauliche Gefüge in Form von Strassenneu- und -ausbauten – wie den National- und Expressstrassen, dem Cityring oder der Nauenstrasse – und prägten zum anderen die Gestaltung und Organisation von Einzelbauten, wie etwa die Verschränkung von Park- und Kaufhaus. Neben diesen Verkehrsanlagen gehörten ausserdem die Ver- und Entsorgung, die Kommunikation sowie soziale Einrichtungen zu den prägenden Infrastrukturen dieses grenzübergreifenden Netzwerks. Deren bauliche Erweiterungen wirkten sich nicht nur auf die historische Stadtstruktur von Basel, sondern auch auf die Landschaften der umliegenden Gemeinden nachhaltig aus.

Bei den hier vorgestellten städtischen Infrastrukturbauten lässt sich nachvollziehen, dass Fragen der Gestaltung und der Einpassung in das Stadtbild eine wichtige Rolle spielten und als prominentes Entwurfsziel formuliert wurden. Das gilt sowohl für die sozialen Infrastrukturen wie das Bruderholzspital als auch für stark technisch geprägte Bauaufgaben wie das Postbetriebsgebäude oder die Kehrichtverbrennungsanlage. Interessant ist dabei ein Blick auf die Rolle und das Selbstbild des Architekturbüros Suter und Suter, das all die genannten Beispiele entworfen, geplant und realisiert hat. Während Gestaltung und Aussehen der Bauten und ihre städtebauliche Wirkung von dem Büro durchaus thematisiert wurden, legte es mindestens ebenso grossen Wert auf die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit allen anderen am Bau Beteiligten. In seiner Rolle als Architekturbüro verstand sich Suter und Suter im Wesentlichen auch als Koordinations- und Organisationsinstanz dieser umfangreichen Bauprojekte und ihrer komplexen Bauabläufe, die sie – unabhängig von der Bauaufgabe – im Sinne von «industriellen Gesamtplanungen» organisierten. Dieses Selbstverständnis des Büros, seine Entwicklung zu einem grossen Generalplanungsunternehmen mit mehreren Hundert Mitarbeitenden sowie die Tendenz im Bauen der Boomjahre hin zu immer umfangreicheren Bauaufgaben mit einer Vielzahl an beteiligten Akteur:innen sind als Teile eines Bedingungsfelds zu betrachten, dessen Elemente sich gegenseitig voraussetzten und verstärkten.

Ein weiteres Merkmal dieser grossen Bauprojekte ist ihre oft jahrzehntelange Planungs- und Baugeschichte. So wurde zwar der Grossteil des Baubestands der Nachkriegszeit in den 1960er- und 1970er-Jahren realisiert, doch viele dieser Projekte reichen bereits in die 1940er- und 1950er-Jahre zurück. Das exponentielle Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, das diese Jahre prägte, brachte mit sich, dass viele dieser Grossprojekte im Glauben an ein unendliches Wachstum in ihrer Struktur auf eine mögliche und antizipierte Erweiterung, jedoch nicht auf eine Nutzungsflexibilität hin ausgerichtet wurden. Gleichzeitig hatten die langen Planungs- und Bauphasen in Kombination mit den rasanten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen nicht selten zur Folge, dass die Bauwerke bei ihrer Fertigstellung bereits als überholt galten. Damit standen viele von ihnen bald schon unter einem enormen Anpassungsdruck, der in Verbindung mit den nicht eingelösten Wachstumsversprechen in letzter Konsequenz oft dazu führte, dass die Bauten gemessen an ihrer Lebensdauer und trotz der auf Erweiterungsfähigkeit und damit Langlebigkeit ausgelegten Planung frühzeitig obsolet wurden.

Die Stadt Lausanne mit ihrem milden Klima am Ufer des Genfersees entwickelte sich spätestens seit Ende des 19. Jahrhunderts mit der Fertigstellung der Eisenbahnlinie «Simplon», die die Gemeinde über Brig mit Norditalien und über Vallorbe mit Frankreich verbindet, zu einem beliebten Tourismusort. Die Topografie mit dem gegen Süden abfallenden Hang und einem Höhenunterschied von über 300 Metern vom Bois de Sauvabelin im Norden bis zum Genfersee im Süden stellte die Stadtentwicklung Lausannes schon immer vor grosse Herausforderungen. Zwei Flussläufe, die Louve im Westen und der Flon im Osten, haben zu einer mitunter starken Zerklüftung des Hangs geführt, die besonders im zentrumsnahen Flon-Quartier grosse Niveauunterschiede zur Folge hatte. Louve und Flon vereinigen sich südlich des historischen Zentrums «Cité» von Lausanne – das ab dem 4. Jahrhundert nach Christus auf einem Molassehügel der letzten Eiszeit angelegt wurde – und fliessen von dort zunächst nach Westen, um schliesslich südlich in den Genfersee zu münden.[473]

Als Zentrum eines grossen, landwirtschaftlich geprägten Kantons und als geografische Mitte der Westschweiz stellt die Stadt, trotz ihrer beschaulichen Grösse, überregionale technische und soziale Infrastrukturen zur Verfügung, die sich nicht nur auf die gebaute Umwelt auswirkten, sondern auch mit gesellschaftlichen Veränderungen einhergingen. Nennenswert sind in diesem Zusammenhang die ab 1950 gebauten Ausstellungshallen und Nebengebäude der Architekten Charles und Charles-François Thévenaz für das viel besuchte Comptoir Suisse im Quartier Beaulieu. Charles-François Thévenaz war anschliessend auch am Bau des nördlich von Beaulieu gelegenen und 1954 im Zuge der Fussballweltmeisterschaft eingeweihten Stade Olympique de la Pontaise beteiligt. Die Stadt Lausanne entwickelte sich zudem zu einem Verwaltungszentrum, nicht nur für Stadt und Kanton, sondern auch für den Bund und seine Unternehmen. Seit 1875 befindet sich hier ein Sitz des Bundesgerichts und ebenfalls Ende des 19. Jahrhunderts wurden (Verwaltungs-)Zentren für Post-, Telegrafen- und Zollwesen sowie die Eisenbahnunternehmen errichtet.[474] Dies wurde auch in den Nachkriegsjahren weitergeführt, indem beispielsweise für das Postnetzwerk 1968 das Centre de tri nach Plänen der Lausanner Architekten Maurice Bovey und Marcel Maillard gebaut wurde.

Auch der Neu- und Ausbau von Bildungsbauten auf eidgenössischer (École Polytechnique Fédérale de Lausanne, EPFL) und kantonaler (Université de Lausanne, UNIL) Ebene veränderte die Aussenwahrnehmung der Stadt.

Seit der zweiten Industrialisierung hat auch der Bau von Verkehrsinfrastrukturen zu einer weiteren Trennung einer bereits topografisch herausfordernden Landschaft geführt: Als erstes grossmassstäbliches Beispiel ist die parallel zum Genfersee und südlich der Cité und des Flon angelegte Eisenbahnlinie zu nennen. In den Nachkriegsjahren wurden wichtige Bahnhöfe in Lausanne gebaut, darunter der 1953 am westlichen Stadtrand errichtete Güterbahnhof Sébeillon. Ausserdem wurde 1959 im Zentrum

der Metro-Bahnhof Flon nach Plänen der Architekten Pierre Bonnard und Bernard Calame als Ersatz eines Vorgängerbahnhofs von 1877 errichtet. Das wohl landschaftsprägendste Eisenbahninfrastrukturbauwerk der Nachkriegsjahre ist der 1971 eröffnete Bahnhof Lausanne-Triage, der zusammen mit jenen im Limmattal und in Muttenz bei Basel zu den grösseren Rangierbahnhöfen der Schweiz gehört und sich im Dorf Denges im Westen von Lausanne befindet.

Der Rangierbahnhof wird bezüglich der verbrauchten Fläche nur von einer anderen Infrastruktur der Nachkriegsjahre übertroffen, nämlich der Autobahn. Der Abschnitt der Nationalstrasse N1 zwischen Genf und Lausanne wurde als Zubringer zur Landesausstellung *Expo 64* im Jahr 1963 als einer der ersten eingeweiht und führte mitten aufs Ausstellungsgelände.[475] Die N1 erreicht von Genf den Westen der Lausanner Agglomeration und mündet in der Gemeinde Ecublens in ein ausladendes Autobahndreieck, das sich direkt neben einem Eisenbahndreieck befindet und von dem der Autoverkehr nördlich in Richtung Yverdon-les-Bains und Bern sowie südöstlich in die Stadt Lausanne gelenkt wird. Das Infrastrukturbauwerk wurde in eine bereits industriell geprägte Region integriert und führte als «element essentiell de l'architecture de la région»[476] in der Folge zu einer weiteren Ansiedlung von grossflächigen Industriebetrieben in den angrenzenden Gemeinden Ecublens, Bussigny, Crissier, Renens und Chavannes-près-Renens.

Der Autobahnzubringer in die Stadt Lausanne endet mit der Ausfahrt 3 «Lausanne-Ouchy» im Quartier Montoie/Bourdonnette, von dem über einen weitläufigen Kreisel mit rund 150 Metern Durchmesser städtische Hauptstrassen erschlossen werden. Im Zentrum des Kreisels, der als Eingangstor zum Gelände der *Expo 64* diente, wurde ein Grünraum mit Bäumen angelegt; sogar eine von Norden nach Süden verlaufende Verbindung für Fussgänger- und Veloverkehr durchquert ihn. Sie verbindet die aus der Landesausstellung hervorgegangene Vallée de la Jeunesse mit dem zeitgleich neu gestalteten Seeufer, wodurch es zu einer Überlagerung und einem Ineinandergreifen von Erholungs- und Verkehrsinfrastrukturen kommt.

Durch die nördlichen Agglomerationsgemeinden von Lausanne verläuft zudem eine Umfahrungsstrasse: die durch die N1-Abzweigung «Villars-Sainte-Croix» erschlossene N9. Diese führt anschliessend entlang des Genfersees ins Chablais und Wallis. Die Streckenführung durchschneidet die betroffenen Gemeinden und bindet sie gleichzeitig verkehrstechnisch an. Zu Beginn der Bauarbeiten in den 1960er-Jahren befand sich die Strecke noch in einer ländlich geprägten Landschaft, in der danach grossflächig Wohnquartiere – Grossüberbauungen ebenso wie Einfamilienhäuser – errichtet wurden. Die Autobahn führt heute nicht mehr an der Agglomeration vorbei, sondern mitten durch sie hindurch – eine in der Schweiz nahezu omnipräsente Entwicklung. Dies hat der Autor der 1964 in Kraft getretenen *Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire* (LCAT), Jean-Pierre Vouga[477], für den Lausanner Kontext bereits in einem 1943 erschienenen Artikel vorausgesagt. Dort stellte er fest, dass der Neubau grösserer Wohnquartiere innerhalb der administrativen und politischen Grenzen Lausannes aufgrund von kaum vorhandenem unbebauten Baugrund nicht realistisch sei. Er prognostizierte zudem eine Ausweitung der «Metropole» in die umliegenden Gemeinden, wobei er Prilly, Pully-Nord und La Conversion in Lutry als geeignete Standorte identifizierte.[478] Die Entwicklung gab ihm recht: In den Nachkriegsjahren wuchs die Stadt Lausanne im Osten mit Pully und Lutry zusammen, im Norden weitete sich der Siedlungsteppich bis in die Gemeinden Epalinges, Le Mont-sur-Lausanne und Romanel-sur-Lausanne aus und im Westen reichte die Stadt bis Ecublens, wobei in den Gemeinden Prilly, Renens, Crissier, Bussigny und Ecublens umfangreich gebaut wurde.

Diese baulichen Entwicklungen spiegeln sich auch in den Bevölkerungszahlen wider: Während

die Gemeinde Lausanne von 92 541 (1941) auf 137 383 (1970) Einwohner:innen[479] anwuchs, um bis 1980 wieder auf 127 349 Personen zu schrumpfen, erfolgte in den Boomjahren mindestens eine Verdoppelung, häufig mehr als eine Verdreifachung der Einwohnerzahlen in allen umliegenden Gemeinden. Die grössten Agglomerationsgemeinden der Nachkriegsjahre sind Prilly (1941: 3 340, 1980: 11 931), Renens (1941: 4 587, 1980: 16 977) und Pully (1941: 6 016, 1980: 14 988).[480] Diese Zunahme lässt sich nicht nur auf einen Anstieg der Geburtenrate zurückführen, sondern liegt auch am Zuzug von Menschen aus ländlichen Regionen und dem Ausland in die «région lausannoise», die prozentual stärker wuchs als andere Regionen im Kanton Waadt. Während die Bevölkerung der Region 1941 rund 37 Prozent der kantonalen Einwohnerschaft ausmachte, stieg die Zahl bis zum Jahr 1972 auf 46 Prozent.[481] Fast die Hälfte der Menschen im Kanton Waadt wohnte in den 1970er-Jahren also in oder bei Lausanne.

Der Einfluss der Automobilisierung auf die Siedlungsausweitung kann nicht genug betont werden. Sie machte bis dahin abgelegene Regionen schneller erreichbar und führte zu einem Wandel in der Bedeutung der städtischen historischen Zentren. In dem neuen Massenverkehrsmittel liegt auch die so häufig mit der Architektur und dem Städtebau der Nachkriegsjahre assoziierte Zersiedelung begründet, die sich in allen Schweizer Agglomerationen ablesen lässt und besonders stark am massenhaften Bau von Einfamilienhäusern sichtbar wird. Das aus dem Architekturbüro AAA hervorgegangene Stadtplanungsbüro Bureau d'etudes d'urbanisme, d'amenagement du territoire et de planification (Urbaplan) formulierte es für die Lausanner Agglomeration folgendermassen: «Das Einfamilienhaus bildet somit die ‹Pionierfront› der Zersiedelung. Ohne Kontrolle entsteht es überall, in den unerwartetsten Geländeknicken, in der Umgebung von Dörfern, an Waldrändern usw.»[482] Diese Zersiedelung fand statt, obwohl in allen Gemeinden der Region in den 1950er-Jahren rechtskräftige Zonenpläne bestanden, die jedoch die Bautätigkeit infolge sehr grosser ausgewiesener Reserven kaum einschränkten; darüber hinaus wurde auch ausserhalb der Bauzonen gebaut,[483] und das, obwohl die Waadtländer *Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire* (LCAT) seit 1964 eine strenge Trennung von Bauzonen und Landwirtschaftszonen vorsah.

Lausanne wuchs spätestens in den Nachkriegsjahren mit den umgebenden Gemeinden zusammen: Einerseits geht die Bebauung über die politischen Grenzen hinweg, andererseits fungieren eng mit der Stadt assoziierte Bauten als Treiber der städtebaulichen Entwicklung: Der oben erwähnte Rangierbahnhof Lausanne liegt in Denges, die EPFL und die UNIL befinden sich beide in der Gemeinde Ecublens. Auf diese Einheit und Abhängigkeit der (Agglomerations-)Gemeinden um Lausanne, die nicht zuletzt durch die gemeinsame Nutzung vieler Infrastrukturen entstand, verwiesen Urbaplan und das Institut de technique des transports (ITEP) der EPFL in ihrem 1973 publizierten *Plan directeur de l'occupation du sol, région lausannoise*: «Ob es einem gefällt oder nicht, die Region Lausanne bildet ein Ganzes, eine Agglomeration von Gemeinden, die zu Recht auf ihre Autonomie eifersüchtig und doch eng voneinander abhängig sind, was ihre Wirtschaft, ihren Verkehr, ihre Freizeitangebote, ihre Schulen, ihre Wasser-, Gas- und Stromnetze betrifft.»[484] Der zitierte Richtplan ist als koordinierendes Planungsinstrument zu verstehen, zu dem sich zwar insgesamt 35 Gemeinden in den 1960er-Jahren bekannten, das aber nicht rechtlich verbindlich war. Für seine Umsetzung wurde ein regionales Planungsbüro eingerichtet, dem die Gemeinden jedes neue Projekt vorzulegen hatten.

Der Richtplan basiert auf einer Analyse der gebauten Umwelt der Region, bei der insbesondere die Zersiedelung in den Vororten, deren Unterversorgung in Bezug auf soziale Infrastrukturen und die damit einhergehende Überlastung des Zentrums mit Staus durch den zunehmenden Autoverkehr – kurz: die Auswirkungen der «funktionalen Stadt» – als Probleme identifiziert wurden. Als Massnahmen wurden vorgeschlagen: die

Begrenzung der Bauzonen, der Ausbau sowohl der öffentlichen Verkehrsmittel als auch eines um die Innenstadt herumführenden Strassennetzes, der Schutz von historischen Ortsbildern[485] und wichtigen Naturräumen sowie die Schaffung sekundärer Zentren in den Agglomerationen, vor allem in La Blécherette, Pully, Renens und Prilly.[486]

Auch der Schutz der Landschaften spielte für die Verfasser des Richtplans eine wichtige Rolle – Hochhäuser wurden von ihnen abgelehnt, da sie die für die Region so markante Topografie verwischen würden: «Die Landschaft eignet sich schlecht für die Errichtung von Hochhäusern.»[487] Drei Sichtbeziehungen arbeiteten Urbaplan und ITEP für die Bewahrung regionaltypischer Landschaften besonders heraus: den Blick erstens vom See auf Lausanne, zweitens auf die Region von den grossen Strassenachsen und drittens von Aussichtspunkten und Wanderwegen in die Landschaft.[488] Somit wurde – trotz aller Kritik, die die Stadtplaner gegen das Automobil richteten – der Blick aus dem Auto heraus zu einem wichtigen Mittel in der Landschaftserfahrung und sogar -erhaltung.

EPFL und das System CROCS

Anhand der Bauten für die Lausanner Bildungslandschaft der Nachkriegsjahre lassen sich verschiedene Aspekte des seriellen Bauens beleuchten. Schulbauten galten – neben Wohnungsbau und Industriebauten – im Zusammenhang mit der wachsenden Bevölkerung in den Boomjahren als eine der wichtigsten Bauaufgaben, deren zunehmender Bedarf mithilfe der Vorfabrikation gestillt werden sollte.[489] Die Schulraumknappheit und der Wunsch nach Räumen entsprechend zeitgemässen pädagogischen Konzepten können in nahezu allen Schweizer Agglomerationen beobachtet werden. Spezifisch für Lausanne war, dass hier zu Beginn der 1960er-Jahre das grösste institutionelle Schulbauprogramm in der Schweiz initiiert wurde.[490] Hinderlich war hingegen die durch die *Expo 64* hervorgerufene Inflation in der Region.[491] Das Schulbauprogramm unterschied sich insofern von der intensiven Bautätigkeit in anderen Städten und Kantonen, als einzig in Lausanne eine Stadtverwaltung die Entwicklung eines neuen seriellen Systems in Auftrag gab, das anschliessend vielfältig angewendet wurde. Weitere Schulbauinitiativen, wie sie beispielsweise im Tessin zu beobachten sind, stellen dagegen eher Einzelaufträge von Schulbauten in starker Häufung dar, die allenfalls eine einheitliche oder ähnliche architektonische Sprache aufweisen, aber ursprünglich nicht als Einheit intendiert worden waren.

Die Entwicklung des Lausanner Bausystems vergab die Stadt als Mandat an das Architekturbüro AAA, das daraufhin das Centre de rationalisation et d'organisation des constructions scolaires (CROCS) gründete. Als Forschungsgruppe aus Architekten und Ingenieuren stand es in engem Austausch mit pädagogischen Fachkräften und Behörden. Die involvierten Planer empfanden das Denken in Systemen entsprechend dem allgemeinen Zeitgeist als zukunftsweisend; das System CROCS stand unter dem Motto: «Construire mieux, plus vite, moins cher.»[492] Durch die Vereinheitlichung gewisser Bauteile sollte eine effiziente Planung und gleichzeitig eine architektonische Vielfalt entstehen. Die Beteiligten kreierten mit CROCS ein offenes System, das sich aus drei Subsystemen für Tragwerk, Hausinstallation und Ausbau zusammensetzte, mit handelsüblichen Produkten wie beispielsweise Leichtbauwänden kombiniert werden konnte und dessen Herstellung nicht an bestimmte Firmen gebunden war. Das System ist als Planungsgrundlage zu verstehen, das den Architekt:innen durch die Bereitstellung universell einsetzbarer Detailzeichnungen, statischer Berechnungen und technischer Nachweise die Planung und Gestaltung konkreter Bauwerke erleichtern sollte. Insgesamt wurden rund zwanzig Bauten – sieben davon in der Agglomeration von Lausanne[493] – nach dem System CROCS errichtet, und zwar von fast genauso vielen unterschiedlichen Planungsteams. Dabei handelt es sich entsprechend der Intention des Systems grösstenteils um Schulbauten, aber auch um andere Bautypen wie Gewerbegebäude

oder Studentenwohnheime. AAA selbst plante drei Schulen mit diesem System im Chablais: in Aigle (1971, 1975), in Monthey (1971–1972) und in Ollon (1973–1974).[494]

Dem CROCS-System wohnt wie dem Systembau generell die Idee inne, dass die Bauwerke flexibel angepasst und erweitert werden können. Bei den allermeisten Beispielen wurden die Potenziale der bereits in den Anfängen der Projekte angelegten Form des Weiterbauens jedoch nie ausgeschöpft. Immerhin zwei Erweiterungen im System CROCS sind bekannt: Das Collège des Dents-du-midi – die schon erwähnte Schule in Aigle – wurde 1975, bereits vier Jahre nach Fertigstellung der ersten Etappe durch AAA, von dem Architekten Jean-Pierre Cahen durch eine Aufstockung eines Gebäudeteils und eine Verlängerung eines Gebäudes erweitert.[495] Auch das Collège de la Rouvraie (1971–1972) in Lausanne wurde 1989 um ein Geschoss aufgestockt.[496]

Nicht nur auf Gebäude-, sondern auch auf städtebaulichem Massstab fanden in den Boomjahren konzeptionelle Überlegungen in Form von Systemen statt. So wurde der Campus der EPFL in Ecublens, im Westen von Lausanne, in seiner ersten Bauphase als zusammenhängendes System geplant, wodurch sich die EPFL von der unmittelbar im Osten angrenzenden UNIL unterscheidet. Bei der UNIL wurden die verschiedenen Fakultäten als einzelne Hochbauten in einen Park eingebettet, diese wurden aber von unterschiedlichen Planungsteams gestaltet und folgen kaum übergeordneten Richtlinien. Die Differenz in der Gestaltung der zwei benachbarten Hochschulen wurde bereits vor der Fertigstellung der EPFL von dem britischen Architekturkritiker Alan Colquhoun in einem Artikel in *werk-archithese* negativ hervorgehoben.[497] Die architektonische Unverbundenheit der beiden aneinandergrenzenden Hochschulen kann zumindest in Teilen mit der unterschiedlichen Bauherrschaft begründet werden. Während die UNIL vom Kanton Waadt beauftragt und betrieben wurde, repräsentiert die EPFL seit 1969 die Eidgenossenschaft.[498] Sie ist daher im Kontext der ETH zu verankern, und zwar insbesondere mit dem nahezu zeitgleich entstandenen Campus Hönggerberg. Die drei genannten Hochschulen entsprechen einer Entwicklung, die sich ab den 1960er-Jahren europaweit beobachten lässt: Für eine massive Erhöhung der Anzahl der Studierenden werden neue, grössere Standorte ausserhalb bereits dicht bebauter, urbaner Zentren erschlossen.[499]

In der Schweiz wurde aber allein der Universitätscampus der EPFL als ein einziges zusammenhängendes, grossmassstäbliches Bauwerk – anstelle eines Ensembles aus mehreren unterschiedlichen Gebäuden – konzipiert. Es folgt dabei dem insbesondere vom britischen Architektenpaar Alison und Peter Smithson geprägten Prinzip der «Mat-buildings» oder dem von Georges Candilis, Alexis Josic und Shadrach Woods entwickelten «stem».[500] Dieselbe Architektengruppe zeichnete für den als «Rostlaube» bezeichneten, 1967 bis 1973 erbauten Standort für Geisteswissenschaften der Freien Universität Berlin verantwortlich.[501] Entsprechend diesen Vorbildern entwarfen die Architekten Jakob Zweifel und Heinrich Stricker gemeinsam mit dem Planungsbüro Metron im 1969 ausgeschriebenen Wettbewerb für den EPFL-Campus eine strukturalistische Überbauung. Die folgende, strukturbetonte Planung basiert auf einem Planungsraster von 86,4 Metern und wurde für Erweiterungen und Umbauten angelegt. Die erste Etappe wurde 1975 bis 1985 gebaut und kann als einzige realisierte Megastruktur der Schweiz bezeichnet werden.[502]

Die intendierte Neutralität der systemischen Herangehensweise im Schul- und Hochschulbau ist das verbindende Element der vorgestellten Gebäudeensembles. Neben wirtschaftlichen Faktoren, wie dem schnellen und kostengünstigen Bauen, war der Grund für diese Form der Planung die Flexibilität, und zwar sowohl die räumliche – indem auf die geografischen und städtebaulichen Gegebenheiten eingegangen werden konnte – als auch die programmatische, mit stets neu anzupassenden Raum- und Gebäudegrössen. Die zeitliche Komponente wurde ebenfalls mitgedacht,

indem die Gebäude weitergebaut werden konnten. Nicht zuletzt ähneln diese Bauten mit ihren vorgehängten Metallfassaden einander auch ästhetisch, wodurch sie sich klar den Boomjahren zuordnen lassen.

Ensemble Chauderon und Esplanade de Montbenon

Am Umbau der Stadtstruktur in den Nachkriegsjahren lässt sich eine Kritik am Städtebau vor und um 1900 ablesen, eine international verbreitete Haltung, die bereits 1933 beim vierten Kongress der CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) unter dem Titel *Die Funktionelle Stadt/ Die Funktionale Stadt* Thema war und schliesslich 1943 in die Veröffentlichung der *Charta von Athen* mündete.[503] In Lausanne konzentrierte sich die Kritik in Fachkreisen mehrheitlich auf die Place Saint-François, an der durch den Bau repräsentativer Bauten der Post (1900) und der Banque Cantonale (1904) der Blick auf den Genfersee versperrt worden war – Jean-Pierre Vouga bezeichnete dies als «[...] das unwiederbringliche Unglück, das die Place Saint-François für immer des herrlichen Panoramas beraubt, das aus diesem Balkon einen der schönsten Plätze der Welt hätte machen können»[504]. Die Topografie der Stadt und die für Lausanne so charakteristische Aussicht wurden bei dieser Platzgestaltung nicht berücksichtigt, ein Umstand, der in den Nachkriegsjahren von der Mehrheit der Lausanner Stadtplaner als Fehler bezeichnet wurde, den sie bei Folgeprojekten nicht wiederholen wollten. Als Beispiele, die damals städtebaulich vorbildlich und wegweisend waren, werden in diesem Unterkapitel die Esplanade de Montbenon und das Ensemble Chauderon vorgestellt. Beide Bauwerke schafften einen Freiraum, bei dem der Blick nach Süden zentrales Gestaltungselement ist, ausserdem profitierten beide Projekte stark von der natürlichen Topografie Lausannes und leisteten einen Beitrag zur Umgestaltung nach den Prinzipien der autogerechten Stadt.

Auf dem abfallenden Gelände befanden sich im höher gelegenen nördlichen Teil Montbenon ein Waffenplatz und im tiefer gelegenen südlichen Bereich Mornex Weinberge. Im 19. Jahrhundert wurde hier mit dem Anlegen eines Parks begonnen, der bis ins späte 20. Jahrhundert weitergebaut wurde. 1960 schrieb die Stadt Lausanne einen Wettbewerb für den Bau eines Parkhauses an dieser Stelle aus.[505] Nach einer Zusammenlegung dreier Wettbewerbsprojekte wurde das Gebäude von den Lausanner Architekten Bernard Calame und Laurent d'Okolski sowie den Ingenieuren René Suter und Jean-Claude Piguet für die Société immobilière parking Montbenon geplant.[506] Das sechsgeschossige Gebäude bot ab Juli 1964, trotz noch nicht abgeschlossener Bauarbeiten, 980 Parkplätze in zentraler Lage an, die für die bereits laufende Landesausstellung dringend benötigt wurden.[507] Durch Treppen- und Liftanlagen im Gebäude wurde für Fussgänger:innen die Überwindung des Höhenunterschieds erleichtert. Das Parkhaus ist grösstenteils im Hang verbaut, im Süden erhielt es eine Glas-Metall-Fassade, die der Feder des in der Region bekannten Metall- und Fassadenbauers André Félix entstammte;[508] er war auch an den innovativen, vorfabrizierten Fassadenelementen des Ensembles Chauderon beteiligt. Dem eigentlichen Parkhaus vorgelagert, entstanden natürlich belichtete Räume zur kommerziellen Nutzung, die sich in der obersten Etage zu einer «galerie bordée de boutiques»[509] ausweiteten.[510]
Im Erdgeschoss wurde der Zeit entsprechend eine Tankstelle eingerichtet.[511] Das Gesicht des Komplexes nach Süden wurde durch den Anbau einer neuen Telefonzentrale der PTT, die ebenfalls auf Pläne der Architekten Calame und d'Okolski zurückzuführen ist und eine frühere Zentrale in Saint-François ersetzte,[512] Anfang der 1970er-Jahre vollendet. Das mit Platten aus Waschbeton und aus Beton in Rippenbruchstruktur verkleidete Gebäude schliesst im Osten an das Parkhaus Montbenon an und begleitet die Strassenflucht des steilen Chemin de Préville nach Norden. Neben dieser für Lausanne eigentümlichen

baulichen Lösung fand die eigentliche Innovation auf der Dachterrasse des Parkhauses statt: Der bestehende Park des Palais de Justice konnte bis zur Kante der Südfassade des Parkhauses in seiner Fläche auf rund 10 000 Quadratmeter verdoppelt werden. Die Landschaftsgestaltung geht auf einen 1971 durch die Gemeindeverwaltung von Lausanne eröffneten Projektwettbewerb zurück, den der Landschaftsarchitekt Walter Bischoff mit dem Architekten Achille Gasser und dem Atelier Acatos & Gasser für sich entscheiden konnte.[513] Die Arbeiten wurden Mitte der 1980er-Jahre abgeschlossen, und bis heute sind die verschiedenen Zeitschichten der Anlage in der Gestaltung ablesbar. Die Rasenterrasse auf dem Parkhausdach hat dabei eine herausgehobene Bedeutung, da sie einen Ausblick auf den Genfersee und die Alpen bietet, und ist eine der meistgenutzten Grünflächen der Stadt Lausanne.[514] Das darunter befindliche Parkhaus, das die Voraussetzung für diese Terrasse darstellt, ist jedoch nicht Teil dieser ästhetischen Wahrnehmung.

Während es sich bei der Esplanade de Montbenon um einen weitergebauten Park auf der Dachfläche des Parkhauses handelt, wurde unweit, nördlich des Flon-Tals in Chauderon, in den Jahren 1969 bis 1974 ein urbaner Platz neu gebaut. Im Zentrum dreier Hochbauten und auf dem Dach eines Sockelgebäudes, in dem sich unter anderem ebenfalls ein Parkhaus befindet, konzipierte AAA einen intimen Stadtplatz, der als modernes Zentrum einen Gegenpol zur historischen Place Saint-François bilden sollte.[515] Der Platz sollte von Boutiquen umrahmt werden und gleichzeitig den Ausblick nach Süden ermöglichen. Hierfür wurde der 62,7 Meter lange Riegel im Süden um ein Geschoss aufgeständert.[516] Die Fussgänger:innen sollten, geschützt vor dem umgebenden Strassenverkehr, ein modernes urbanes Leben geniessen – ein Grund, weshalb der Platz um ein Geschoss tiefer als die ihn umschliessenden Strassen Place Chauderon und Pont Chauderon gelegt wurde. Die Grosszügigkeit des ursprünglich konzipierten Platzes ging während der Planungs-, Ausführungs- und späteren Nutzungsphase jedoch verloren: Er ist heute in mehrere Räume fragmentiert und durch unnötig viele Möblierungsobjekte zugestellt. Die Boutiquen zogen nach und nach aus, sodass der Platz gegenwärtig lediglich für Amtswege zur Stadtverwaltung, für Bibliotheksbesuche oder als Durchgangsort frequentiert wird. Mehrere Lifte, Treppenhäuser, Unterführungen und jüngst auch eine Brücke zum südlich gelegenen Flon-Quartier schaffen vielschichtige Verbindungen zwischen den verschiedenen Niveaus und zu den anschliessenden Quartieren.

Es dauerte nicht lange, bis das Ensemble Chauderon öffentlich kritisiert wurde. Während erste Berichterstattungen positiv die Innovationen von Architektur und Städtebau des Ensembles hervorhoben – so publizierte *Das Werk* eine Bildstrecke der Aussenräume unter dem Titel «Les parcours dans l'espace urbain de la place Chauderon»[517] –, folgten wenige Jahre später Artikel wie «On rêvait d'animation à l'italienne – fiasco d'une petite place lausannoise»[518], in dem auf eine nicht ausreichende Frequentierung des Platzes durch Fussgänger:innen und eine damit verbundene schwierige wirtschaftliche Situation für die Geschäfte hingewiesen wurde. Wo «l'animation commerciale»[519] versagt hat, lässt sich aber heute durchaus eine rege Nutzung des Platzes beobachten. Das Gebäudeensemble Chauderon erfährt zudem eine immer stärkere ästhetische Anerkennung und kann bald als «Landmark» in der Stadtlandschaft Lausannes gelten.

Siedlungen Ancien Stand, Valmont und Praz-Séchaud

In den Nachkriegsjahren erreichte der Neubau von Wohnquartieren in der Agglomeration von Lausanne bis dahin unerreichte Ausmasse. Überall in Europa stellte der Bedarf an günstigem Wohnraum nach dem Zweiten Weltkrieg eine wichtige städtebauliche und architektonische Herausforderung dar. Die lokalen Ursachen für diesen Bauboom mögen unterschiedlich gewesen sein und reichten vom Wiederaufbau kriegszerstörter Städte über das Bevölkerungswachstum aufgrund von Migration und hohen Geburtenraten bis hin zu einem im Schweizer Kontext relevanten «Aufholen» infolge einer geringen Bautätigkeit während der Kriegsjahre. Darüber hinaus sollten durch die neuen, «modernen» Wohnungen Hygiene und Komfort im Vergleich zu den bestehenden Bauten verbessert werden, was auch schon 1933 auf dem vierten Kongress der CIAM gefordert wurde. In der *Charta von Athen* heisst es: «Der innere Zustand der Wohnung macht sie zu einem Elendsquartier, aber das Elend des Drinnen setzt sich draußen fort infolge der Enge der dunklen Straßen und des vollständigen Fehlens jener grünen Weiten, der Sauerstoffquellen, die so gut sind als Tummelplätze für Kinder.»[520] Diese für die Nachkriegsjahre prägenden konzeptuellen Überlegungen gingen Hand in Hand mit raumplanerischen Rahmenbedingungen, die zu einem massiven Neubau von Wohnungen an den Rändern und Vororten von Lausanne führten.

In der Schweiz wurden insbesondere in Genf und Bern grossflächig Trabantenstädte nach ausländischen Vorbildern geplant. Zahlreiche internationale Ausstellungen dienten dabei dem fachlichen Austausch und der Präsentation von konkreten Beispielen. Vorbilder wurden auch in Fachzeitschriften publiziert, so das Lansbury-Estate in Poplar im kriegszerstörten Londoner East End in der *Habitation* 1952.[521] In Genf folgten beispielsweise die Cité-Nouvelle d'Onex-Lancy (1958–1964), die Cité satellite de Meyrin (1960–1964) und die Cité du Lignon (1963–1971) dem Konzept der Satellitenstädte. In Bern-Bümpliz ist in diesem Zusammenhang das ab 1958 erbaute und bis 1976 fertiggestellte Tscharnergut eine wichtige Schweizer Referenz mit internationaler Ausstrahlung.[522] Eine relevante Rahmenbedingung für die Errichtung solcher Satellitenstädte war die Verfügbarkeit grosser, zusammenhängender Grundstücke, was sowohl Bern als auch Genf zu Vorreitern machte. Im 1918 in Bern eingemeindeten Bümpliz waren beispielsweise viele ehemalige Landgüter von Berner Patrizierfamilien, die diese infolge veränderter sozioökonomischer Bedingungen und dadurch, dass sich ihre Grundstücke aufgrund des städtischen Wachstums nicht mehr auf dem Land befanden, gerne verkauften. Der Siedlungsbau nimmt wenig Bezug auf die Umgebung oder angrenzende Bebauung, die Siedlungen wurden gemäss dem Konzept der Satellitenstädte als Inseln geplant und gestaltet. Rechtlich möglich gemacht wurde die Errichtung von Wohnüberbauungen nach den Prinzipien der gegliederten und aufgelockerten Stadt durch Sondernutzungspläne beziehungsweise den *Plan de quartier*, der in Lausanne durch die *Loi cantonale vaudoise sur la Police des constructions* vom 5. Februar 1941 eingeführt wurde. Damit wurden Ausnahmeregelungen vorgesehen und sonst geltende Zonenordnungen ausser Kraft gesetzt, wodurch auch Hochhäuser gebaut werden durften.

Die erste eigentliche Lausanner Satellitenstadt entstand 1955 bis 1962 in Valmont im Norden Lausannes, Baubeginn war also noch vor Fertigstellung der – deutlich grösseren – Überbauungen in Genf und Bern. Die Bedeutung, die dem Ensemble beigemessen wurde, zeigt sich daran, dass das Projekt im Schweizer Pavillon bei der Ausstellung *Interbau 1957* in Berlin präsentiert wurde.[523] Die Bauherrin La Société immobilière Valmont konzipierte gemeinsam mit den Architekten Michel-Robert Weber, Nikola Petrović Njegoš, Charles-François Thévenaz und Pierre Prod'hom verschiedene Wohnungstypen, darunter einige Duplexwohnungen, die in drei Hochhäusern und zwei Riegelbauten untergebracht

wurden. Die Bauten sind in der Art von «towers in a park» um Gemeinschaftseinrichtungen – einen Kindergarten, ein kommerzielles Zentrum und ein Schwimmbad – in einem gemeinsam genutzten, parkartigen Grünraum angeordnet.[524] Die städtebauliche Anordnung der Gebäude inszeniert den Ausblick auf den Genfersee nach Süden; in allen anderen Himmelsrichtungen wird das Ensemble von einem Wäldchen gesäumt: «Die Architektur verbindet sich mit der Natur».[525] Bereits wenige Jahre nach Fertigstellung der Satellitenstadt führte jedoch im Nordosten die Nationalstrasse am Grundstück entlang und etwas Natur musste dem Autoverkehr weichen.

Für die schnelle, günstige und arbeitseffiziente Errichtung neuer Wohnquartiere wurde auf technische Innovationen zurückgegriffen, namentlich auf die Vorfabrikation, die von einem internationalen Wissensaustausch befeuert wurde. Die «Plattenbauten» sollten europaweit – sowohl in kommunistisch als auch in kapitalistisch geprägten Ländern – dem Wohnungsmangel entgegenwirken und auch einen Beitrag zum Wiederaufbau leisten. Oder wie es Jean Prouvé als prominenter Vertreter der Einbindung industrieller Fertigungstechniken in die Architektur in einem Artikel in der Zeitschrift *Habitation* formulierte: «Es ist die Industrie, die alle Probleme bezüglich der Verbreitung von Qualität gelöst hat. Warum sollte man für die Wohnüberbauungen etwas anderes erwarten?»[526]

In der Schweiz nahm das Waadtländer Unternehmen Igéco SA[527] mit seinem Werk in Etoy eine Vorreiterrolle in der schweren Vorfabrikation mit einem Grosstafelbausystem in Beton ein und zeichnete für weit über hundert Bauten in der West- und Deutschschweiz verantwortlich.[528]
Schon 1956, kurz nach Gründung der Firma durch César Tacchini, sicherte sich dieser eine Exklusivlizenz für ein Bausystem des dänischen Unternehmens Larsen & Nielsen A/S für die Schweiz.[529] Es lassen sich somit bautechnische und gestalterische Parallelen zu Wohnüberbauungen in Dänemark und anderen Ländern ziehen, denn Larsen & Nielsen verkauften Lizenzen unter anderem auch nach Norwegen, Schweden, Deutschland und England.[530] Es kam sogleich zu einer Zusammenarbeit mit den Architekten von AAA, die sich für das industrielle Bauen und den kostengünstigen Wohnungsbau interessierten. Alin Décoppet und Léopold Veuve begannen bereits vor der offiziellen Gründung von AAA 1961 gemeinsam mit Igéco SA mit Studien zu ihren «immeubles préfabriqués à loyers modestes» (IPLM). Das waren Riegel mit vier bis fünf Wohngeschossen und öffentlichem Erdgeschoss, die als einfache Zeilenbauten Formen der «Unité d'habitation» rezipieren, was sich insbesondere an den durchgerasterten Loggiafassaden zeigt.[531]

Ein erstes Projekt setzten AAA und die Igéco SA mit der Überbauung Les Daillettes 1959 bis 1963 in Villars-sur-Glâne um.[532] Es folgten 1961 bis 1962 zwei inzwischen abgebrochene Gebäude in Bourg-Dessus in Renens.[533] In der Satellitenstadt Ancien Stand im Norden von Lausanne , wo das Stadtplanungsamt ab 1951 Studien durchführte und 1960 den Quartierplan publizierte, entstanden schliesslich drei Riegelbauten.[534] Es wurden hier zwischen 1962 und 1965 insgesamt fünf Wohnüberbauungen und Versorgungseinrichtungen realisiert,[535] von Letzteren sollte auch der im Süden angrenzende, bereits bestehende Stadtteil Pontaise profitieren.[536] Dort setzten AAA und Igéco drei Riegel im Westen des Grundstücks nach ihrem System um ; zwei weitere Wohnüberbauungen wurden nach Entwürfen der Architekten Claude Jaccottet und Joseph Maechler errichtet, die in konventioneller Bauweise als Hochhäuser das Quartier zum Norden abschliessen. Eine einheitliche Gestaltung des Quartiers, die sich insbesondere in der Farbgebung und in der Ausführung der Loggiafassaden widerspiegelt, wurde vom Stadtplanungsamt festgelegt.

Durch eine Zusammenarbeit der Igéco SA mit dem Zürcher Bauunternehmen Ernst Göhner AG gelangte die dänische Lizenz auch in die Deutschschweiz.[537] Mit dem 1965 eröffneten Werk in Volketswil konnten Baustellen in Zürich und im Aargau bedient werden, denn für den Transport

der fertigen Elemente musste die Entfernung zwischen Werk und Baustelle möglichst kurz gehalten werden.[538] So lassen sich bau- und materialtechnische Verwandtschaften von Wohnungsüberbauungen in den Boomjahren in der ganzen Schweiz feststellen, wobei die architektonische Gestaltung durchaus Spielraum zuliess. Während die Überbauungen IPLM des Büros AAA über die Standorte hinweg einen klaren Wiedererkennungswert zuliessen, zeigen Wohnüberbauungen wie das Gebäude La Gradelle in Genf (1961–1963) und die Siedlung Sunnebüel in Volketswil (1966–1972) eine grössere Diversität in städtebaulicher Form und Fassadengestaltung auf. Die Siedlung Sunnebüel weist in ihrer Gestalt Ähnlichkeiten mit anderen Überbauungen der Göhner AG insbesondere in den Kantonen Zürich und Aargau auf, was den Schluss nahelegt, dass die beteiligten Firmen und Personen einen starken Einfluss auf den Städtebau und die Architektur der Systeme hatten.

AAA, anfangs grosser Enthusiast des vorgefertigten Wohnungsbaus, wendete sich schon bald von der Wohnung als Serienprodukt ab. Das Büro kritisierte die Starrheit des Systems IPLM, mit dem sich grösstenteils identische Drei- und Vierzimmerwohnungen herstellen liessen,[539] und experimentierte in den Jahren 1964 und 1965 an einem flexibleren Typ: den «immeubles préfabriqués d'appartements évolotifs» (IPAE).[540] Ein Prototyp sollte in Aigle erstellt werden, das Projekt schaffte es aber nie über die Planungsphase hinaus.[541]

In den 1970er-Jahren hatte AAA sich schliesslich von der vollständigen, seriellen Fertigung verabschiedet, was auch mit einem Wandel der architektonischen und städtebaulichen Formen einherging und sich an der 1974 bis 1977 errichteten Überbauung Grangette-Praz-Séchaud, auch «Les Boveresses» oder «Casbah» – wohl aufgrund des mediterranen Ausdrucks des Projekts – genannt, illustrieren lässt. AAA plante diese Überbauung wieder für die Genossenschaft Logement Idéal, der die Stadt das Land im Baurecht abgab. Die Überbauung, die sich auf der anderen Seite der Autobahn nördlich der Satellitenstadt Valmont befindet, wurde in einem 1977 publizierten Artikel in der Zeitschrift *24 heures* mit «Praz-Séchaud: Non à la monotonie des grands ensembles»[542] betitelt und brach mit den sich wiederholenden, nun als monoton empfundenen Riegeln. Sie wurde in herkömmlicher Bauweise errichtet, wenn auch einzelne Bauteile vorfabriziert wurden. Nach eigenen Angaben waren die Architekten von AAA in diesem Wandel durch Studienreisen nach England beeinflusst.[543]

Das Areal verbindet Nationalstrasse und Hochhäuser im Südwesten und die Einfamilienhausquartiere der Gemeinde Epalinges im Nordosten. Die Architekten liessen südlich einer durch das Grundstück verlaufenden Hochspannungsleitung und einer ihr folgenden Zufahrtsstrasse Kettenhäuser mit fünf bis neun Stockwerken mit Wohnungen für ältere Menschen sowie gemeinschaftlichen Einrichtungen und nördlich Wohnungen in drei- bis vierstöckigen Gebäuden errichten.[544]

AAA legte den Fokus bei dieser Überbauung darauf, möglichst viele unterschiedliche Wohnungstypen anzubieten, die in mehrere Himmelsrichtungen ausgerichtet wurden. Für jede Wohnung gab es mit einer Terrasse oder einem Garten einen privaten Freiraum.[545] Die Küche wurde zum Zentrum einer jeden Wohnung, «wie es früher in ländlichen Behausungen üblich war»[546]. Das Individuum, das Wohlbefinden der Bewohner:innen wurde ins Zentrum gestellt, entsprechend Postulaten, wie sie beispielsweise vom aus den CIAM-Konferenzen hervorgegangenen Team X formuliert wurden. Neben den privaten Wohnräumen wurde auf gemeinschaftliche Räume Wert gelegt, indem man durch eine aufwendige Grünraumgestaltung öffentliche Treffpunkte in der Siedlung schuf. Dementsprechend wurde der einleitende Text zu einer Willkommensbroschüre, die die Bewohner:innen beim Einzug erhielten, mit folgendem Satz beendet: «Sie sind nicht isoliert, sondern Teil einer menschlichen Gemeinschaft, die bereit ist, Ihnen zu helfen, wenn Sie Hilfe benötigen.»[547]

Die Wohnüberbauung erhielt grossen Zuspruch in der Fachwelt, so wurde sie nach Fertigstellung beispielsweise von Thomas C. Guggenheim, dem damaligen Direktor des Bundesamts für Wohnungswesen, mit Mitarbeitenden besichtigt, worauf er in einem Brief formulierte: «Diese Ergebnisse beweisen, dass der gemeinnützige Wohnungsbau auf die humanste Art und Weise erfolgen kann, wenn er von den dafür geeigneten Personen in Angriff genommen wird. Wir freuen uns, dass wir in Zukunft das Quartier Grangette Praz-Séchaud als erfolgreiches Beispiel für staatlich geförderten Wohnungsbau zitieren können.»[548] Allerdings stellte sich ein Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Siedlung nicht so recht ein, was wohl primär mit einem häufigen Mieter:innenwechsel zu tun hatte. Dieser ist darauf zurückzuführen, dass die Wohnungen subventioniert wurden und die Mieter:innen mit steigendem Einkommen gezwungen waren, aus der Siedlung auszuziehen. So konnte sich keine stabile Gemeinschaft entwickeln.[549]

In Lausanne lässt sich somit beispielhaft nachvollziehen, wie sich die architektonischen Konzepte im Wohnungsbau wandelten – von den häufig vorfabrizierten, mit nach Osten und Westen ausgerichteten Wohnungen zu kleinteiligeren Kettenhäusern mit vielfältig ausgerichteten Wohnungen. Jenseits dieser Unterschiede verfolgte der Wohnungsbau der Nachkriegsjahrzehnte insgesamt das Ziel, städtebauliche Einheiten zu erstellen, in denen nicht nur Wohnungen, sondern auch Gemeinschaftseinrichtungen, Läden und Erholungsräume angesiedelt waren.

Lausanne – Bildungs- und Wohnlandschaften

Anhand der vorgestellten Bauvorhaben der Boomjahre in Lausanne lässt sich beobachten, dass der Auf- und Ausbau der Infrastruktur neben den geografischen und topografischen Gegebenheiten den grössten Einfluss auf die Stadtentwicklung und auf das Bild der Stadt hatte. So führte der Nationalstrassenbau nicht nur zur Erschliessung neuer Areale für den Bau von Industrie- und Wohnüberbauungen, sondern war auch eine wichtige Voraussetzung für den Systembau: Für den oftmals weiten Transport der in wenigen Werken hergestellten Bauteile wurde ein gut ausgebautes Strassennetz benötigt.

Dass die Nationalstrassen für Schweizer Verhältnisse in und um Lausanne relativ früh ausgebaut wurden, liegt vor allem an der 1964 hier durchgeführten Landesausstellung *Expo 64*.[550] Neben ihren gesellschaftlichen Folgen und architektonischen Leitbildern hatte sie sekundäre Auswirkungen auf fast jedes der genannten Bauvorhaben. So war die Kosteninflation im Bauwesen in der Region ein Grund, weswegen die Stadt Lausanne das Bausystem CROCS für Schulbauten in Auftrag gab; im Parkhaus Montbenon konnten Besucher:innen der Ausstellung ihre Fahrzeuge abstellen; das Ensemble Chauderon unterlief – unter Federführung des Stadtplanungsamts – Anfang der 1960er-Jahre einen langjährigen Planungsstopp, weil andere städtische Projekte priorisiert wurden.

Häufig wird die Baukultur der Nachkriegsjahre mit einer Tabula-rasa-Haltung assoziiert. Wenngleich dies für viele Projekte zutrifft , so gab es auch Beispiele, die den Ansatz des Weiterbauens verfolgten. Ausserdem wurde in den Systembauten – ob es sich um die schwere Vorfabrikation bei den Wohnungsbauten oder um die leichte bei den Bildungsbauten handelte – eine spätere Erweiterung und Veränderung im System mitgedacht. Diese Haltung liegt mit Sicherheit an dem in der Planungszeit vorherrschenden Glauben an modulares Bauen vor dem Hintergrund eines unbegrenzten Wachstums und ebenso unbegrenzter Ressourcen. Die Planenden gingen davon aus, dass die Raumbedürfnisse immer weiter zunehmen würden. Jedoch wurden die in den Systemen angelegten Potenziale nur in Ausnahmefällen weiterverfolgt. Dass ursprüngliche Systeme nicht weitergebaut, sondern teilweise sogar durch Neubauten ersetzt wurden, liegt sicherlich auch an der ablehnenden Haltung gegenüber der Ästhetik der Nachkriegsarchitektur.

Lugano ist die grösste Stadt des Kantons Tessin und aufgrund der Bevölkerungszahl sowie seiner wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Bedeutung ein wichtiges urbanes Zentrum der italienischsprachigen Schweiz. Die Stadt liegt am Luganersee, der nach ihr benannt ist und sich teilweise auf italienischem Staatsgebiet befindet, an der Mündung des Flusses Cassarate am Golf von Lugano und ist umgeben von hohen Aussichtsbergen. Die Altstadt erstreckt sich zwischen dem Parco Ciani in Ufernähe und dem höher gelegenen Hauptbahnhof. Im späten 19. Jahrhundert und während des gesamten 20. Jahrhunderts hat sich Lugano in der Ebene in Richtung Norden ausgebreitet, ist die umgebenden Berghänge hinaufgewachsen und hat alte Dorfkerne in der Nähe umschlossen, sodass bis in die 1970er-Jahre ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet entstand, das jedoch bis heute nicht ausschliesslich zur Gemeinde Lugano gehört. Brè-Aldesago und Castagnola-Cassarate, die östlich an das Stadtzentrum anschliessen, wurden 1972 eingemeindet, während andere, direkt mit dem Stadtgewebe Luganos verbundene Gemeinden noch lange Zeit (wie etwa Viganello, Pregassona oder Breganzona bis 2004) oder bis in die Gegenwart (zum Beispiel Vezia, Paradiso oder Sorengo) politisch selbstständig geblieben sind.

Von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung waren der Tourismus und die Finanzwirtschaft, deren Entstehung in der Schweiz vielerorts eng miteinander zusammenhing. Lugano ist nach Zürich und Genf einer der wichtigsten Bankenplätze des Landes – Ergebnis einer Entwicklung, die vor allem in der Nachkriegszeit stattgefunden hat und sich deutlich im Stadtbild Luganos zeigt. In den Nachkriegsjahrzehnten wurden in Lugano zahlreiche Banken gebaut und erweitert, und es entstand in der Gegend nördlich des Corso Enrico Pestalozzi ein Banken- und Geschäftsviertel mit Neubauten, die oftmals ältere Bauten aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert ersetzten. Von diesen sind heute in diesem Quartier nur noch wenige einzelne Gebäude erhalten – die Blockrandbebauung ist einer aufgelockerten Stadtbebauung der Nachkriegsmoderne gewichen. Im historischen Stadtzentrum Luganos hingegen sind die verschiedenen Schichten der urbanen Baugeschichte weiterhin ablesbar, jedoch entstanden auch hier viele Neubauten, darunter einige Banken, sodass das Stadtbild insgesamt sehr stark durch die Eingriffe der Zeit von 1945 bis 1975 geprägt ist.

Als Tourismusort hat Lugano nach wie vor eine Bedeutung, wenn auch eine geringere als in der Vergangenheit.[551] Viele der grossen Hotels des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts wurden in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg geschlossen, einige wurden abgerissen, ebenso wie viele der historistischen Villen und Apartmenthäuser in Lugano und den umliegenden Vororten. Das Stadtbild Luganos hat sich – viel tiefgreifender, als dies etwa in Bellinzona, Locarno oder Mendrisio geschah – in der Zeit nach 1945 radikal gewandelt, was insbesondere auf Abrisse und Ersatzneubauten der Boomjahre zurückzuführen ist. Ein Grund für den Wandel liegt darin, dass nach 1945 der Baustil des Historismus, der im Tessin noch lange angehalten

hat, zunehmend auf Ablehnung stiess und eine Modernisierung des Stadtbilds angestrebt wurde. In den 1920er- und 1930er-Jahren waren in Lugano Bauten, die verschiedenen Spätformen des Historismus und Eklektizismus zugerechnet werden können, entstanden. Ein städtebaulich prägendes Beispiel sind die Palazzi Gargantini in Lugano, die nach Plänen von Giuseppe Bordonzotti ab 1912 gebaut und erst 1932 unter der Mitarbeit von Carlo und Rino Tami fertiggestellt wurden.[552] Auch einzelne Bauten in der historischen Innenstadt aus den 1930er-Jahren zeigen historistische Formen, die sich an der florentinischen Renaissance orientierten, und viele der Villen um den Luganer See aus den Zwischenkriegsjahren führen ebenfalls Architekturauffassungen aus dem späten 19. Jahrhundert fort. Vergleichbares lässt sich auch in Bellinzona und Locarno feststellen.[553] Der Historismus und die Moderne stehen in Lugano in einer besonderen zeitlichen Nähe, da Ersterer bis in die 1930er-Jahre anhielt. Zum Teil gibt es auch enge persönliche Verbindungen, wenn Architekten wie Carlo und Rino Tami, die das moderne Gesicht Luganos prägten, noch an Bauprojekten im historistischen Geist mitarbeiteten oder wenn Personen, wie die Familie Himmelsbach-Rusca, modernistische Bauten in Auftrag gaben, aber in historistischen Gebäuden wohnten, die sie nur wenige Jahrzehnte zuvor hatten erbauen lassen.

Hinzu kam das Bedürfnis, die Innenstadt dem steigenden Autoverkehr anzupassen, indem Abstellplätze in öffentlichen Parkhäusern und privaten Tiefgaragen in Wohn- und Geschäftshäusern geschaffen wurden. Dies veränderte das Stadtbild radikal, sowohl was die Strassenbreiten und teils die Führungen der Strassen anging, als auch was die Platzierung und das Verhältnis der Bauten zum Stadtgewebe betraf. Die Blockrandbebauung des späten 19. Jahrhunderts wurde zugunsten einer aufgelockerten Bauweise abgebrochen, die Platz machte für Tiefgarageneinfahrten und Grünräume zwischen den frei stehenden Neubauten der Nachkriegsjahre.

Lugano erhielt zudem einen Anschluss an die Autobahn N2, die um die Stadt herumführt und zwei Stadtausfahrten hat: Lugano Nord und Lugano Sud, zwischen beiden befindet sich der Tunnel Collina d'Oro. Zwischen 1966 und 1968 wurden jährlich neue Abschnitte von Chiasso bis Lugano Nord eröffnet, 1973 wurde die Strecke weiter nach Norden bis Rivera fertiggestellt. Erst 1983 wurde die Autobahn auch über den Monte-Ceneri-Pass geführt und eine durchgehende Autobahnverbindung bis nach Bellinzona geschaffen. Seit den späten 1960er-Jahren war Lugano also mit der grossen und für die Schweiz und ganz Europa wichtigen Nord-Süd-Achse der N2 verbunden und Teil des Schweizer Autobahnnetzwerks. Die Bauten der Autobahn in Stadtnähe – Kunstbauten wie Trassen, Tunnel, Brücken und Anschlussstellen an das Strassenverkehrsnetz – haben die Orte um Lugano in tiefgreifender Weise umgestaltet. Besonders deutlich zu sehen ist dies einerseits in Pambio, wo die Anschlussstelle Lugano Sud durch eine enge Senke führt und den kleinen historischen Dorfkern durchschneidet, und andererseits südlich davon in Grancia, wo sich entlang der Autobahn in den Nachkriegsjahren ein Gewerbegebiet angesiedelt hat, das die gesamte Talfläche einnimmt und ein Kontinuum mit dem Siedlungsteppich bis nach Paradiso und Lugano bildet.

Der soziale und wirtschaftliche Wandel Luganos wurde insbesondere auch im Wohnungsbau sichtbar – vor allem in den 1960er- und 1970er-Jahren wurde eine sehr grosse Anzahl an neuen Wohnbauten geschaffen: mehrstöckige Apartmenthäuser speziell im Zentrum Luganos sowie Einfamilienhäuser verschiedener Grösse in den Vororten und Nachbargemeinden. Bemerkenswert ist, dass in Lugano keine Wohnsiedlungen gebaut wurden, anders als in den Grossstädten der deutsch- und der französischsprachigen Schweiz. Es finden sich zwar grössere Wohnbauprojekte, die teils Ensembles aus mehreren zusammengehörigen Bauten bilden, jedoch verbleiben sie in kleinerem Massstab und sind eng eingebunden in vorstädtische Quartierstrukturen,

sodass hier nicht von eigentlichen Siedlungen oder gar Satellitenstädten die Rede sein kann. Ein Beispiel ist das Hochhaus «Multipiano» in Pregassona, das 1960 bis 1962 nach Plänen von Sergio Pagnamenta entstand. Dem Turm, der einen dreiteiligen sternförmigen Grundriss hat, sollten ursprünglich zwei weitere gleiche Türme folgen, das Ensemble sollte zudem mit einer Grünanlage umgeben werden und eine kleine siedlungsähnliche Anlage bilden, jedoch wurde lediglich eine reduzierte Version des Projekts ausgeführt.[554] Ein anderes Beispiel ist der Complesso Vitus in Viganello, der 1968 nach Plänen von Alex Huber gebaut wurde. Es handelt sich um ein Projekt, das in der ursprünglichen Planung fünf Apartmenthäuser vorsah und mit einem Restaurant, Lebensmittelgeschäften, Coiffeur und Kiosk eine Autonomie anstrebte, die Wohnsiedlungen jener Zeit oftmals eigen ist. Aber auch dieses Projekt wurde nicht im vollen Umfang der Planungen umgesetzt.[555]

In den Stadtteilen Luganos, die östlich des Flusses Cassarate liegen – Cassarate, Viganello und Pregassona –, wurden in den Nachkriegsjahrzehnten neben einzelnen mehrstöckigen Wohnhausbauten mehrere vergleichbare Wohnbauensembles oder grössere Wohnkomplexe realisiert.

Diese hier grob skizzierten städtebaulichen Entwicklungen Luganos – Abrisse im Innenstadtbereich, die Umbauten mit dem Ziel einer autogerechten Stadt, die Entstehung eines Banken- und Geschäftsviertels sowie Entwicklungen im Wohnungsbau – sollen im Folgenden an ausgewählten Beispielen nachvollzogen werden, anhand derer sowohl Parallelen zu anderen Orten und Regionen der Schweiz als auch Tessiner Besonderheiten des Bauens der Nachkriegszeit deutlich werden. Sie bieten einen Ausschnitt und stehen exemplarisch für die umfassende Modernisierung im Tessin und die grundlegenden Veränderungen, die diese mit sich brachte.

Autosilo Balestra und Piazzale ex scuole

Der Automobilverkehr brachte grosse Veränderungen der gebauten Umwelt auf allen Massstäben. Im städtischen Kontext zeigte sich dies vor allem an der Inanspruchnahme der Strassen und Plätze durch den fliessenden Autoverkehr und der Schaffung von Stellplätzen für den ruhenden Verkehr.

In Lugano entstanden so in der Nachkriegszeit mehrere Parkhäuser, von denen das Autosilo Balestra das grösste darstellt. Es wurde 1971 bis 1976 von der Stadt Lugano in Zusammenarbeit mit den PTT nach Plänen von Spartaco Cesarini, Architekt beim Ufficio tecnico comunale, und dem Ingenieur Americo Marazzi gebaut und befindet sich an der Kreuzung von Via Serafino Balestra – namensgebend für das Parkhaus – und Via Giovan Battista Pioda.[556] Das Parkhaus ist multifunktional angelegt: Es gibt neun Etagen Parkfläche, im Erdgeschoss befinden sich Passagen mit Geschäften und Lokalen, und die beiden Untergeschosse nehmen einen Busbahnhof und ein Busdepot der PTT auf. Das Gebäude hat ein grosses Volumen und expressive Sichtbetonfassaden an den Längsseiten mit gezackten Balkonen, die sich durch die diagonal angeordneten einzelnen Parkplätze ergeben, sowie grosse Spiralrampen an den beiden Schmalseiten. Diese charakteristische und selbstbewusste Gestaltung verleiht dem Parkhaus eine bedeutende städtebauliche Präsenz, sodass es hinter den Bauten der Umgebung nicht zurücktritt, sondern als zumindest gleichberechtigtes Bauwerk eine weithin sichtbare Stellung im neu entstandenen Quartier einnimmt. Hier zeigt sich, dass dem Autoverkehr nicht nur funktional und planerisch, sondern auch symbolisch durch den architektonischen Ausdruck eine wesentliche Bedeutung für das neue Stadtleben zugerechnet wurde. Die Neubauten der Umgebung sind zum Grossteil Banken und Bürogebäude, zum Teil auch Geschäfts- und Wohnbauten. Sie verfügen allesamt über eigene Tiefgaragen, sodass das Gebiet um die Via Serafino Balestra, Via Pretorio, den Corso Elvezia und

nahe gelegene Strassen in seiner städtebaulichen und architektonischen Gestalt in umfassender Weise auf den Autoverkehr ausgerichtet ist. Dabei sind die Einfahrten ein gleichberechtigtes Element der repräsentativen Gestaltung der Bauwerke und ihre Anlage nimmt einen nicht unbedeutenden Teil der bebauten Flächen ein – somit werden die Stadtlandschaft und der öffentliche Raum in wesentlichem Masse durch diese Baudetails mitgeprägt.

Die Ausfahrt des Autosilo Balestra ist hierfür ein interessantes Beispiel, dessen ungewöhnliche Platzierung ein gebautes Zeugnis von administrativen und sozialen Dynamiken ablegt, die in ihrer Kontingenz ein wesentlicher Teil von Baukultur sein können. Die Rampe führt vom ersten Untergeschoss auf die Strassenebene und dient sowohl den privaten Fahrzeugen aus den Parkdecks als auch dem Busverkehr aus dem Busbahnhof und dem Depot als Ausfahrt. Die Spirale, die die oberen Parketagen erschliesst, konnte nicht auch bis auf das zweite Untergeschoss heruntergeführt werden, weil sie für die Busse zu eng ist. Deshalb musste die Ausfahrt gerade gebaut werden, sie führt unter der Via Serafino Balestra hindurch und leitet die Fahrzeuge auf die Via Carlo Maderno. Die schmale Grundstücksparzelle, die von der Ausfahrt eingenommen wird, gehörte der Stadt Lugano und war bis zur Errichtung des Autosilos unbebaut. Der Eigentümer des westlich angrenzenden Grundstücks, Plinio Bernardoni, hatte seit Mitte der 1950er-Jahre in langwierigen Verhandlungen versucht, dieses Stück Land der Stadt abzukaufen und seinem Grundstück zuzuschlagen, um so eine günstigere Fläche für sein anvisiertes Bauprojekt zu gewinnen. Er beauftragte den Architekten Sergio Pagnamenta mit dem Entwurf eines Büro- und Wohnhauses, womöglich weil Pagnamenta gleichzeitig Präsident der Baukommission der Stadt Lugano war und in dieser Funktion einen positiven Entscheid über den Verkauf des Grundstückstreifens erwirken konnte. Aus nicht mehr eindeutig zu klärenden Gründen konnten sich der Interessent und die Stadt nicht auf einen Verkauf oder einen Flächenausgleich mit Begradigung der Grundstücksgrenze einigen.[557] Ausgeschlossen ist, dass zum Zeitpunkt der Verhandlungen die Stadtverwaltung schon ein Vorhaben oder gar einen konkreten Plan für den Bau des Parkhauses mitsamt der eigenwilligen Ausfahrtsführung hatte; erst später entschied man, die Ausfahrt dort zu platzieren. Bernardoni begnügte sich mit dem unregelmässigen Zuschnitt seines Grundstücks und beliess den Auftrag bei Pagnamenta, der 1958 einen Entwurf vorlegte, der allerdings nicht umgesetzt wurde. Das Gebäude, das sich heute auf dem Grundstück befindet, stellt eine Weiterentwicklung dieses älteren Projekts Pagnamentas in Zusammenarbeit mit Luigi Camenisch dar. Es wurde von der Firma Immosix in Auftrag gegeben und 1973 fertiggestellt.[558]

Einer der bedeutendsten Schritte hin zur Umgestaltung der Luganer Innenstadt für den Autoverkehr stellt der Piazzale ex scuole dar, der zwischen dem Corso Enrico Pestalozzi, der Via Pretorio und der Via Giovanni Nizzola liegt und 1969 als Folge des Abrisses eines historischen Schulgebäudes entstand. Die mehrflügelige Anlage des niedergelegten Gebäudes ging im Kern auf die Mitte des 17. Jahrhunderts zurück, war zunächst ein Augustinerkloster, dann Kaserne und wurde seit dem späten 19. Jahrhundert als kommunale Schule genutzt. Zwischen 1884 und 1910 war der Komplex zu diesen Zwecken mehrfach umgebaut worden, und zwar mit einigem architektonischen Anspruch von den namhaften Architekten Augusto Guidini, Otto Maraini und Americo Marazzi.[559] 1969 wurde dieses Gebäude abgerissen und das Grundstück als öffentlicher Parkplatz verwendet. Heute befindet sich dort ein von Mario Botta gebauter Busbahnhof, der in den nächsten Jahren einer neuen Platzgestaltung weichen wird.[560]

An der Südseite des Piazzale entstand von 1958 bis 1969 das Gebäude der UBS nach Plänen von Rino Tami. Hierfür waren die Bauten zweier Stadtblöcke gewichen, darunter zwei grosse Gebäude an der Via Pretorio (Bernardo Ramelli 1913, Americo Marazzi 1924), deren Abriss

seitens der Stadt zur verkehrsgünstigen Verbreiterung der Strasse geplant war. Tamis Entwurf berücksichtigte die nach hinten verlegte Bauflucht, die von der neuen Bauordnung vorgeschrieben war, und rechnete zudem mit dem bevorstehenden Abriss des als Schule genutzten ehemaligen Klosterkomplexes, weshalb die Hauptfassade des Bankneubaus Richtung Norden auf den bei der Fertigstellung des Gebäudes geschaffenen Piazzale ex scuole zeigt.[561]

An diesem Beispiel wird besonders deutlich, welch tiefgreifende Veränderungen der zunehmende Autoverkehr für Schweizer Innenstädte in der Nachkriegszeit haben konnte. Es ist aus heutiger Perspektive erstaunlich, dass ein historisches Bauwerk, das für die Geschichte Luganos von erheblicher Bedeutung war, geopfert wurde, um Raum zu schaffen, der keine weitere städtebauliche Gestaltung erfuhr, sondern ohne grössere bauliche Eingriffe als offener Parkplatz verwendet wurde. Das Autosilo Balestra hingegen nutzt das Grundstück effizienter aus, da es einer ungleich grösseren Anzahl von Autos Parkmöglichkeit bietet, und ist darüber hinaus auch eine architektonisch anspruchsvolle, produktive Hinzufügung zum Stadtbild, die mit den Bauten der Umgebung korrespondiert. Hier wird beispielhaft die Bandbreite der möglichen Auswirkungen einer am Auto ausgerichteten Architektur der Nachkriegszeit für den Städtebau der Stadtzentren veranschaulicht: von ungestalteter, rein pragmatisch motivierter Zerstörung zur Platzgewinnung bis zu anspruchsvoll gestalteter Architektur, die neben dem funktionalen auch einen ästhetischen Sinn erfüllt. Dies zeigt sich auch an der späteren Wirkung dieser beiden prägenden städtebaulichen Eingriffe. Während sich das Autosilo Balestra grosser Beliebtheit erfreut, zum Beispiel als Fotomotiv auf sozialen Medien, und somit einen fast ikonischen Status für das Bauen der Nachkriegszeit in Lugano einnimmt, hat die Schaffung des Piazzale ex scuole zu einem bis heute nicht dauerhaft gelösten städtebaulichen Problem geführt.

Telefonzentrale Breganzona

Ein wichtiger Neubau für die Telekommunikation in Lugano ist die Telefonzentrale in Breganzona, die 1971 bis 1975 nach Plänen von Sergio Pagnamenta entstand. Der Bau liegt in Breganzona am Siedlungsrand auf einem Grundstück, das zur Bauzeit noch weitestgehend von Wiesen umgeben war. Die Zubringerstrasse Via Vergiò wurde eigens für die Telefonzentrale angelegt und in direkter Nähe befindet sich der Autobahnanschluss Lugano Nord. Nach einem Wettbewerb 1968, bei dem Pagnamenta als Sieger hervorging, wurde 1970 das Baugesuch eingereicht; das Gebäude entstand in den Jahren 1971 bis 1975, und bis 1977 wurde die Zentrale vollständig in Betrieb genommen. Der Bau besteht aus mehrgeschossigen Blöcken, die unterschiedliche Höhen aufweisen und verschiedene Funktionen aufnehmen: die Zentrale für lokale und internationale Telefonverbindungen sowie kabelloses Telefonieren, die Büros für die Verwaltung, eine Parkgarage sowie weitere Technikräume. Städtebaulich prägend und weithin sichtbar ist der hohe Sendeturm mit Stab- und Parabolantennen. Ein wichtiges Element ist ebenso die eigene mit Naphtha betriebene Stromerzeugungsanlage für Notfälle, wodurch bei Bedarf die Zentrale und das Telefonieren zeitweise unabhängig vom Energienetzwerk funktionieren können. Vor dem Bau befindet sich ein grösserer Vorplatz mit weiteren Parkplätzen sowie einer eigenen Tankstelle mit runder Überdachung.

Dieser Neubau war notwendig geworden, weil die PTT-Zentrale in Viganello, die in den 1950er-Jahren gebaut worden war, bereits nach weniger als zwei Jahrzehnten zu klein geworden war. Es gab einen rasanten Anstieg der Telefonanschlüsse im Sottoceneri, von 9700 im Jahr 1950 auf 63 000 im Jahr 1975.[562] Der Neubau in Breganzona sollte das Hauptzentrum für alle weiteren Telefonzentralen im Kanton Tessin werden, und alle internationalen Telefonverbindungen aus dem Tessin ins Ausland sowie der Grossteil der Schweizer Telefonverbindungen nach Italien

sollten hier abgewickelt werden. Ausserdem gab es eine Zentrale für kabelloses Telefonieren. Damit hat diese Telefonzentrale nicht nur eine Bedeutung für Lugano, sondern stellt einen zentralen Knotenpunkt für das Tessin und für einen Teil der gesamtschweizerischen Telefonkontakte im grossen Kommunikationsnetzwerk dar.

Bemerkenswert ist, dass Sergio Pagnamenta bereits bei Entwurf und Ausführung der Zentrale in Viganello beteiligt war, die meist jedoch als das Werk Rino Tamis verbucht wird.[563] Dies ist ein weiteres Beispiel dafür, was in der Einleitung ausführlich angesprochen wurde, dass nämlich an der Realisierung komplexer Bauwerke selbstverständlich eine Vielzahl an Personen mitwirkte und das Gebaute ein Ergebnis vielfältig verknüpfter sozialer Netzwerke darstellt. Dass Pagnamenta nun mit dem Bau der neuen Zentrale in Breganzona betraut wurde, mag auch mit seiner Erfahrung bei der Telefonzentrale in Viganello, seinen persönlichen Kontakten und engen Verbindungen in Kreisen der Verwaltung und Politik Luganos zu tun haben.

Die Telefonzentrale steht, anders als im Kapitel «Kommunikationslandschaften» beschriebene Telefonzentralen , nicht in einer peripheren Lage und ist damit für die Öffentlichkeit gut sichtbar. Das Grundstück des Gebäudes grenzte bereits zur Bauzeit direkt an Wohnquartiere Breganzonas und ist heute von weiteren, später entstandenen Wohnbauten umgeben. Nach aussen hin ist der Bau jedoch, abgesehen von dem hohen Sendeturm, nicht in seiner spezifischen Funktion erkennbar, sondern präsentiert sich mit seinen Sichtbetonfassaden und Fensterbändern wie viele andere Büro- oder Gewerbebauten. Der Telefonzentrale ist mithin eine Unsichtbarkeit oder Unlesbarkeit eigen, wie sie für Zentralen des Kommunikationsnetzwerks typisch ist, aber in geringerem Masse. Denn die Anlage in Breganzona hat aufgrund ihrer urbanen Position und ihres hohen Sendeturms eine grössere Präsenz in der Stadtlandschaft und der Wahrnehmung der Bevölkerung. Zudem wurde über die Telefonzentrale zu Bauzeiten ausführlich und in kurzen Abständen in den lokalen Tageszeitungen berichtet, wo das Raumprogramm beschrieben und in einem Artikel sogar mit Grundrissen veranschaulicht wurde.[564] Eine interessierte Öffentlichkeit konnte also hier durch die Medialisierung einen Einblick in dieses technische Bauwerk gewinnen und sich von dessen Funktion, die für das Alltagsleben eine grosse Rolle spielt, eine Vorstellung machen.

Palazzetto delle scienze

Der Palazzetto delle scienze (Naturwissenschaftsgebäude) des kantonalen Lyzeums in Lugano, erbaut nach einem Entwurf Sergio Pagnamentas, stellt ein seltenes Beispiel brutalistischer Architektur im Tessin dar. Es verfügt über eine differenzierte, expressive Architektursprache, mit einer festungsartig geschlossenen Nordfassade und der durch Fenster zum See hin geöffneten Südfassade. Das Gebäude ist ein Zeugnis der sozialen, pädagogischen und bildungspolitischen Veränderungen in der Gesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg, des Zugangs zu höherer Bildung in breiteren Gesellschaftskreisen, der damit steigenden Anzahl an Schülerinnen und Schülern und somit der Demokratisierung, Modernisierung und Liberalisierung von Bildung im Tessin der Nachkriegszeit.[565]

In den 1960er-Jahren war das historische Schulgebäude, in dem seit 1904 das kantonale Lyzeum neben anderen Schulen untergebracht war, hinsichtlich des Raumbedarfs und der veränderten fachspezifischen Ansprüche zu klein geworden.[566] Bereits 1951 war nach einem Entwurf des Architekten Cino Chiesa ein Neubau entstanden, in dem die Mensa und die Sporthalle unterkamen. Der Palazzetto delle scienze hingegen sollte moderne Räume für die naturwissenschaftlichen Fächer mit spezifischen technischen Ausrüstungen bereitstellen sowie ein Schwimmbad und eine zusätzliche Sporthalle. Darüber hinaus sollte das Gebäude die Sammlung des Naturhistorischen Museums beherbergen. Der Kanton schrieb 1972 einen Wettbewerb aus, den Sergio

Pagnamentas Entwurf gewann. Nach einigen Planungsänderungen aufgrund von Wünschen der Schulleitung und des Fachkollegiums wurde das Gebäude in seiner jetzigen Form errichtet und 1976 eröffnet.[567] Der Bau ist in Sichtbeton ausgeführt und hat eine regelmässige, rechteckige, stützenfreie Grundfläche mit tragenden Pfeilern nur in den Aussenwänden. An der Nordfassade zum Altbau des Lyzeums hin befinden sich der Eingang sowie die beiden Treppentürme; die Südfassade öffnet sich durch grosse, gleichmässig rhythmisierte Fenster zum Park und zum See. Eine innere Glaswand ermöglicht somit den Durchblick durch das gesamte Gebäude vom Eingang über das Schwimmbad und die Sporthalle ins Grüne. Das Museumsgeschoss hat aufgrund seiner Nutzungsbestimmung kein Tageslicht, die darüberliegenden Etagen der Unterrichtsräume zeichnen sich jedoch durch eine ähnliche Transparenz wie das Erdgeschoss aus.

Die Architektursprache des Entwurfs, obwohl deutlich dem Baustil der 1970er-Jahre verpflichtet, nimmt durch das Material des Sichtbetons und die grosszügige Durchfensterung Bezug auf die Kantonsbibliothek, die sich in direkter Nachbarschaft befindet. Diese entstand 1936 bis 1941 nach Plänen von Rino und Carlo Tami und gilt als ein Hauptwerk der architektonischen Moderne im Tessin,[568] weshalb es nicht überrascht, dass Pagnamentas Entwurf eine Affinität zu diesem Bau herstellt, jedoch in keiner Weise einen Dialog mit dem historistischen Altbau des Lyzeums sucht. Der Historismus wurde, wie dies die vielen Abrisse von Bauten aus der Zeit um 1900 in Lugano während der Nachkriegsjahre deutlich machen, nicht mehr besonders geschätzt. Es mag also vor allem daran liegen, dass hier keine architektonische Nähe intendiert wurde – in dieser gestalterischen Diskontinuität drückt sich jedoch ebenso das Anliegen einer umfassenden institutionellen Modernisierung der Bildungseinrichtung bildlich aus. Es könnten hier auch Ansätze einer Ensemblebildung gesehen werden, die letztlich damit rechnete, dass das historistische Gebäude einst abgerissen werden würde.

Der Palazzetto delle scienze ist nach fünfzig Jahren nun renovierungsbedürftig und es bestehen derzeit wiederum neue Bedürfnisse der räumlichen Anpassung und Erweiterung des Lyzeums. Obwohl eine Sanierung des Gebäudes nicht per se auszuschliessen wäre und seine Konstruktionsweise, wie oben beschrieben, grosse Flexibilität in der Aufteilung der Grundrisse ermöglicht, wurde sein Abriss bereits beschlossen und durch einen Wettbewerb ein Ersatzneubau bestimmt. Wird dieser Plan umgesetzt, büsst Lugano ein wichtiges Zeugnis der Bildungsbaukultur der Nachkriegszeit ein, dessen Verlust in nicht allzu ferner Zukunft womöglich bedauert werden wird.

Stabile Himmelsbach

In der Nähe des Autosilo Balestra, an der Kreuzung von Via Serafino Balestra und Corso Elvezia, befindet sich das Haus Himmelsbach («stabile Himmelsbach») – ein Wohn- und Geschäftshaus, das im Auftrag von Giuseppe Himmelsbach-Rusca nach Plänen von Alex Huber 1967 bis 1968 erbaut wurde. Es handelt sich um ein Gebäude, das für das Werk Alex Hubers typisch ist und ebenso ein repräsentatives Beispiel für Apartmentgebäude anderer Architekt:innen in Lugano darstellt.

Das siebengeschossige Haus verfügt im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss über Verkaufs-, Lager- und Büroräume für das Hauswarengeschäft der Familie Himmelsbach, im zweiten bis sechsten Obergeschoss befinden sich Wohnungen verschiedener Grössen.
Das trapezförmige Grundstück verbreitert sich Richtung Norden, und das Gebäudevolumen, das streng an der Nord-Süd-Achse ausgerichtet ist, folgt dieser Verbreiterung durch komplexe rechtwinklige Vorsprünge. Diese beleben die dem Corso Elvezia zugewandte Hauptfassade, die zudem durch die an den Ecken der Vorsprünge gelegenen Balkone mit abwechselnd vor- und zurückspringenden Fassadenbereichen aufgelockert wird. Das Erdgeschoss ist breiter ausgebildet als die Obergeschosse und ergänzt mit

asymmetrischen Terrassen und Pflanzflächen das vielgestaltige Volumenspiel.

Das Haus ist in Sichtbeton und Backstein ausgeführt. Streifen aus Beton funktionieren als visuelle Abgrenzungen der Etagen, wobei die Sockel unter den Fenstern und an den Balkonen die gleiche Höhe haben und so eine Vereinheitlichung in der Horizontalen bewirken. Vertikale Betonelemente bilden Wandflächen sowie Pfeiler, die die Fenster und Backsteinwandflächen unterbrechen. Eine besondere Rolle spielen die Jalousien, die sowohl an den Fenstern als auch an den Balkonen angebracht sind und durch Öffnen oder Schliessen die Fassadenflächen variieren können: Bei geschlossenen Jalousien wirken die Balkone wie Innenräume. Manche Balkone verfügen auch über Markisen.[569]

An der Westseite des Gebäudes sind überdachte Parkplätze sowie eine Garage und Anlieferungsmöglichkeiten für das Geschäft im Erdgeschoss – ein weiteres Beispiel für die mittlerweile obligatorische Integration des Automobils und seiner Bedürfnisse in die Architektur und Landschaft der Stadt. An dieser Seite befinden sich auch der Hauseingang sowie das Treppenhaus, das an der Westfassade durch ein aus Backsteinen und Glasbausteinen zusammengesetztes Gitter sichtbar ist.

Die beschriebenen Elemente am Haus Himmelsbach – das Zusammenspiel von Sichtbeton und Backstein, die starke Durchfensterung mit Sonnenschutz sowie die vielen Balkone und schliesslich das Backsteingitter – sind in ihrer Kombination eine Formel, die Alex Huber an vielen anderen Entwürfen in leicht veränderten Varianten immer wieder anwendete, und sie sind in unterschiedlicher, aber sehr ähnlicher Form auch in der Wohnhausarchitektur Luganos der 1950er- bis 1970er-Jahre durchgehend zu beobachten. Rino Tamis Wohnhäuser «La Piccionaia» und «Il Cardo» an der nahe gelegenen Via Giovan Battista Pioda sind hierfür frühe Beispiele[570] – Tami kann als Urheber der Kombination dieser Architekturmotive angesehen werden.[571] Aber auch andere Architekten – wie Alex Huber, Sergio Pagnamenta, Tita Carloni, Alberto Camenzind, Bruno Brocchi, Augusto Jäggli oder Peppo Brivio – verwendeten diese Elemente in eigenen Abwandlungen immer wieder, sodass sich in Lugano (ebenso in den Vororten und an anderen Orten im Tessin) zahlreiche Wohnbauten finden lassen, die einander stark ähneln. Das Stadtbild Luganos wurde in entscheidender Weise durch diese Form der Wohnbauten geprägt.

Wenngleich die Kombination von Sichtbeton und Backstein in der Nachkriegszeit an vielen anderen Orten – sowohl in der Schweiz als auch im Ausland – in vergleichbaren Erscheinungen auftaucht, stellt diese Formensprache im Tessin einen besonderen Verweis auf traditionelle, vernakuläre Bauten her. Im Tessin sind Backstein und Naturstein – oftmals als Mischmauerwerk miteinander kombiniert – das gängige Baumaterial für Wohnhäuser und Ökonomiegebäude. Insbesondere bei Scheunen finden sich Backsteingitter, die für nötige Belüftung bei der Lagerung von Heu sorgen. Diese Backsteingitter – «graticcio» oder «mandolato» genannt – sind in Nord- und Mittelitalien sowie im Tessin verbreitet und können unterschiedliche Formen und Muster aufweisen. Im Tessin sind sie meist auf Lücke gesetzte normalgrosse Backsteine, die regelmässige Kreuze oder Raster bilden, während die tragenden Mauerelemente in der Regel aus hellgrauem Naturstein bestehen. Die oben beschriebene Formel Tessiner Wohnhausbauten der Nachkriegszeit führt diese traditionellen Bauformen weiter, wobei die Natursteine nun durch Beton ersetzt sind und die Gitterwände eine andere Funktion erfüllen, etwa als Sonnen- oder Blickschutz an Balkonen oder an Treppenhäusern. Mit diesen Gestaltungsformen weist die Tessiner Nachkriegsarchitektur, die in vielen wesentlichen Elementen durch die internationale Moderne geprägt ist, etwas Besonderes auf: ein deutlich lesbares architektonisches Zeichen, das die modernen Bauten an regionale Bautraditionen zurückbindet.

Lugano – Abriss und Neubau

Das Bauen im Lugano der Nachkriegszeit richtet sich stark an Tendenzen aus, wie sie schweizweit und international vielerorts anzutreffen sind. Dies ist zum einen die Umgestaltung und Aufrüstung mit dem Ziel einer autogerechten Stadt, was sich in Lugano besonders deutlich zeigt: am Anschluss der Stadt an die Autobahn, an der Schaffung von Abstellplätzen durch Parkhäuser und Parkplätze sowie an der durchgehenden Integration von Tiefgaragen bei grösseren innerstädtischen Neubauten. Zum anderen wurde Lugano mehr als andere Städte im Tessin von einer Modernisierung der Innenstadt erfasst, was mit dem Wirtschaftsboom und dem weiteren Ausbau Luganos als Bankenzentrum zusammenhängt. Diese Citybildung war eine funktionale Modernisierung zur Schaffung von neuen Arbeits- und Geschäftsräumen, aber ebenso eine ästhetische Modernisierung mit dem Ziel, Lugano, das stark von Bauten des späten 19. Jahrhunderts geprägt war, ein neues architektonisches und gleichzeitig auch ein neues städtebauliches Gesicht zu geben. Mit dem Wachstum der Stadt als Wirtschaftszentrum war zwangsläufig ein massenhafter Neubau von Wohnbauten verbunden, im Stadtzentrum, in zentrumsnahen Quartieren und in den Vororten.

In Lugano war diese Entwicklung insbesondere auch eine Auseinandersetzung mit dem Bauboom der Jahrhundertwende. Dies zeigt sich auf verschiedene Weise: Es lässt sich einerseits ein kontrastreiches Nebeneinander beobachten, wo Neubauten der Nachkriegszeit neben älteren Bauten entstanden, ohne dass sie eine Erweiterung des Bestehenden darstellten oder auf dieses anderweitig Bezug nahmen. Als Beispiele wurden hier das kantonale Lyzeum und der Neubau des Palazzetto delle scienze beschrieben. Es lassen sich darüber hinaus viele weitere ähnliche Kontraste beobachten, etwa das benachbarte Kongresszentrum (1968–1975), das an die historische Villa Ciani stösst, oder die ehemalige Banca della Svizzera Italiana (Giancarlo Durisch, 1965–1970), die direkt an den historischen Palazzo Riva aus dem 18. Jahrhundert grenzt. Andererseits wurden historische Gebäude umfassend umgebaut, wobei das nun als unmodern wahrgenommene Aussehen der älteren Bauten einer Modernisierung unterzogen wurde, sodass ihr wahres Alter weitestgehend maskiert wurde und sie den zeitgenössischen Neubauten möglichst gleichen sollten. Beispiele hierfür sind insbesondere Hotelbauten, etwa das Hotel Europa, dessen historistische Fassade abgestuckt wurde und dessen Innenräume nach Entwürfen von Verner Panton modernisiert wurden.[572]

In vielen Fällen jedoch fand die Auseinandersetzung in Form von Abrissen statt. Bauten der Zeit um 1900 waren in der Nachkriegszeit in die Jahre gekommen und renovierungsbedürftig; sie entsprachen nicht mehr dem aktuellen Geschmack. Die Formensprache der internationalen Moderne, die im Tessin während der Zwischenkriegszeit erst allmählich Einzug hielt, setzte sich dort nach dem Zweiten Weltkrieg allgemein durch. Wenn ältere Bauten dann ihre Funktion verloren oder nicht mehr gänzlich erfüllen konnten, war ein Abriss meist der nächste Schritt.

Hierbei sind zumindest zwei verschiedene Vorgehensweisen zu beobachten: einerseits Abrisse von Bauten ohne vorherigen Plan, was an ihrer Stelle zu bauen sei, und andererseits Abrisse mit dem Ziel des Ersatzneubaus. Für Ersteres wurde hier als Beispiel der Piazzale ex scuole besprochen, der ein Ergebnis eines solchen Vorgehens darstellt. Ein weiterer solcher Fall ist das Hôtel du Parc et Beau-Séjour, eine während des 19. und des frühen 20. Jahrhunderts in mehreren Phasen zum Hotel ausgebaute Villa am Ufer des Luganersees auf einem grossen Parkgrundstück. Das Hotel musste 1962 schliessen, es wurde abgerissen und in den folgenden Jahren wurde das Grundstück mehrfach verkauft, bis Mitte der 1960er-Jahre Rino Tami mit einem Entwurf zur Neubebauung mit einer Wohnanlage beauftragt wurde, der jedoch nicht zur Ausführung kam. 1972 schliesslich wurde ein von Beppo Brivio entworfenes neues Projekt mit dem Namen Central Park realisiert. Mehr als zehn Jahre war das

Grundstück also leer geblieben, bis etwas Neues gebaut werden konnte. In solchen Fällen war der Wille zum Wandel und zum Neuen ein entscheidendes Motiv – was dann konkret anstelle des Alten entstand, wurde während oder nach dem Prozess des Abrisses erst entschieden.

Abrisse mit Plan gab es in Lugano ebenso zuhauf, wobei hier die Anpassung der Stadt an die Bedürfnisse des Automobilverkehrs ein häufiger Beweggrund war. Neben dem oben erwähnten Beispiel des Autosilo Balestra kann auch das Autosilo Motta (1965)[573] angeführt werden, das sich in der Nähe des Quartiere Sassello befindet. Der Abriss dieses historischen, kleinteilig und eng bebauten Altstadtviertels hatte bereits in den 1930er-Jahren stattgefunden, mit dem Ziel, eine städtebauliche und soziale Verbesserung des Stadtteils zu erreichen. Das Parkhaus war eine Folge dieses älteren urbanistischen Eingriffs, auch wenn es erst viel später als diese Neubebauung aus den Vorkriegsjahren entstand. Es lassen sich graduelle Unterschiede in der Intentionalität und Zielgerichtetheit bei Abriss-Neubauten feststellen und unterschiedliche Zeitspannen in der Ausführung solcher Projekte.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der baulichen Veränderung Luganos in der Nachkriegszeit ist der Neubau von Wohnhäusern, sowohl in zentrumsnahen Quartieren als auch in den Vororten, deren Aussehen durch grosse Massen von Einfamilienhäusern und kleineren Apartmenthäusern umgestaltet wurde. Ein besonderer Zug und eine Gemeinsamkeit einer grossen Anzahl an Bauten ist die Verwendung von Sichtbeton und Backstein, wobei Backsteingitter als regionales Element und Verweis auf ältere ländliche Tessiner Bauformen zu verstehen sind.

Der Blick auf die drei Städte Basel, Lausanne und Lugano durch die ausschnitthafte Auswahl einzelner Bauten und ihrer städtebaulichen Kontexte soll wesentliche Aspekte des Bauens und der Baukultur der Nachkriegszeit auf städtebaulicher Ebene veranschaulichen. Die drei Städte dienen dabei als Beispiele für individuelle Situationen in den drei grossen Sprachregionen des Landes, wobei die Ausführungen nicht den Anspruch auf Repräsentativität für die gesamte Deutschschweiz, die Romandie und die italienische Schweiz erheben können. Die herausgearbeiteten Gemeinsamkeiten und Unterschiede können jedoch in ihrem Überblick Tendenzen festhalten und bieten einen Ausgangspunkt für weitere, tiefer gehende komparatistische Forschungen zu den einzelnen angesprochenen Aspekten.

Die Betrachtungen in diesem Kapitel fokussieren insbesondere die Bauten im städtebaulichen Massstab in ihrer Beziehung zu den grösseren Massstäben der Region und des Territoriums und den infrastrukturellen Netzwerken. Thematisiert wurden die städtischen Autoverkehrsinfrastrukturen, die in einem nahtlosen Zusammenhang zum grossen schweizweiten System des Autobahnnetzes stehen – etwa städtische Anschlussstellen der Autobahnen –, das Expressstrassensystem sowie die Umgestaltung der Innenstädte nach Prinzipien der autogerechten Stadt. Dies drückte sich in neuen Strassenführungen aus sowie dem Bau von Parkhäusern und Tiefgaragen, alleinstehend oder in Verbindung mit Kauf-, Geschäfts- und Wohnhäusern. Auch die Kommunikationssysteme der Post und der Telekommunikation schlugen sich baulich auf der städtischen Massstabsebene nieder, in besonders raumgreifender Form im Postbetriebsgebäude in Basel und etwas zurückhaltender in der Telefonzentrale in Breganzona. Die Entsorgung von Müll wird durch ein weiteres Infrastruktursystem besorgt, das für das urbane Zusammenleben essenziell ist und sich ebenso städtebaulich bemerkbar machte. Die hier untersuchten Netzwerke – Verkehr, Post, Telefonie und Müllentsorgung – haben dabei verschiedene bauliche Formen und Auswirkungen auf die Stadt und unterschiedliche Grade der Sichtbarkeit. Bauliche Manifestationen dieser Infrastrukturen werden auf den grösseren Massstäben der Region und des Territoriums von der Öffentlichkeit zum Teil wenig wahrgenommen – weil sie durch ihre riesigen Dimensionen nicht als Ganzes überblickbar sind, weil sie sich an von Siedlungen und Verkehr weit entfernten Orten befinden oder weil sie in weiten Teilen unter der Erde verborgen bleiben. Die Bauten hingegen treten als Knotenpunkte dieser Netzwerke im städtebaulichen Zusammenhang in teils sehr prominenter Weise in Erscheinung und sind wesentliche Akteure in der Umgestaltung der Schweizer Städte nach dem Zweiten Weltkrieg.

Mit den Bauten von Spitälern und Schulen sind Elemente von anderen Netzwerken – jenen der Gesundheit und der Bildung – thematisiert, die sich baulich nicht auf den grösseren Massstabsebenen manifestieren, sondern auf der städtischen Dimension verbleiben. Diese bilden jedoch – wie dies ebenso bei den städtischen Knotenpunkten der grossen Infrastrukturnetzwerke der Fall ist – wiederum komplexe Netzwerke im Inneren aus. Besonders deutlich wird dies beim Postbetriebsgebäude in Basel, das mit seinen Förderanlagen im Gebäudeinneren einen Mikrokosmos einer Verkehrsanlage darstellte, deren Komplexität im Innenraum des Gebäudes verborgen blieb. Auch Spitäler, die nach dem Zweiten Weltkrieg aufgrund des medizinischen Fortschritts immer neue Formen ausbildeten, sind im Inneren durch

komplexe Verknüpfungen netzwerkartig organisiert. Das verlangte eine besondere Expertise bei der Planung solcher Bauten, auf die sich Büros wie Suter und Suter spezialisierten, wobei an Logiken der industriellen Herstellung angelehnte Systeme entwickelt wurden.

Flexibilität – die Fähigkeit der funktionellen Anpassung an sich wandelnde Bedürfnisse, insbesondere an Wachstum – war ein wesentliches Kriterium bei der Planung von Spitälern, aber auch von Schulbauten. In Lausanne fand die grösste institutionelle Planung eines Schulbauprogramms in der Schweiz statt, aufgrund einer Knappheit von Schulraum bei einer stetig wachsenden Bevölkerung während der Nachkriegsjahrzehnte. Ähnlich wie bei den anderen Infrastrukturen sollte auch für die Bildung eine bauliche Lösung für diese Herausforderung entwickelt werden, die pragmatischen und rationellen Ansprüchen genügte. Das Architekturbüro AAA gründete CROCS und entwarf ein serielles Bausystem, das auf Erweiterungen ausgelegt war, die jedoch in den folgenden Jahrzehnten nie im geplanten Umfang verwirklicht wurden. Nicht nur auf der Ebene des einzelnen Gebäudes, wie im Fall des Bruderholzspitals oder der CROCS-Schulen, sondern auch auf grösserem Massstab wurden Ideen des modularen Bauens durch serielle Systeme realisiert, wofür der Campus der EPFL ein sprechendes Beispiel darstellt.

Auch das Wohnen erfuhr in der Nachkriegszeit einen fundamentalen Wandel durch den Bau neuer Wohnformen, insbesondere durch gross angelegte Siedlungen, die sich in der Agglomeration vieler grösserer und mittelgrosser Städte der Schweiz finden lassen. Die hier thematisierten Bauten in Lausanne stehen beispielhaft für diese städtebaulich besonders folgenreichen Projekte, die teils pragmatische Lösungen für das praktische Problem der Wohnungsknappheit darstellten, teils optimistische, anspruchsvolle Ideen einer zukunftsfähigen, neuen Lebensform realisieren wollten. Auffällig ist, dass sich in Lugano – anders als in Städten vergleichbarer Grösse nördlich der Alpen – keine eigentlichen Wohnsiedlungen aus der Nachkriegszeit finden, sondern Bauprojekte, die Strukturen und Eigenschaften der Siedlungsarchitektur in kleinerem Massstab und nur teilweise verwirklichten.

In allen drei Städten spielte der Abriss eine grosse Rolle für das Bauen nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Umgang mit der Architektur der Jahrhundertwende während der Nachkriegszeit beruhte auf einer ablehnenden Haltung gegenüber sowohl städtebaulichen Ideen als auch Konzepten und der Gestaltung von Einzelbauten. In manchen Städten – in besonders deutlicher Ausprägung in Lugano – ist aufgrund der grossen Anzahl an Neubauten aus der Zeit nach 1945 eine Ähnlichkeit mit den Innenstädten in Deutschland oder Italien festzustellen, die nach den Kriegszerstörungen wiederaufgebaut wurden. Der Grund für diese umfassenden und tiefgreifenden Umgestaltungen liegt jedoch im Abriss, der eine wesentliche Bedeutung für die Schweizer Baukultur der Nachkriegszeit innehatte. Man könnte sogar so weit gehen und von einer Abrisskultur sprechen. Dabei ist weniger wichtig, wie man das Ergebnis solcher Vorgänge bewertet. Ob der Abriss älterer Gebäude als Verlust zu beklagen ist, ob die Neubauten der Nachkriegszeit einen Niedergang architektonischer Qualität, ein Äquivalent oder sogar eine Verbesserung darstellen und wie dies über Einzelfälle hinaus insgesamt für die Zeitspanne 1945 bis 1975 zu beurteilen ist – all das soll und kann hier nicht entschieden werden. Fest steht jedoch, dass die Zerstörung ein produktives Potenzial entfaltete und dass die Ablehnung älterer Architektur – meist waren hauptsächlich Bauten der jüngeren Vergangenheit, nicht mehrere Jahrhunderte alte Gebäude von der Ablehnung betroffen – eine entscheidende Rolle für den Bauboom und die Modernisierungswellen spielte, bei denen die Absicht zum Abriss des Alten der Entscheidung für etwas Neues voran- oder zumindest mit ihr einherging. Die Baukultur der Nachkriegszeit der Schweiz zog folglich einen wesentlichen Antrieb aus den Abrissen, die als produktive Zerstörung wirken konnten.[574] Dabei können in einzelnen Fällen unterschiedliche Grade von unproduktiver bis produktiver Zerstörung festgestellt werden, jedoch hat die Destruktion – ungeachtet ihrer Bewertung nach architekturhistorischen oder ästhetischen Kriterien – einen bedeutenden Stellenwert für die Baukultur der Boomjahre.

[420] Insbesondere die Grossstädte Genf und Zürich wurden durch das Bauen in der Nachkriegszeit enorm geprägt, während andere Städte wie z. B. Luzern weniger stark vom Bauboom geformt wurden. Vgl. Diener et al. 2006. Vgl. z. B. zu Zürich: Kurz 2022.
[421] Vgl. z. B. Diener et al. 2006; Koch 1992.
[422] Siehe Bergier 1988; Eisinger 2004; Lampugnani 2014; Schumann 1997.
[423] Vgl. Bredekamp 2008, S. 122–123: Bredekamp schreibt, in dem Abbruch St. Peters «lag kein praktischer Grund, sondern das zeitsymbolisch motivierte Ziel, die Form der Zukunft über das Monument der Geschichte siegen zu lassen». Vergleichbare Motivationen, ein Wille zu Destruktion, der zu einer «abgründigen Modernität» führte, lassen sich auch für das 20. Jahrhundert und die Schweiz beobachten.
[424] Vgl. Degen et al. 2017; Weber 1996.
[425] Koellreuter/Kolb/Leypoldt 2017, S. 29.
[426] Fehr 2014, S. 165; *Flughafen Basel-Mulhouse*, gezeichnet A. Th. Beck, S. 2–3, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
[427] *Flughafen Basel-Mulhouse*, gezeichnet A. Th. Beck, S. 10, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
[428] *Flughafen Basel-Mulhouse*, gezeichnet A. Th. Beck, S. 8–9, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
[429] *Flughafen Basel-Mulhouse*, gezeichnet A. Th. Beck, S. 8–9, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-525.
[430] Vgl. Aegerter 1962, S. 432.
[431] Schachenmann 1973, S. 49.
[432] Vgl. Kammann 1990, S. 129–135; «Gesamtplan der Stadt Basel» 1963; Degen et al. 2017.
[433] Weber 1996, S. 26.
[434] Vgl. Degen et al. 2017.
[435] Aeberhard 2016, S. 39.
[436] Zur Geschichte und Entwicklung der Basler Hochhäuser vgl. Freiwillige Basler Denkmalpflege 2016.
[437] Allenspach 2021, S. 6.
[438] Die ersten Ofenkonstruktionen zur Abfallverbrennung wurden Ende des 19. Jahrhunderts in England errichtet. Die erste Kehrichtverbrennungsanlage der Schweiz – und die vierte Anlage auf dem europäischen Kontinent – nahm am 12. Mai 1904 an der Josefstrasse in Zürich ihren Betrieb auf. 1914 folgte die KVA in Davos, die als hygienische Massnahme gegen die Ausbreitung von Tuberkulosebazillen eingerichtet wurde. Vgl. Franz 2016, S. 1–2; Illi 2016.
[439] Lammert 1969, S. 99.
[440] Fahrni 2010, S. 12–13.
[441] *Aufgaben des Architekten – Beschreibung der Bauten*, Baubeschrieb gezeichnet H. R. A. Suter, 28.5.69, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
[442] *Aufgaben des Architekten – Beschreibung der Bauten*, Baubeschrieb gezeichnet H. R. A. Suter, 28.5.69, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
[443] *Müllverbrennung in der Region Basel. Zusammenfassung*, Aktennotiz gezeichnet MHa/ka/ko, 23.04.1969, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
[444] Lammert 1969, S 99.
[445] Lammert 1969, S. 99; *Müllverbrennung in der Region Basel. Zusammenfassung*, Aktennotiz gezeichnet MHa/ka/ko, 23.04.1969, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-578.
[446] Vgl. Bischof/Langenberg 2024, S. 21.
[447] WfW o. J.
[448] Vgl. Bischof/Langenberg 2024.
[449] Grands *Magasins Jelmoli SA – Warenhaus in Basel*, Baubeschrieb gezeichnet AK/gy Januar 73, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-241.
[450] *Eröffnung Parkhaus Jelmoli*, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-241.
[451] *Eröffnung des Jelmoli-Parkhauses*, Medienmitteilung gezeichnet AK/ms 1.9.1972, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH-SWA-PA-510-D-241.
[452] *Postbetriebsgebäude Basel 2*, Typoskript, undatiert, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: SWA, CH-SWA-PA-510-D-223.
[453] Zitat nach: Humbel Schnurrenberger 1997, S. 184.
[454] Protokollnotizen über die Sitzung des Unterausschusses der Baukommission Basel 2, 10. Dezember 1964, in: PTT-Archiv, Sign.: OK 0015:04 Basel 2, Teil 3.
[455] Suter und Suter 1975; Suter 1958; Suter 1961.
[456] Zu den Förder- und Sortieranlagen und die Ästhetisierung der Transportinfrastrukturen siehe Schröter 2024.
[457] Suter und Suter, *Postbetriebsgebäude Basel 2*, Typoskript, undatiert, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: SWA, CH-SWA-PA-510-D-223.
[458] Bohnenblust 1980, S. 430.
[459] jz 1957.
[460] Unzuordenbarer Zeitungsartikel in: PTT-Archiv, Sign.: Post-199, A 0005, Basel 2.
[461] Petignat 1965.
[462] «Das Problem der Woche. Die neue Post – ein roter Klotz?» 1979.
[463] «Das Problem der Woche. Wieder einmal: Post Basel 2» 1980.
[464] Inserat in den *Basler Nachrichten* vom 27. Dezember 1974, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH SWA PA 510 D 223.
[465] Vgl. *Basler Nachrichten* vom 4. Januar 1975, in: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Sign.: CH SWA PA 510 D 223.
[466] Bundesamt für Sozialversicherungen BSV 2016; 2020.
[467] «Ein Hochhausspital auf dem Bruderholz für 540 Betten» 1964; Felber 2017; Stalder 1972.
[468] Damit entspricht das Bruderholzspital der für viele Spitalneubauten der Nachkriegszeit typischen Disposition, die man auch bei anderen Schweizer Beispielen dieser Jahre antrifft, etwa im Spital Limmattal in Schlieren (1964–1970, Josef Schütz, Hans von Meyenburg und Paul Keller), dem Ospedale Civico di Lugano (1970–1980, Maria Anderegg und Felix Rebmann) oder dem CHUV in Lausanne (1971–1982).
[469] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz, Basel» 1974, S. 105.
[470] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz, Basel» 1974, Ebd., S. 108.
[471] Stalder 1972, S. 242–243.
[472] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz, Basel» 1974.
[473] Zur historischen Stadtentwicklung Lausannes vgl. Haas/Stühlinger 2023, S. 18–24; Kaenel et al. 2009; Rickli 1978, S. 5–15.
[474] Rickli 1978, S. 9.
[475] Sandmeier 2020.
[476] Vonlanthen 1966, S. 201.
[477] Jean-Pierre Vouga (1907–2006), Architekt und Stadtplaner, war Redakteur der Zeitschrift *Habitation* und 1960 bis 1972 kantonaler Architekt (Waadt).
[478] Vouga 1943.
[479] 2017 waren 137 810 Einwohner:innen in Lausanne gemeldet, nur wenige mehr als 1970.
[480] Bundesamt für Statistik o. J.
[481] Vgl. Statistiken in Barbier/Bovy/Veuve 1973, S. 17.
[482] Barbier/Bovy/Veuve 1973, S. 23.
[483] Barbier/Bovy/Veuve 1973, S. 34–35.
[484] Barbier/Bovy/Veuve 1973, S. 3.
[485] Vgl. Urbaplan 1970.
[486] «Plan directeur de la région lausannoise» 1974.
[487] Barbier/Bovy/Veuve 1973, S. 74.
[488] Barbier/Bovy/Veuve 1973, S. 71.
[489] Die vorfabrizierten Schulbauten aus Metall kontrastieren mit den ebenfalls für die Periode typischen Schulhäusern aus Beton, die landesweit und selbstverständlich auch in Lausanne errichtet wurden. Für eine Übersicht über die Schulbauten in Lausanne siehe Marchand 2012, S. 212–233.
[490] Lucia Graz bezeichnet das Centre de rationalisation et d'organisation des constructions scolaires (CROCS) als das *einzige* institutionelle Schulbauprogramm. Graz 2022. Vgl. auch: Furter/Schoeck 2011.
[491] Marchand 2012, S. 232–233.

[492] «Besser, schneller, günstiger bauen». *Rapport final sur l'opération pilote de la ville de Lausanne en matière de constructions scolaires*, 1973, S. 9, in: Archives de la ville de Lausanne.
[493] Vgl. Werkverzeichnis in: ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, S. 142–143.
[494] Maddalena 2020, S. 95–97.
[495] Ecole de la Planchette, Baueingabepläne, in: Archives communales, Aigle.
[496] ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, S. 142. Dabei handelt es sich um Ausnahmen, denn in Ollon errichtet das Architekturbüro eido architectes beispielsweise seit 2017 als Ergänzung des Schulensembles Neubauten, die nicht dem CROCS-System folgen und sich in städtebaulicher Anordnung, Materialität und architektonischem Ausdruck von den Bestandsbauten unterscheiden.
[497] Colquhoun 1978.
[498] Die EPFL bestand vor 1969 als École Polytechnique de l'Université de Lausanne (EPUL).
[499] Vgl. beispielsweise Langenberg 2011.
[500] Sowohl die Smithsons als auch Candilis, Josic & Woods waren Teil der aus den Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) entstandenen Gruppe Team X (auch Team 10 genannt), die den Städtebau der klassischen Moderne kritisierten. Vgl. Max 2006.
[501] Die Bezeichnung «Rostlaube» spielt auf die unter Mitarbeit von Jean Prouvé gestaltete Fassade aus Cortenstahl an, was nicht wie eigentlich beabsichtigt zu einem stabilen Rostüberzug führte, sondern die Substanz zersetzte sich weiter. Jean Prouvé verwendete dieselbe Materialität – die zu denselben Problemen führte – für den Ulmizbergturm in Köniz bei Bern.
[502] Als Megastruktur wird in der Architektur das in den 1960er-Jahren aufkommende Konzept bezeichnet, bei dem eine ganze Stadt oder ein Stadtteil in einem einzigen grossen oder mehreren zusammenhängenden Gebäuden untergebracht wird. Vgl. Graz 2022, S. 27.
[503] Für einen Vergleich der Schriften des 4. CIAM-Kongresses und der *Charta von Athen* von Le Corbusier siehe Hilpert 1984.
[504] Vouga 1943, S. 339.
[505] L. P. 1960, S. 35.
[506] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, S. 11.
[507] Thêvoz 1964, S. 9.
[508] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, S. 11.
[509] Thêvoz 1964, S. 9.
[510] Vgl. Cl. Vn. 1964, S. 45.
[511] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, S. 11.
[512] Archives de la Ville de Lausanne, Dossier 420.7011; J.-P. Mac. 1960.
[513] «Wettbewerb für die Gestaltung der ‚Esplanade de Montbenon' in Lausanne» 1972, S. 26
[514] Ville de Lausanne o. J.
[515] «Les nouveaux bâtiments de la place Chauderon» 1974.
[516] Für eine ausführliche Beschreibung der Architektur, Entstehungsgeschichte und baukulturellen Bedeutung des Ensembles Chauderon siehe: Haas/Stühlinger 2023.
[517] «Immeubles administratifs et commerciaux place Chauderon, Lausanne» 1975, S. 815. Auch die *AS Schweizer Architektur* und das *Bulletin technique de la Suisse romande* berichteten nach der Eröffnung über das Ensemble Chauderon.
[518] Desarzens 1982.
[519] Willomet 1983, S. 282.
[520] Hilpert 1984, S. 125.
[521] Lavario 1952.
[522] Schröter/Sollberger 2023, S. 104–115.
[523] Porret 1958, S. 11.
[524] Marchand 2012, S. 145.
[525] Mueller 1958, S. 11.
[526] Prouvé 1964.
[527] Igéco steht für «Industrie Générale pour la Construction».
[528] Für eine Übersicht siehe Vuagniaux 2022, S. 146–153.
[529] Zanghi 1999, S. 89.
[530] Burchardt 2022.
[531] Décoppet 1977, S. 21.
[532] ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, S. 147.
[533] Maddalena 2020, S. 86.
[534] Für den Quartierplan zeichnet Léopold Veuve verantwortlich, der damals in Teilzeit beim Stadtplanungsamt angestellt war und später mit seinem Architekturbüro drei Wohnüberbauungen akquirieren konnte. Vgl. Malfroy/Marchand 1997, S. 14.
[535] Vierseitige Informationsbroschüre von Igéco zum Quartier Ancien Stand, undatiert, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0008.
[536] Im der Wohnüberbauung im Süden vorgelagerten Park wurden Grünräume, Autoabstellplätze, Schule und Kindergarten, Jugendhaus, Bibliothek, Sportflächen, Läden und Restaurants eingerichtet. «Quartierplan ‚Ancien Stand' für Lausanne» 1962. Für eine ausführliche architekturgeschichtliche Einordnung des Ensembles Ancien Stand siehe: Maddalena 2020, S. 34–42. Nach einer 1999 bis 2000 durchgeführten Renovation der Gebäude von AAA, bei der die Fassaden gelb gestrichen und den Loggiabrüstungen einfache Paneele vorgesetzt wurden, sind diese Einheit sowie die Plastizität und Ästhetik der industrialisierten Fassade heute verloren.
[537] Für weitere Informationen zu den Überbauungen von Göhner siehe: Bachmann/Bosshard 1972; Furter/Schoeck-Ritschard 2013; Stricker 2022.
[538] Schlachetzki 2022, S. 10.
[539] Atelier des Architectes Associés (AAA), Doc. 97, Boîte N°15, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.03.003.
[540] Atelier des Architectes Associés (AAA), *Immeubles d'habitation préfabriqués*, undatiert, S. 18–19, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.03.003.
[541] Für weitere Informationen zum IPAE siehe Maddalena 2020, S. 43–44.
[542] «Praz-Séchaud: Non à la monotonie des grands ensembles» 1977.
[543] Curtat 1993, S. 5. Im Nachlass des Architekturbüros im Archives de la construction moderne lässt sich nachvollziehen, dass die Architekten von AAA vom 10. bis 12. Juli 1971 nach London reisten.
[544] Den Bautyp des Kettenhauses erprobte AAA bereits Anfang der 1970er-Jahre mit den Wohnüberbauungen Praz-Gérémoz in Penthalaz und En Publiaz in Renens, wobei hier zwar die Gebäudehöhen variieren und die Fassaden zurückspringen, die Wohnungsgrundrisse aber noch grösstenteils repetitiv sind. Siehe AAA, *Vingt ans d'habitation AAA*, 1976, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0001.
[545] «Logements à but social: Grangette-Praz-Séchaud, Lausanne» 1977, S. 18. Die Putzfassaden wurden schon kurz nach Fertigstellung aufgrund von Dichtigkeitsproblemen mit Eternit mit einem ähnlichen Farbschema verkleidet.
[546] AAA Réalisation. *Logement à but social. Grangette Praz-Séchaud, Lausanne*, 6-seitige Broschüre, 08.1976.
[547] Société coopérative Logement Ideal, *Quartier de Grangette Praz-Séchaud. Avenue des Boveresses nos 29 à 75*, 12-seitige Broschüre undatiert, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0006C.
[548] Brief vom Bundesamt für Wohnungswesen an Gérance Braun vom 19.03.1979, Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0005/01B.
[549] Siehe Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0005/01B.
[550] Zur *Expo 64* siehe Kübler 1994; Lugon/Vallotton 2014; Marchand 2014; Vouga 1963; Zurfluh 2014.
[551] Hotelbauten entstanden vor allem in Lugano am Seeufer, nach der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 um den Bahnhof und in Paradiso. Zwischen 1890 und 1910 erlebte Lugano einen regelrechten Tourismus-Bauboom und im Tessin verzehnfachte sich innerhalb weniger Jahrzehnte die Anzahl von Gastbetrieben. Der Hotelbau hatte tiefgreifenden Einfluss auf den Städtebau Luganos, wie etwa durch den Bau der Seepromenade, von Seilbahnen und einer elektrischen Trambahn. Siehe Flückiger-Seiler 2005, S. 136–144.

[552] Die Palazzi Gargantini bilden ein eigenes kleines Stadtquartier nach Modellen des 19. Jahrhunderts, mit Ladengeschäften im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen und glasbedeckten Galerien. Die Pläne für die letzte Bauphase wurden von Bordonzotti und den Tami-Brüdern 1929 und 1931 überarbeitet, um in den historistischen Gesamtplan Dekorationen im Stil des französischen Art déco hinzuzufügen.

[553] Vgl. zum Beispiel das Wohnhaus (heute Banca Popolare di Sondrio) Ecke Via Giuseppe Luvini und Via Gerolamo Vegezzi (Adolfo Brunel, 1930), Villa Helleneum (Hugo Dunkel, 1934), Villa Favorita (Hans Geyser, 1932), Villa Montalbano (Clement und Könitz, 1931). Vgl. auch das umfangreiche Werk an Villenbauten am Luganersee von Giuseppe Bordonzotti. Besonders konservativ ist das Rathaus von Bellinzona (Palazzo comunale, Enea Tallone, 1924). Zu allen Bauten siehe INSA 1991.

[554] Siehe Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, Projekt Multipiano Pregassona.

[555] Siehe Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Alex Huber, Projekt VS (Complesso Vitus Anstalt). Siehe auch Huber 1969.

[556] Zur Planungs- und Baugeschichte siehe Schröter 2017, S. 68–73.

[557] Siehe Archivio delle domande di costruzione della città di Lugano, Mapp. 887/888.

[558] Siehe Pagnamenta 1975; Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, Projekt Immosix. Die Rekonstruktion der Planungs- und Baugeschichte im Detail steht noch aus, wie überhaupt das Gesamtwerk Pagnamentas noch nicht architekturhistorisch bearbeitet ist. Diese Forschungslücke wird ein derzeit laufendes Dissertationsprojekt schliessen, das voraussichtlich 2026 abgeschlossen werden soll. Pagnamenta hatte von den 1960er- bis 1980er-Jahren verschiedene wichtige politische Ämter inne, darunter Leiter der Baukommission sowie Vizebürgermeister von Lugano.

[559] INSA 1991, S. 333.

[560] Zum Wettbewerb siehe «Sistemazione e nuovo assetto del Piazzale ex Scuole, Lugano» 2024.

[561] Frampton/Bergossi 2008, S. 359–363.

[562] Zu diesen Angaben sowie weiteren Daten im Folgenden siehe «Ormai una realtà. Il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni a Breganzona – 5 vie» 1974.

[563] Vgl. Frampton/Bergossi 2008, S. 346–351. Dort wird Pagnamenta in der Funktion der Bauleitung genannt. In Pagnamentas eigener Darstellung jedoch ging seine Beteiligung darüber hinaus und umfasste auch wesentliche Aspekte des Entwurfsprozesses, siehe Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, Projekt Officine postali e Centrale telefonica, Viganello, Lugano. 1984 wurde die Zentrale durch Anbauten nach Entwürfen Pagnamentas erweitert.

[564] Siehe «Ormai una realtà. Il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni a Breganzona – 5 vie» 1974. «Alle Cinque Vie il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni» 1974; Hier werden Innenräume und Funktionen ausführlich beschrieben. «A tetto il nuovo centro delle telecomunicazioni» 1974: mit Grundrisszeichnung.

[565] Erst Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Säkularisierung der Bildung im Tessin, jedoch bis in die Nachkriegszeit herrschte auch in den öffentlichen Bildungseinrichtungen eine Konkurrenz zwischen Verfechter:innen einer liberalen, laizistischen Bildungsauffassung und jenen einer traditionalistisch-katholischen. Nach 1970 vollzog sich unter dem Eindruck der 68er-Bewegung eine Liberalisierung in der Leitung des kantonalen Lyzeums; der Neubau des Palazzetto delle scienze steht auch als Zeugnis dieses kulturellen, sozialen und politischen Wandels einer Modernisierung. Zur Geschichte des Liceo cantonale siehe Cereghetti 2003.

[566] Das Gebäude wurde 1902 bis 1904 nach Plänen von Augusto Guidini und Otto Maraini erbaut, siehe Chiesa 1954, S. 76–86.

[567] Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, Projekt Palazzetto delle scienze. Vgl. Korte/Cattaneo 2024.

[568] Zur Entwurfs- und Baugeschichte siehe Frampton/Bergossi 2008, S. 200–215 sowie Graf/Buzzi-Huppert 2014. Zur Geschichte der Institution siehe Gendotti 2005.

[569] Die ursprüngliche Anordnung der Jalousien und Markisen ist nicht mehr erhalten. Auch der Sichtbeton wurde später durch einen gelblichen Anstrich verändert.

[570] Frampton/Bergossi 2008, S. 310–317, vgl. auch den Palazzo delle Dogane (1958–1962, ebenso an der Via Pioda gelegen), siehe ebd., S. 367–370, sowie die Azienda agricola Frieden, siehe ebd., S. 244–247.

[571] Vgl. auch Tamis Haus Fischer Marcionelli («Casa Solatia») in Lugano, 1949–1951, Frampton/Bergossi 2008, S. 270–273. Vgl. Navone 2024.

[572] Dieser Prozess der Modernisierung durch Entfernung von Stuck ist insbesondere in Deutschland bereits seit den 1920er-Jahren umfassend betrieben worden, siehe Hiller von Gaertringen 2012.

[573] Siehe Schröter 2017, S. 68–70, S. 104. Dort auch weitere Literatur.

[574] Vgl. Bredekamps Begriff der «produktiven Zerstörung», dessen Kerngedanken über die konkreten kulturellen Kontexte der römischen Renaissance hinaus auf die Zeit des 20. Jahrhunderts übertragbar sind: Nach Bredekamp ist der Neubau Sankt Peters ein gezielter Angriff auf den Vorgängerbau.
«Hierin lag kein praktischer Grund, sondern das zeitsymbolisch motivierte Ziel, die Form der Zukunft über das Monument der Geschichte siegen zu lassen», weil das Projekt «einem Bauwillen entsprang, dem die Zerstörung ebenso wichtig war wie die Konstruktion». Siehe Bredekamp 2008, S. 122–123.

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 lizensiert 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 herzlichst 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 vorfabrizierter 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 Zurfluh, 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 Riverso Ortelli, 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 Wiegelmann 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:

Schweizerischer
Nationalfonds

Fachhochschule
Nordwestschweiz

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Kultur BAK

LOTERIE
ROMANDE

SWISSLOS
Kanton Aargau

SWISSLOS-Fonds
Basel-Stadt

Repubblica e Cantone Ticino
DECS
SWISSLOS

Kanton Zürich
Kulturförderung | SWISSLOS

bernische
denkmalpflege –
stiftung

ERNST GÖHNER
STIFTUNG

FONDATION
OERTLI
STIFTUNG

halter

baukulturen
schweiz.suisse.svizzera.svizra