

Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Band: 71 (2020)

Heft: 2

Artikel: Architektur mit dem Automobil

Autor: Bundi, Simon

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-882567>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Simon Bundi

Architektur mit dem Automobil

Ein Überblick bis in die Blütezeit des Autobooms Anfang der 1970er Jahre

Die Bauwirtschaft und die Automobilindustrie haben die kleine Schweiz seit den 1950er Jahren radikal umgestaltet. Während ein beispielloser Bauboom einsetzte, übertraf das Auto die Bedeutung des Bauens sogar noch: Es wurde zur wichtigsten Erfindung des 20. Jahrhunderts. Als Sinnbild der Moderne regte das Auto bereits die avantgardistische Architekturtheorie der 1920er Jahre an. Das Neue Bauen brachte auch die ersten «Grossgaragen» hervor. Als später immer mehr Menschen das Auto in den Ferien und im Alltag nutzten, entstand eine Architektur für das Automobil, wie es sie heute nicht mehr gibt.¹

Nachdem André Citroën 1919 als erster europäischer Autohersteller die Fliessbandproduktion eingeführt hatte, dauerte es nicht lange, bis Le Corbusier in der Zeitschrift *L'Esprit nouveau* ein architektonisches Äquivalent zum neuen Massenprodukt Auto vorschlug: «Typenhaus «Citrohan», um nicht Citroën zu sagen. Mit anderen Worten, ein Haus wie ein Auto, entworfen und durchkonstruiert wie ein Omnibus oder eine Schiffskabi-

ne.»² Le Corbusier schwebte 1921 also ein Haus vor, das aus industriell vorfabrizierten Einzelelementen bestand. Im gleichen Jahr hatte er bereits den Begriff der «Wohnmaschine» eingeführt – eine wie bei einer Fahrzeugkabine auf äusserste Raumökonomie zielende Wohneinheit.³

Le Corbusier, der sich stets fleissig in die öffentliche Diskussion einbrachte, war weder der Erste noch der Einzige, der das Automobil oder dessen

So hätte ein autogerechtes Zürich ausgesehen: die Sihlhochstrasse bei der Sihlpost als Teil des nie realisierten Expressstrassen-Y am Oberen Letten. Zeichnung/Repro Tiefbauamt des Kantons Zürich





**Grand Garage du Jura
in Biel, wahrscheinlich
Anfang der 1930er Jahre.**
Der 2002 renovierte Bau
ist äusserlich weitgehend
im Ursprungszustand
erhalten. Foto Vereinigung
für Heimatpflege Büren,
Jean-Claude Borel

Serienfertigung als Referenzpunkt nahm. Bei ihm aber war das Auto omnipräsent. Mit seinem Entwurf für eine durchgrünte Hochhausstadt zeigte er schon 1925, dass er nichts Geringeres als die Welt verändern wollte. Diese neue Welt war auf das Auto ausgerichtet. Auf erhöhten Einbahnstrassen sollten die Autos «ohne Halt wie Raketen Paris durchheilen». Ihr Tempo mache sie zu Garanten für eine erfolgreiche Stadt.⁴

Stiessen bereits diese radikalen Umbaupläne für das rechte Pariser Seineufer auf viel Kritik, erging es den Schweizer Expressstrassen der späten 1950er Jahre nicht viel besser. Die Eidgenössische Planungskommission für die Nationalstras-

sen wollte in Zürich, Bern und Luzern Stadtauto- bahnen möglichst bis in die Zentren führen. Kein einziges dieser Projekte wurde so umgesetzt. Bis heute zeugt der Stumpf von Zürichs Sihlhochstrasse vom Ende der Autoeuphorie in den 1970er Jahren. Obwohl sicher nicht nur die Kritik des Bundes Schweizer Architekten zum Scheitern geführt hatte, war Le Corbusiers Autostadt hierzulande offenbar nie richtig angekommen – ausser vielleicht bei Max Frisch. Diesem war 1953 die Schweizer Mentalität auf die Nerven gegangen, «nie etwas Radikales auch nur zu wollen, geschweige denn es zu tun».⁵



Wenige Jahre nach Aufhebung des allgemeinen Automobilverbots in Graubünden zeichnete Rudolf Gaberel eine Einstellhalle mit gerundeter Rückwand und abgewinkelter Ausfahrt. Foto aus *Werk* 16, 1929, S.338

Die City-Garage in Schaffhausen kurz nach der Fertigstellung 1933. Der Altbau links wurde später durch einen analogen Flachdachbau ersetzt, so dass die Garage heute eine nahezu symmetrische Fassade aufweist. Foto StadtASH J 02.01.178/032, Dr. R. Bertschinger Co.

Pragmatismus und Grosstadtphantasie

Immerhin realisierte sich die neue Welt der Avantgarde im Kleinen. In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre tauchten die ersten grossen Reparatur- und Parkgaragen der Schweiz auf – eigentlich sehr spät, wenn man bedenkt, dass das Automobil schon Mitte der 1890er Jahre vom Pariser Bürgertum als Sport- und Prestigeobjekt entdeckt worden war. Doch erst nach dem Ersten Weltkrieg wurden Automobile für die obere Mittelschicht erschwinglicher. So entstanden einige herausragende Beispiele des Neuen Bauens, von denen die Basler Grossgarage Schlotterbeck (1928) vielleicht das berühmteste ist (siehe den Beitrag von Anne-Catherine Schröter in diesem Heft). Genauso modern zeigten sich kleinere Reparatur- und Verkaufsgaragen jener Zeit. Man findet (oder fand) sie sowohl in der Stadt (Grand Garage du Jura in Biel von 1929, Touringhaus in Solothurn von 1933) als auch in ländlichen Touristenorten (Garage Central in Crans-Montana von 1929, Palü Garage in Samedan von 1935). Geometrisch-klare For-

men, Flachdächer und grosse Fenster waren ihre Merkmale, schliesslich galten dunkle Räume und schlechte Luft als Ballast des 19. Jahrhunderts. Für Davos Dorf entwarf Rudolf Gaberel 1927 eine Einstellhalle für die lokalen Autobusse. Parallel zur Strasse gelegen, folgte die Rückwand dem Wendekreis der Busse, die am nächsten Tag wieder nach Davos Platz zurückfuhren.⁶

Ob die Bauherren eine moderne Formensprache wählten, weil sie damit die Modernität des Automobils unterstreichen wollten, lässt sich nur mehr schwer nachvollziehen. Möglicherweise waren die Gründe wie bei einer Industriehalle rein praktischer Natur. Gewiss wollten die Auto-Unternehmer möglichst günstig bauen und den zur Verfügung stehenden Bauplatz effizient nutzen. So waren die Strassenfassaden wohl meist nur deshalb gerundet, weil man sie dem Strassenverlauf angepasst hatte.

Nicht alles an der neuen Architektur des Automobils wirkte derart fabrikhaft wie die City-Garage in Schaffhausen (1933). Städtebauliche Automobilgesten zeigen die Garage des Nations in Genf (siehe den Beitrag von Marcel Just in diesem Heft), die Geschäftshäuser Schmidhof und Handelshof an der Sihlporte in Zürich, ebenso das Anfang der 1930er Jahre fertiggebaute Zett-Haus am Stauffacher. Mit seiner geschwungenen Fassade nimmt das Zett-Haus bewusst die Bewegung des «hin und her flutenden Verkehrs» auf, so wie es der Berliner Architekt Erich Mendelsohn vorgemacht hatte. Dafür mussten die Architekten Rudolf Steiger und Carl Hubacher gar eine Ausnahmegenehmigung beantragen. Beim Schmidhof und beim Handelshof sind die Ecken abgerundet, als wollten die Häuser an dieser Zürcher Ausfallstrasse Rücksicht auf die (damals nicht vorhandene) Verkehrsdichte nehmen.⁷

Im Vergleich dazu wirkt der Schwung des Zett-Hauses eleganter, was nicht zuletzt mit dem zurückversetzten Erdgeschoss und den langen Fensterbändern zu tun hat. Dank seiner automatischen Klimaanlage und dem Kino mit Cabriodach war der Bau ziemlich ausgefallen. Den Mechanikern des im Untergeschoss eingemieteten Autoimporteurs Emil Frey stand eine Autodrehscheibe zur Verfügung, wie es sie bereits in der Luzerner Bourbaki-Garage gab.

Tankstellen im Geiste des Heimatschutzes

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann ein neues Automobilzeitalter, die Massenmotorisierung setzte ein. Nach und nach entstand eine vielfältige Autoinfrastruktur, die sich weiterhin nicht bloss



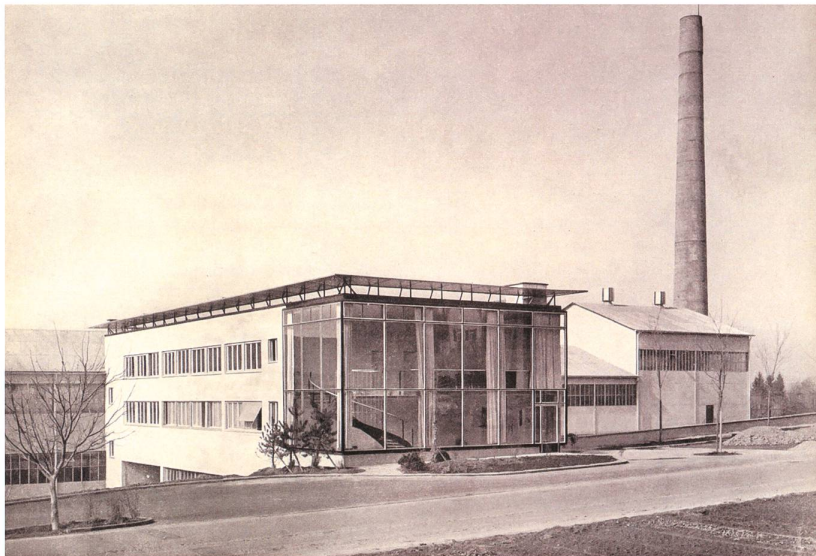
in der «Alltagsarchitektur» manifestierte, sondern auch prägende Bauten der Architekturgeschichte hervorbrachte.

Zunächst verdichtete sich das Versorgungsnetz. 1954 zählte man gegen 6000 Tankstellen in der Schweiz – eine gewaltige Zahl.⁸ Schon 1935 hatte die Zeitschrift *Heimatschutz* in ihrem unverkennbaren Duktus diese «Schankeinrichtungen» beschrieben: «Möglichst amerikanisch, möglichst gelb-rot-weiss, mit Bauformen, die wie im Schnapsrausch erfunden sind, «sachlich», wie man das nennt, und möglichst sinnlos.»⁹ Daneben sah man viele weit weniger einheitliche Lösungen, vom Heimatschutz als «Missgeburten» beschimpft, weil häufig das Erdgeschoss eines bestehenden Giebelhauses zur Tankstelle ausgebaut war.

Da und dort konnten die Heimatschützer aber auch Positives vermelden. Man lobte ein unauffälliges, sanft geschwungenes Vordach auf Holzträgern von Oskar Sattler in Biberist.¹⁰ Mehr noch: Der ganze Bau war mit seinem Satteldach, der verputzten Giebelseite, den Brüstungsfeldern in Sichtmauerwerk, den Sprossenfenstern und der

Platzfassung in Natursteinmauerwerk ein geradezu idealtypischer Vertreter des Landistils, einer Art verspäteter Heimatstil. Bekanntlich hatte ja eine heimelig-nationale Moderne das Neue Bauen Mitte der 1930er Jahre abgelöst. Ihr wichtigster Kristallisationspunkt wurden die filigranen Holzkonstruktionen der Landi. In ländlichen Regionen entstanden in der Folge selbst Tankstellen mit Giebeldach. Sie sind einer der Gründe, warum die Tankstellenarchitektur variantenreicher war als heute. Den markantesten Rückgriff auf traditionelle Formen fand der Automobilist Anfang der 1950er Jahre wahrscheinlich vor Saas-Fee. Die Walliser Gemeinde liess ihre erste Autostrasse vor dem Dorf enden, um dessen Gassen und Strässchen nicht dem Verkehr auszusetzen. Statt eines grossen Parkhauses wurden damals kleine Garagenbauten im Lärchenwald am Dorfeingang errichtet. Mit Hilfe von Heimatschutz-Architekt Max Kopp baute man zudem einen Kehrplatz, eine Poststation und eine Tankstelle, «die sich in Material und Bauart vorzüglich in die Bergnatur einfügen», wie der *Heimatschutz* frohlockte.¹¹

Am Dorfausgang von Saas-Fee, vermutlich in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre. Links ist die Tankstelle zu erkennen. Foto Thomas Burgener, Saas-Grund



Die Garage K. Söhner an der Seestrasse in Zürich-Enge (heute Jenatsch Garage). Der Charakter des Baus ist bis heute erhalten. Foto Baugeschichtliches Archiv/Michael Wolgensinger

«**Gut sichtbarer Blickfang.**» Armin Meilis Glasvorbau war bereits 1965 um zwei Etagen aufgestockt, spätere Nebenbauten haben die Wirkung weiter beeinträchtigt. Fotos aus *Standard Suisse. Montage Suisse* [undatierte Firmenbroschüre], Swiss Automotive Documentation and Research Center, Safenwil

Am Strassenrand auffallen wird Programm

In den Städten und bei grösseren Gewerbebauten zeigte sich die aufgelockerte Schweizer Nachkriegsmoderne durchaus in einer Form, die mehr mit dem Neuen Bauen der 1920er und 1930er Jahre zu tun hatte. Städtische 1950er-Jahre-Architektur findet man etwa an der mit einheimischem Marmor verkleideten Rasterfassade des Geschäftshauses Ambrosoli in Locarno, wo ursprünglich ein Autoshowroom mit Tankstelle untergebracht war. Das Spiel mit Plastizität und verschiedenen Oberflächen findet sich in anderer Form bei der Garage K. Söhner von William Dunkel in Zürich-Enge. Eher selten erfuhren Fassaden «eine Steigerung ins Ornamentale», wie an der Gellertgarage in Basel (1953), die auch als Parkhaus funktionierte. Bedeutete schon das Neue Bauen nicht ausnahmslos eine «Kaltstellung des Ästhetischen» (Sigfried Giedion), machte die moderate Nachkriegsmoderne eine beschwingte Leichtigkeit zum Programm.¹²

In Schinznach-Bad montierte die Amag ab 1949 Limousinen der englischen Marke Standard und der amerikanischen Marke Plymouth, später kamen unter anderem Chrysler und Dodge dazu. Bis 1972 existierte im Aargau die zweitgrösste Schweizer Automontage neben jener der General Motors in Biel (siehe den Beitrag von Bernadette Fülcher in diesem Heft). Die repräsentativen Empfangsräume konzipierte Armin Meili als Glaskopf. Dieser bilde «gegen die Strasse hin einen gut sichtbaren Blickfang», so der Architekt. Im Inneren verband «eine dekorative Wendeltreppe mit einer BrunnenSchale aus Serpentin» die als «Wintergarten» ausgestalteten Geschosse.¹³ Meili war der ehemalige Direktor der Landi, sein transparenter Kubus erinnert an Walter Krebs' Blumenhalle an der Landesausstellung. Doch statt des damals so verbreiteten Flugdachs setzte Meili ein freitragendes Dachgesims ein, dessen Untersicht signalrot gestrichen wurde.

Apropos Flugdach: Dieses filigrane Element verband bei manchem Autobau Funktionalität und Ausdruck, ja, es machte den Aussenbereich sogar zum Zentrum der ganzen Anlage: Die ehemalige Tankstelle Aurora ausgangs Andermatt ist so ein Beispiel, bei dem das tankende Auto Teil der Architektur wird. Der Bau schaffte es sogar in die internationale Populärkultur. Hier hielt James Bond in *Goldfinger* (1964) kurz an. Die Filmszene ist emblematisch für die Auto- und Reiselust der Zeit. Hinter der grosszügigen Anlage mit dem ele-

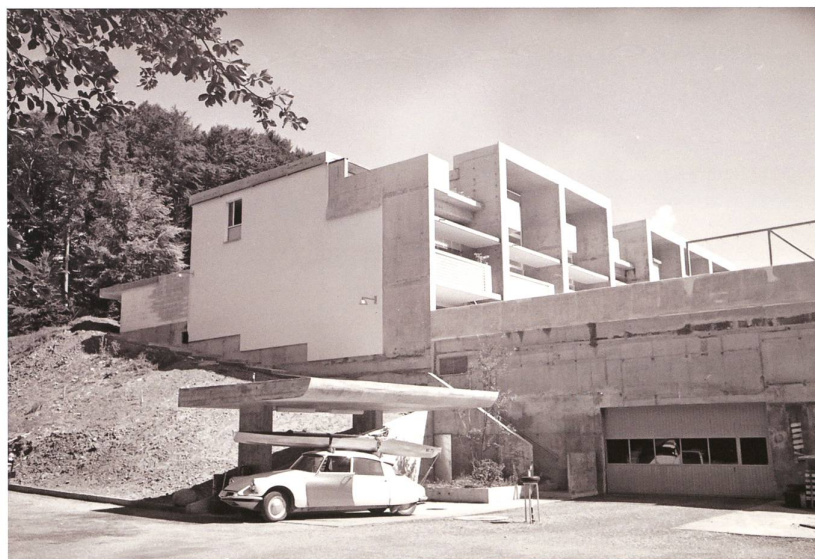
gantem Dach öffnet sich das Urserental mit der langen Geraden zum Furkapass: ein Hauch von grosser, weiter Welt.¹⁴

Das Zeitalter der Motels

In den 1950er Jahren war das Auto auf dem Weg zum Durchschnittsgegenstand. 1965 fuhr bereits die Hälfte der *Beobachter*-Leser mit dem Auto in die Ferien, Zeitschriften wie die *Automobil Revue* beschrieben das genussvolle «Autowandern» durch schöne Landschaften. Dieselbe Autozeitung meldete im Frühling 1959, dass die Schweiz mit 17 Motels die höchste Dichte Europas aufweise. Mehr noch: In Interlaken, in der Ferien- und Passregion Berner Oberland, stand seit 1955 gar «das erste, nach rein amerikanischen Prinzipien konzipierte Motel auf unserem Kontinent».¹⁵ Nach 17 Jahren Betrieb fiel das Urteil der Besitzerin über die moderne Inneneinrichtung zweischneidig aus. Sie lobte einerseits die Grösse der Zimmer und die geschickte Anordnung von Dusche/WC zum lärmigen Hof hin. Andererseits hätten die Gäste das schlicht eingerichtete Restaurant zwar als modern empfunden, seien aber nie lange sitzen geblieben. Besonders die von Architekt Franz Füg extra entworfenen Möbel hätten «keine Ambiance» versprüht, so dass sie das Restaurant eigenhändig «ein wenig auf heimatlich umgestellt» habe.¹⁶

Beim im gleichen Jahr gebauten Motel in Losone (siehe den Beitrag von Maria Piceni in diesem Heft) war anfangs ebenfalls Minimalismus angesagt. Dass die «einfach, aber zweckmässig» eingerichteten Zimmer ohne Bad und WC auskamen, störte die Fachwelt Mitte der 1950er Jahre nicht. Der Bau zeichne sich durch «eigenwillige und neuartige Konstruktionen» aus, schrieben *Werk* und *Bauzeitung* übereinstimmend.¹⁷ Aussen- und Innenwände der drei Gästeflügel bestanden aus Pavatex-Platten, was das zweite Schweizer Motel zu einem Vertreter des Systembaus macht. Es wurde sparsam und schnell (in vier Monaten) gebaut, dafür gab es ein Bett für acht Franken pro Nacht.

Über 60 Jahre später dürften nur noch ganz wenige dieser Häuser als Motel in Betrieb sein, etwa das Motel City in Spreitenbach. Das Motel ist nicht die einzige Bauaufgabe für das Auto, die aus den USA kam und fast verschwunden ist. Obwohl sich die Zahl der Autos seit 1960 mehr als verfünffacht hat, verfügen wir heute nicht mehr über eine Wohn- und Geschäftsinfrastruktur, die so eng an das Automobil gebunden ist.



Die Autobank der Schweizerischen Kreditanstalt an der St. Peterstrasse in Zürich, aufgenommen im Eröffnungsjahr 1962. Die Anlage war bis 1983 in Betrieb und ist heute komplett verschwunden. Foto Baugeschichtliches Archiv/ Michael Wolgensinger

Ein Citroën DS (oder ID) vor der Tankstelle der Siedlung Halen bei Bern. Im Hintergrund rechts das Tor zur grossen Einstellgarage mit Reparaturlift. Foto Staatsarchiv des Kantons Bern, FN Winkler Ha 169



Markantes Zeichen: die Generalvertretung von Alfa Romeo bei Agno. Rechts der Ausstellungssaal, links die befahrbare Empfangshalle für Kundenfahrzeuge. Der Bau ist heute eine Migros-Filiale und äusserlich noch weitgehend erhalten. Foto Fondazione AAT, Fondo architetti Camenzind-Brocchi-Sennhauser, Agenzia generale Alfa Romeo, Agno 1961–1963

Der freie Grundriss des 1970 eingeweihten Autocenters der Emil Frey AG in Safenwil. Gut erkennbar ist der Rasteraufbau mit den tragenden Stützen. Abbildung aus *Bauen+Wohnen* 24, 1970, S. 273

Architekturen für den urbanen Angestellten

Im folgenden Jahrzehnt fächerte sich die automobilen Architektur weiter auf. 1962 konnte Werner Stücheli im Zürcher Bankenviertel die von ihm entworfene Drive-in-Bank eröffnen, seinerzeit vermutlich die grösste in Europa. Zehn Jahre später gab es in Genf, Basel, Bern und Lugano Auto-Bankschalter, aber auch in Moutier, Liestal und Wetzikon.¹⁸

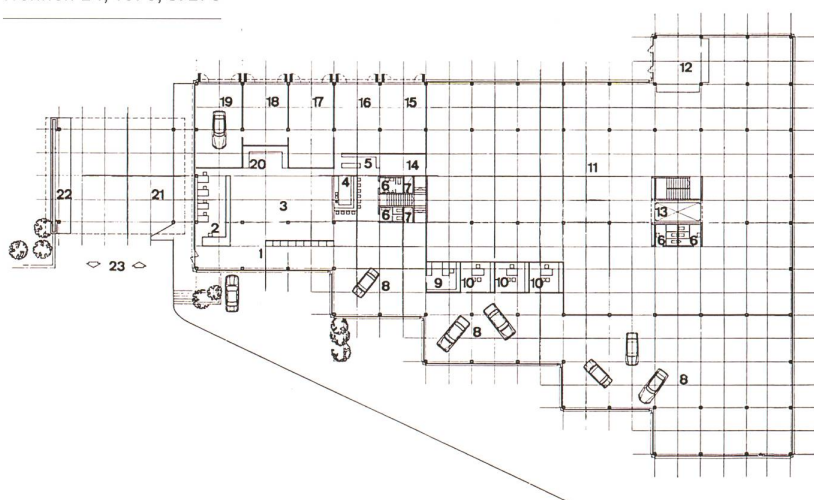
Die Nachfrage nach Einstellplätzen war in Wohngebieten bereits in den späten 1940er Jahren markant gestiegen. Dass Leute mit dem Auto aus dem eigenen Haus fahren, konnte eine ungeheure Faszination ausüben. Der im Zürcher Seefeld aufgewachsene Claude Lichtenstein erinnert sich: «Das eigene Auto war Indikator für Lebensstandard, und dieser Synonym für Lebensqualität. Aus

der unterirdischen Garage eines solchen «Apartment House» [...] ein Auto die Rampe emporfahren zu sehen, liess in unserer Nachkriegsgeneration den Wunsch nach baldigem Erwachsensein aufkommen.»¹⁹

Den Riesbacherhof, von dem hier die Rede ist, hatte das Architekturbüro von Otto Glaus entworfen.²⁰ Das fünfstöckige Mietshaus gehobener Klasse war mit seiner gefalteten Fassade (um die Nachmittagssonne optimal auszunutzen) und seinem Dachgarten mit Solarium corbusianisch-funktional gestaltet. An den knappen Abmessungen der Apartments (mit Kleinküche oder Kochschrank) erkennt man genauso den Corbusier-Schüler: Die Wohneinheiten waren räumlich so reduziert wie eine Fahrzeugkabine.

Der Bezug zu Le Corbusier liegt ebenso bei der Siedlung Halen auf der Hand. Anfang der 1960er Jahre realisierte das Atelier 5 in einer Waldlichtung nördlich von Bern eine kompakte Reihenhaussiedlung mit schmalen, dreigeschossigen Wohnungen. Eng verbunden mit dieser neuen Form des Zusammenlebens war das Auto: Die 79 Wohnungsbesitzer verfügten nicht nur über eine Einstellgarage, zusätzlich standen ihnen ein Reparaturlift und gar eine eigene Tankstelle zur Verfügung.

Damit dürfte deutlich geworden sein, dass die Nachkriegsmoderne nach einer gemässigten Phase wieder radikalere Züge annahm. Eine Tendenz, die natürlich vor der Autoarchitektur nicht halt machte, wie schon die ersten Motelbauten gezeigt haben. Andere Bauten für das Automobil wirken noch stärker skulptural als die Siedlung Halen. Die Parkingrampe des 1964 fertiggestell-





ten Hochhauses zur Palme in Zürich-Enge spricht eine organische Sprache (siehe den Beitrag von Erik Wegerhoff in diesem Heft). Es ist ein prototypischer Bau für eine Zeit, in der das Auto immer mehr Eingang in den Arbeits- und Pendleralltag der (Bank-)Angestellten fand. Zur selben Zeit versuchte Peppo Brivio mit organischen Skulpturen die Aufmerksamkeit der Autofahrer im Bergell zu gewinnen²¹ (siehe das Bild im Beitrag von Marcel Just in diesem Heft). Hierzulande blieb diese verspielte Experimentierfreude später meist auf der Strecke. Die berühmteste Ausnahme bilden Heinz Islers riesige Schalendächer über der Raststätte Deitingen-Süd von 1968.

Rationalisierungsschub im boomenden Autogewerbe

Garagisten und Importeure folgten ohnehin einer anderen Strömung der Nachkriegsmoderne. Ein freier Grundriss und hohe Flexibilität waren für sie wichtiger als der Bau von Skulpturen. Die City-Garage von Danzeisen+Voser in St. Gallen bildet vielleicht den Auftakt für den neuen, sehr reduzierten Stil. Der verglaste Stahlbetonskelettbau und die angrenzende Shedhalle waren «so raffiniert eingeteilt und ausgerüstet, dass ein möglichst grosser Wagentgang möglich ist», berichtete das Branchenblatt *Motor Service* im September 1959.²²

1963 entstand ein Ausnahmehaus, das noch beide Strömungen kombinierte: die Generalvertretung von Alfa Romeo in Agno. Alberto Camenzind und Bruno Brocchi gliederten die Anlage in mehrere rechteckige Baukörper. An der Schauseite

dominiert ein geschlossenes Volumen über dem verglasten Showroom: ein markantes, plastisches Zeichen. Werkstatt und Lager befanden sich abgeschirmt im hinteren Teil und waren bei Bedarf erweiterbar.²³ Zusammen mit dem Bürotrakt ergab dies eine kontinuierliche Raumfolge auf einem frei arrangierten Grundriss. Von aussen wirkt die Anlage aber nicht technizistisch, im Gegenteil: Die Fassaden sind mit Sichtbackstein verkleidet, während Wasserbassins und Grünflächen die ankommenden Kunden von der Tatsache ablenkten, dass sie einen Gewerbebau betraten.

Wenige Jahre später hatte der Systembau im Autogewerbe definitiv Einzug gehalten. Der seit Ende der 1940er Jahre andauernde Autoboom steigerte sich noch ab Mitte der 1960er Jahre. Nichtsdestotrotz war rationelles Bauen das Gebot der Stunde, nannte doch die Zeitschrift *Motor Service* bereits 1959 die steigenden Bodenpreise als Herausforderung für den Garagisten. Der 1971 fertiggestellte Bau der heutigen Emil Frey Automobile Bern-Bümpliz besteht aus vorgefertigten Stahlbetonträgern, die Garage war «nach zwei Seiten erweiterbar». Ein geometrisch-schlichter Baukörper ist auch der Ursprungsbau der Garage Wirz in Sissach – in die Fassaden und Trennwände wurden Glas- und Sandwichplatten eingesetzt. Das kurz zuvor eingeweihte Autocenter der Emil Frey in Safenwil hat einen gänzlich unregelmässigen Grundriss, was aber den Rasteraufbau umso deutlicher macht.²⁴ Die hohe Flexibilität der Konstruktion zeigt ein Blick in das heutige Erdgeschoss, wo sich die Raumeinteilung deutlich vom Zustand von 1970 unterscheidet.

Mehrere vorfabrizierte Systembauten der Zeit um 1970 (im Bild die Garage Wirz in Sissach) werden heute noch genutzt. Foto Garage Wirz AG, Sissach

Im Wohnungsbau erlebte die serielle Vorfabrikation zur gleichen Zeit ihre Blüte. Das Genfer Büro Honegger frères und die Zürcher Ernst Göhner AG erstellten bis Mitte der 1970er Jahre je 9000 Wohnungen.²⁵ Le Corbusiers Vorstellungen waren Wirklichkeit geworden – nun wurden in der Tat ganze Gebäude wie Autos produziert. Ganz so viele Einheiten waren es im Autogewerbe nicht. Aber immerhin: Der Spezialist für Industriebauten Peter Freund, der alle drei oben erwähnten Autohäuser konzipiert hatte, entwarf eine Typenwerkstatt auf polygonalem Grundriss, die 1972 in der Zeitschrift *Bauen+Wohnen* vorgestellt wurde. Davon, so das Fachorgan, seien in der Schweiz bereits 12 in Betrieb.²⁶ ●

Anmerkungen

1 In der Schweizer Architekturgeschichte gibt es kaum mehr als erste, teils unpublizierte Anläufe zum Themenkreis Automobil. Bisher stiessen die Autobahnen (inkl. Raststätten) auf Interesse, daneben Parkhäuser und die moderne Architekturtheorie, vgl. exemplarisch: Verena Huber Nievergelt. *Von Agglomerationen und Autobahnen. Fotografische Diskurse zur Siedlungslandschaft der Schweiz*. Baden 2014.

2 Le Corbusier-Saugnier. «Architecture. Maisons en Série». In: *L'Esprit nouveau* 13, 1.12.1921, o.S.

3 Dieter Schnell. «Le Corbusiers Wohnmaschine». In: *bauforschungonline.ch. Die Internetplattform für Bauforschung in der Schweiz*. http://bauforschungonline.ch/sites/default/files/serienbau_0.pdf, 24.12.2007 (16.4.2020).

4 Le Corbusier. ««Plan Voisin» de Paris 1925». In: Willy Boesiger, Oscar Stonorov (Hg.). *Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Œuvre complète 1910–1929*. Basel 2013, S. 121.

5 Ueli Häfeli. «Stadt und Autobahn – eine Neuinterpretation». In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 51, 2001, S. 181–202; Max Frisch. «Cum grano salis». In: *Werk* 40, 1953, S. 325.

6 «Dorf-Garage Davos-Dorf. Erbaut 1927/28». In: *Werk* 16, 1929, S. 338–339.

7 Claude Lichtenstein. «Das moderne Zürich». In: *Werk* 65 (23–24), 1978, S. 9–11; Sonja Hildebrand. «Arbeiten am «konkreten fall». Stadtplanung und urbane Architektur am Beispiel von Haefeli Moser Steiger». In: Sonja Hildebrand, Bruno Maurer, Werner Oechslin (Hg.). *Haefeli Moser Steiger. Die Architekten der Schweizer Moderne*. Zürich 2007, S. 57–59.

8 2018 waren es rund 3400 – bei fast zehnmal mehr Motorfahrzeugen.

9 A. B. «Der Unfug den Strassen entlang». In: *Heimatschutz* 30 (3), 15.5.1935, S. 33–37.

10 ««Zierden der Landstrasse»: die Tankstellen». In: *Heimatschutz* 48 (4), 1954, S. 111.

11 «Wie Saas-Fee sich vor dem Einbruch der Automobile rettete». In: *Heimatschutz* 48 (2–3), 1954, S. 75.

12 P. M. «Geschäftshaus in Locarno». In: *Werk* 41, 1954, S. 318–319; «Garagenbau K. Söhner in Zürich-Enge». In: *Schweizerische Bauzeitung* 71, 14.11.1953, S. 677–679; «Gellertgarage». In: *Architektur und Baukultur. Basel, 50er und 60er Jahre, Auswahl 1 (BS)* [App des Schweizer Heimatschutzes], 2011.

13 Armin Meili. «Das Automobil-Montagewerk der Neuen Amag in Schinznach-Bad». In: *Schweizerische Bauzeitung* 69 (1), 1951, S. 6.

14 «Tankstelle Aurora». In: *Architektur und Baukultur. Andermatt (UR)* [App des Schweizer Heimatschutzes], 2011; vgl. zu diesem Typus auch Ulrich Binder. «Tankstellen im Napfgebiet. Kleine Kulturgeschichte der Tankstellen». In: *Hochparterre* 14 (4), 2001, S. 43.

15 E. Kauer. «Das europäische Motelnetz». In: *Automobil Revue* 54 (18), 16.4.1959, S. 33 u. 39.

16 Erwin Mühlestein. «Rückblende: Motel in Interlaken». In: *Bauen + Wohnen* 6, 1972, S. 293–294.

17 «Motel in Losone». In: *Werk* 43, 1956, S. 217; ««Motel» in Losone». In: *Schweizerische Bauzeitung* 73, 1955, S. 778; «Das neue Motel in Losone-Ascona». In: *Automobil Revue* 50 (45), 19.10.1955, S. 33.

18 F. «Mit dem Auto in die Bank». In: *Automobil Revue* 57 (27), 14.6.1962, S. 7; F. Hauswirth. «Per Auto zur Bank». In: *Automobil Revue* 67 (26), 15.6.1972, S. 3.

19 Claude Lichtenstein. «Zürcher Kindheit unter Neubauten». In: Walter Zschokke, Michael Hanak (Hg.). *Nachkriegsmoderne Schweiz. Architektur von Werner Frey, Franz Füg, Jacques Schader, Jakob Zweifel*. Basel 2003, S. 26/28.

20 «Apartmenthaus Riesbacherhof, Zürich». In: *Bauen+Wohnen* 8, 1954, S. 358–361.

21 Ludmila Seifert. «Stazioni di rifornimento, Castasegna». In: *Baukultur Graubünden 1950–2000*. <https://52bestebauten.ch/10-tankstelle-castasegna>, 2020 (16.4.2020).

22 «City-Garage AG St. Gallen». In: *Motor Service* 19, 22.9.1959, S. 36.

23 Paolo Fumagalli. «Ein Werk in drei Phasen». In: Werner Oechslin, Flora Ruchat-Roncati (Hg.). *Alberto Camenzind 1914–2004. Architekt, Chefarchitekt Expo 64, Lehrer*. Zürich 1998, S. 30; «Generalagentur der Alfa Romeo in der Schweiz bei Bioggio TI». In: *Werk* 52, 1965, S. 240–241.

24 Jürgen Joedicke. «Zwei Zentralgaragen». In: *Bauen+Wohnen* 25, 1971, S. 107–110; «Mehrzweckgebäude einer Automobilfirma Safenwil/Schweiz». In: *Bauen+Wohnen* 24, 1970, S. 271–273.

25 Christian Bischoff. «Orchestriertes Bauen». In: *Heimatschutz* 114 (4), 2020, S. 16; Fabian Furter, Patrick Schoeck-Ritschard. *Göhner wohnen. Wachstumseuphorie und Plattenbau*. Baden 2013.

26 «Serienmässig hergestellte Autoreparaturwerkstätte». In: *Bauen+Wohnen* 26, 1972, S. 529.

Zum Autor

Dr. phil. Simon Bundi ist Historiker. Er leitet das Museum und das Archiv der Emil Frey Classics in Safenwil. 2018 realisierte er die Sonderausstellung *Autos & Architektur*, davor absolvierte er ein Praktikum bei der Aargauer Denkmalpflege und forschte zu den Themen Heimatschutz und Bürgergemeinden.

Kontakt: simon.bundi@emilfreyclassics.ch

Résumé

Architecture et automobile

En tant qu'icône du modernisme, la voiture stimula les théories architecturales d'avant-garde des années 1920. Le «Neues Bauen» a également produit les grands garages de réparation, de vente et de stationnement. Plus tard, l'architecture de l'automobile a évolué avec les différentes tendances de l'architecture moderne – à l'exception de certaines stations-service des années 1950, qui restèrent imprégnées du style «Landi» caractéristique de l'Exposition nationale de 1939. Les bâtiments les plus marquants des années 1930 aux années 1960 tentèrent une image plus distinctive, voire progressiste, avec des auvents ou des formes sculpturales côté route. En revanche, les garages de réparation et de vente conservèrent une apparence plus neutre, également avec la construction de préfabriqués qui prospéra dans ce domaine autour de 1970.

Cette diversité stylistique a disparu aujourd'hui, de même que les constructions spécifiques telles que les motels et les guichets de banque accessibles en voiture. Une station-service pour un seul immeuble résidentiel est impensable aujourd'hui.

Riassunto

Architettura con l'automobile

Simbolo di modernità, l'automobile ha ispirato l'architettura d'avanguardia fin dagli anni Venti. Con il Movimento moderno sono nate le officine di riparazione, gli spazi di vendita e i parcheggi. Più tardi l'architettura dell'automobile si è evoluta parallelamente alle diverse correnti dell'architettura moderna – ad eccezione di alcune stazioni di servizio degli anni Cinquanta improntate allo stile Landi dell'Esposizione nazionale del 1939. Le costruzioni di maggior rilievo sorte tra gli anni Trenta e Sessanta hanno posto segnali avanguardisti lungo la strada, con ampie tettoie e forme scultoree. Le officine e gli spazi di vendita, al contrario, sono rimasti legati a un aspetto più funzionale, culminato nelle costruzioni con prefabbricati modulari che in questo settore hanno raggiunto l'apogeo intorno al 1970. Oggi sono scomparsi non solo la varietà di stili, ma anche la tipologia del motel e del bancomat drive-in e sarebbe ormai impensabile immaginare una stazione di servizio riservata a un solo complesso residenziale.

Restaurierung von Stuck und Verputz

- Untersuchung
- Dokumentation
- Konzepterarbeitung
- Expertisen
- Konservierung
- Beratung
- Restaurierung
- Stuckaturen und Oberflächen

Kradolfer
GIPSERHANDWERK

8570 Weinfelden
071 626 30 80

kradolfer.ch

