

Dienstag, 20. Mai 2014, Kantonsschule Hardwald, Olten



SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ
PATRIMOINE SUISSE
HEIMATSCHUTZ SVIZZERA
PROTECZIUN DA LA PATRIA

Villa Patumbah
Zollikerstrasse 128
8008 Zürich

T 044 254 57 00
F 044 252 28 70

www.heimatschutz.ch
www.patrimoinesuisse.ch
info@heimatschutz.ch
info@patrimoinesuisse.ch

PC 80-2202-7

Bauten 1960-1980: AUFBRUCH / ABBRUCH / UMBRUCH

Baudenkmal oder Rostlaube: Wie tragen die Bauten aus den 60er, 70er und 80er Jahren zu unserer Identität bei und was können wir aus heutiger Sicht aus den damals entwickelten Konzepten lernen? Wie kann man weit verbreiteten Vorurteilen entgegentreten und eine breite Öffentlichkeit für baukulturelle Qualitäten sensibilisieren? Wer bestimmt über Schutzwürdigkeit und Erhalt? Und existieren geeignete Methoden und Mittel für die Umsetzung?

Ein umfassendes Verständnis der Entwicklungen und Innovationen aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist nötig, um zu einem differenzierten und verantwortungsvollen Umgang mit den baulichen Hinterlassenschaften aus dieser Zeit zu finden. Reichen die zur Verfügung stehenden Instrumentarien und Methoden dafür aus?

Schon länger beschäftigen diese Fragen die Fachwelt. Eine vertiefte öffentliche Auseinandersetzung muss erst noch geführt werden. Die Tagung in Olten blickt über das Einzelobjekt hinaus und thematisiert verschiedene Trendwenden im Bereich der Raumplanungsentwicklung und deren Einfluss auf die Architektur und Infrastrukturbauten. Was sind die Herausforderungen, die auf uns zukommen? Es werden Ideen und Plädoyers zu möglichen Massnahmen und Weiterentwicklungen angesprochen.



Mardi, 20. mai 2014, Ecole cantonale de Hardwald à Olten

SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ
PATRIMOINE SUISSE
HEIMATSCHUTZ SVIZZERA
PROTECZIUN DA LA PATRIA

Villa Patumbah
Zollikerstrasse 128
8008 Zürich

T 044 254 57 00
F 044 252 28 70

www.heimatschutz.ch
www.patrimoinesuisse.ch
info@heimatschutz.ch
info@patrimoinesuisse.ch

PC 80-2202-7

Constructions 1960–80: Passé, présent, futur?

Monuments ou verrues? De quelle manière les constructions des années 1960, 1970 et 1980 contribuent-elles à notre identité, et quels enseignements pouvons-nous tirer aujourd'hui des concepts développés lors de cette période? Comment lutter contre les préjugés et sensibiliser le grand public aux qualités patrimoniales de la production architecturale de l'époque? A qui appartient-il de définir ce qui est digne d'être protégé et conservé? Et disposons-nous de méthodes et de moyens appropriés pour mettre en œuvre les mesures de sauvegarde nécessaires?

Une compréhension approfondie des évolutions et innovations de la seconde moitié du XX^e siècle se révèle indispensable pour développer une approche nuancée et responsable de l'héritage bâti des décennies concernées. Les instruments et méthodes actuels sont-ils suffisants?

La question de savoir comment traiter le patrimoine architectural des années 1960, 1970 et 1980 préoccupe les milieux spécialisés depuis un certain temps déjà. Il devient cependant urgent de lancer un véritable débat public sur le sujet. Le colloque d'Olten dépassera l'échelle de l'objet isolé pour aborder les changements survenus dans le domaine de l'aménagement du territoire, ainsi que leurs incidences sur l'architecture et les infrastructures. Le colloque permettra de mieux cerner les défis qui nous attendent, ainsi que les mesures envisageables et les évolutions qui se dessinent.

(1)

Bruno Marchand

Professeur au Laboratoire de Théorie et d'Histoire, EPF Lausanne

Aménagement du territoire et infrastructures : villes nouvelles et *clusters* en Suisse romande dans les années 1960

A l'ère de l'automobile : en 1964 on célèbre l'ouverture de l'Expo'64 mais en même temps on inaugure le tronçon de l'autoroute entre Genève et Lausanne. Ce dernier événement représente un véritable changement de paradigme dans l'aménagement du territoire helvétique ; d'autre part, il va avoir des incidences notables sur l'urbanisme de Lausanne et sa région, sous l'égide d'un mot-clé : la mobilité. L'accroissement du trafic automobile et l'essor du parc de véhicules privés sont en effet des paramètres vitaux de ces années-là, devenant rapidement le sujet d'une abondante littérature spécialisée.

L'exposé développe certains aspects de l'influence de ces écrits et de la prise en compte des infrastructures de la mobilité dans le développement territorial et urbain : d'une part sur l'aménagement de l'ouest lausannois, confronté au thème des villes nouvelles et à deux modèles antagonistes de projets territoriaux, d'inspiration beaux-arts (Jean Tschumi) et corbuséennes (Marx Lévy, APA.URBAL) ; d'autre part, sur l'aménagement du centre de Lausanne, avec la description de l'ensemble de Chauderon, une opération urbaine située à la confluence d'innovations urbanistiques - la création d'un cluster d'influence du Team X – de performances techniques et technologiques et, enfin, de nouvelles expressions architecturales (l'apport de Jean Prouvé).

Raumplanung und Infrastrukturen: Neue Städte und *Clusters* in der Westschweiz während den 1960er-Jahren

Die Ära des Autos: 1964 wird die Eröffnung der Expo'64 gefeiert, gleichzeitig mit der Einweihung des Autobahnabschnitts zwischen Genf und Lausanne. Das letztere Ereignis stellt einen eigentlichen Paradigmenwechsel im Bereich der schweizerischen Raumplanung dar, mit beachtlichen Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung von Lausanne und dessen Region, und zwar unter dem Stichwort «Mobilität». Die Zunahme des Autoverkehrs und der immer grösser werdende private Fahrzeugbestand sind massgebliche Parameter dieser Zeit und werden schnell zu einem ausführlich behandelten Thema in der Fachliteratur.

Der Vortrag behandelt gewisse Einflüsse dieser Publikationen sowie einige Aspekte des Einbezugs der Mobilitätsinfrastrukturen in die Raum- und Stadtentwicklung. Zum einen geht es um die Planung von Lausanne West, das sich mit dem Thema der neuen Städte konfrontiert sieht sowie mit zwei gegensätzlichen raumplanerischen Projekten – einerseits von den «beaux-arts» inspiriert (Jean Tschumi), andererseits von Le Corbusier (Marx Lévy, APA.URBAL). Zum anderen geht es um die Planung des Zentrums von Lausanne. Dabei wird das Ensemble von Chauderon beschrieben, ein städtebauliches Vorhaben, bei dem verschiedene städtebauliche Innovationen wie das Schaffen eines Clusters inspiriert vom Team X, technische und technologische Leistungen sowie auch neue architektonische Ausdrucksformen (Beitrag von Jean Prouvé) zusammen kommen.

(3)

Isabel Haupt

stv. Denkmalpflegerin Kanton Aargau / conservatrice adjointe du canton d'Argovie

Öffentliches Interesse an Betonburgen? Anmerkungen aus denkmalpflegerischer Sicht

Wertschätzung und Bedeutung, die einem potentiellen Denkmal beigemessen werden, sind soziale Zuweisungen. Dies zeigt sich seit jeher besonders deutlich bei der Unterschutzstellung junger Bau- und Kunstwerke. Diskutierte man im Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 u. a. den besonderen Zeugniswert und das öffentliche Interesse am Erhalt von Jugendstilbauten, so ringen heute unterschiedliche Akteure mit ebenso unterschiedlichen Argumentarien um die Deutungshoheit über das Erbe der zweiten Nachkriegsmoderne. Der Beitrag versucht ausgehend von den verschiedenen Akteuren die aktuelle Rezeption der zwischen 1960 und 1980 erstellten Bauten nachzuzeichnen, die sich zwischen vehementer Ablehnung und neuer Anerkennung bewegt. Gefragt wird darüber hinaus, welche spezifischen Herausforderungen die Denkmalwerdung dieser jungen Bauten begleiten und mit sich bringen.

Les blocs de béton relèvent-ils de l'intérêt public? Réflexions du point de vue de la conservation du patrimoine

La valeur et l'importance que l'on accorde à un monument potentiel sont des appréciations sociales. Cela se manifeste toujours de façon particulièrement évidente lorsqu'il s'agit de mettre sous protection des bâtiments ou œuvres d'art encore récents. Si l'on débattait en 1975, lors de l'Année européenne du patrimoine, de la valeur des bâtiments Art nouveau et de l'intérêt public lié à leur conservation, divers acteurs briguent aujourd'hui, avec des arguments tout aussi divers, l'autorité de statuer sur l'héritage de la deuxième modernité d'après-guerre. On tentera ici de cerner la réception actuelle des constructions érigées entre 1960 et 1980 – réception qui oscille entre rejet virulent et reconnaissance nouvelle. Il s'agira en outre de se demander quels sont les défis spécifiques que pose l'accession de ces réalisations récentes au statut de monuments historiques.

(4)

Michael Hanak

Kunst- und Architekturhistoriker, Zürich / historien de l'art et de l'architecture, Zurich

Kantonsschule Olten – ein Paradebeispiel des Brutalismus

Die Kantonsschule Olten zählt zu den bedeutendsten Schulhäusern der Nachkriegsmoderne in der Schweiz. Sie figuriert im Denkmalpflegeinventar des Kantons Solothurn und soll saniert werden. Ihre hohen architektonischen Qualitäten basieren auf der volumetrischen Komposition und der Vorfabrikation in der Konstruktion. Gebaut hatten die Oltener Kantonsschulanlage die Architekten Marc Funk und Hans-Ulrich Fuhrmann in den Jahren 1969 bis 1973, während dem Bauboom vor der Ölkrise. Entsprechend der damaligen Forderung im Schulhausbau nach Flexibilität kombinierten sie das Betonskelett mit nichttragenden Backsteinwänden. Während die Sockelgeschosse vor Ort betoniert wurden, kamen bei den Schulzimmertrakten weitgehend vorgefertigte Betonelemente zum Einsatz. Neben dem rohen Sichtbeton prägt rostbrauner Corten-Stahl das Erscheinungsbild. Offen verlegte Leitungen sind Ausdruck jener Unmittelbarkeit, wie sie für den Brutalismus typisch ist.

L'Ecole cantonale d'Olten – un spécimen emblématique de brutalisme

L'Ecole cantonale d'Olten compte parmi les plus importants complexes scolaires modernes de l'après-guerre en Suisse. Inscrite à l'inventaire des monuments historiques du canton de Soleure, elle doit aujourd'hui être rénovée. Ses grandes qualités architecturales reposent sur sa composition volumétrique et le recours à la préfabrication. L'ensemble fut érigé par les architectes Marc Funk et Hans-Ulrich Fuhrmann entre 1969 et 1973, soit dans les années de haute conjoncture qui précéderent la crise pétrolière. Pour répondre aux exigences de flexibilité qui prévalaient alors dans la construction scolaire, les concepteurs combinèrent ossature en béton et cloisons non porteuses en brique. Alors que les niveaux formant le socle du complexe furent bétonnés sur place, les volumes abritant les salles de classe se composent dans une large mesure d'éléments en béton préfabriqués. L'aspect de l'ensemble est déterminé par le béton brut, mais aussi par la mise en œuvre d'un acier Corten brun rouille. Les conduites apparentes sont typiques du caractère très direct du brutalisme.

(5)

Jürg Conzett

Dipl Ing. ETH/SIA, Conzett Bronzini Gartmann AG, Chur

Die ungeliebten Brücken. Ingenieurwerke und Entwurfsverfahren der Jahre 1960-1980

Kaum je zuvor und danach wurden derart viele Infrastrukturbauten erstellt wie in jenen Jahren. Die dadurch ausgelösten grossräumigen Veränderungen der Landschaft wurden zunehmend kritisch betrachtet. Dabei trat die Veränderung an sich in den Vordergrund und weniger die Art und Weise, in welcher Gestalt sie ausgeführt wurde. Interessant ist der Vergleich zu heute: damals baute man oberirdisch, heute liebt man Tunnel; damals war die Mitarbeit von Architekten an Brückenbauwerken selten, heute wird interdisziplinär gestaltet; damals gab es eine Euphorie der technischen Möglichkeiten, heute spricht man von Ingenieurbaukunst. In den sechziger Jahren waren Ingenieure selbstbewusst und voller Hoffnung auf eine durch sie hervorgebrachte bessere Zukunft. Es ist ihnen aber nicht gelungen, eine breite Öffentlichkeit für ihre Vorlieben zu begeistern. Stattdessen gab es einen Wechsel des Interesses von Technik zu Kunst. Dieser Wechsel führte auch im Brückenbau zu einem Verlust der Einheit von Technik und Form. Dieser in den betrachteten Bauten bisweilen brutalen, aber immer doch angestrebten Einheit gilt mein Interesse. In meinem Vortrag versuche ich, die in dieser Hinsicht vorhandenen Qualitäten der Brücken jener Zeit hervorzuheben.

Les ponts mal aimés. Ouvrages d'art et processus de projet des années 1960 à 1980

On n'a pratiquement jamais construit autant d'infrastructures que dans ces années-là, ni avant, ni après. Les transformations consécutives du paysage ont, par la suite, été considérées de façon toujours plus critique. Or, on s'est davantage focalisé sur le phénomène de la transformation elle-même que sur la manière dont elle s'opérait ou la forme qu'elle prenait. Il est intéressant de comparer la situation d'alors avec celle d'aujourd'hui: à l'époque, on construisait en surface, aujourd'hui, on privilégie les tunnels; à l'époque, il était rare que des architectes participent à des projets de ponts, aujourd'hui, on travaille en équipes interdisciplinaires; à l'époque, les possibilités techniques suscitaient une véritable euphorie, aujourd'hui, on parle de l'art de l'ingénieur. Dans les années 1960, les ingénieurs étaient pleins d'assurance et de confiance en l'avenir meilleur qu'ils imaginaient préparer. Ils ne sont toutefois pas parvenus à enthousiasmer le grand public pour leur cause. Au lieu de cela, l'intérêt pour la technique a cédé le pas à l'intérêt pour l'art. Dans la construction de ponts, ce basculement a entraîné une perte d'unité entre technique et forme. C'est cette unité – toute brutale qu'elle ait pu être dans certains des ouvrages considérés – qui m'intéresse. Je tenterai de mettre en lumière les qualités que présentent de ce point de vue les ponts de l'époque.

(6)

Hans Ulrich Baumgartner

SBB Fachstelle für Denkmalpflege / Service de conservation du patrimoine des CFF

Kultur der Bahnstruktur: Auf den Spuren junger Eisenbahngeschichte

Mit über 800 Bahnhofstandorten sowie ca. 6000 Brücken verfügt die SBB AG über einen reichen Bestand an Hoch- und Kunstbauten. Traditionsgemäss wird ein hoher Anspruch an Architektur und Ingenieurbaukunst gepflegt. 2005 wurde der SBB für ihre Verdienste zur schweizerischen Bahn-Baukultur der Wakkerpreis verliehen. Der Infrastrukturausbau 1960-80 steht im Zeichen von Streckenergänzungen sowie Erneuerungs- und Doppelspurausbauten. Diese Ingenieurbauaufgaben jüngerer Zeit führten zu ungewohnten, neuen Lösungen.

Im Spannungsfeld von zunehmender Energieeffizienz, Kommerzialisierung und ökonomischem Spardruck sieht sich die seit 2000 bestehende SBB Fachstelle für Denkmalpflege zunehmend gefordert, besonders auch für Bauten und Anlagen der jüngeren Eisenbahngeschichte zu Fragen der Evaluation und Inventarisierung sowie der denkmalpflegerischen Bau- und Fachberatung gültige Antworten zu entwickeln und zu finden. Sensibilisierung und Förderung der Wertschätzung spielen dabei sowohl SBB-intern wie auch extern eine sehr zentrale Rolle.

Culture de l'infrastructure: sur les traces du patrimoine ferroviaire récent

Avec plus de 800 sites de gares et près de 6000 ponts, les CFF disposent d'un vaste parc de bâtiments et d'ouvrages d'art. Conformément à une tradition bien établie, une grande attention est attachée à l'architecture et aux ouvrages d'ingénierie. En 2005, les CFF se sont vu décerner le Prix Wakker pour leur engagement en faveur d'un patrimoine bâti de qualité. Dans les années 1960 à 1980, le développement de l'infrastructure ferroviaire a été marqué par la réalisation de tronçons destinés à compléter le réseau, ainsi que par la rénovation et la mise à double voie de certaines lignes. Ces programmes modernes ont donné lieu à des solutions inédites.

Entre impératifs d'efficacité énergétique, de rentabilité et d'économies financières, le Service de conservation du patrimoine des CFF, créé en 2000, est appelé à chercher – tout particulièrement pour les constructions et installations issues de l'histoire récente – des réponses adéquates aux questions d'évaluation, d'inventorisation et de conseil. Les enjeux de sensibilisation à la valeur de ce patrimoine revêtent une importance de premier plan, tant à l'interne que vers l'extérieur.