

Autobahn-Tankstelle und -Raststätte "Restauroute 3-Stern" Kölliken-Nord

Autor(en): **Risch, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89 (1971)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84750>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

plattform aufweisen, siehe Bild 10. Die oberste Plattform kann seitlich um 30° geschwenkt werden, so dass sie einer allfälligen Schrägstellung der Türöffnung angepasst werden kann. Eine Neuerung stellt die vertikale Verstellmöglichkeit der oberen Plattform dar; deren Höhe kann verstellt werden, ohne die Lage der ganzen Treppe anpassen zu müssen.

Diese kurze Übersicht, die bei weitem nicht vollständig ist, will einen kleinen Einblick in die Anstrengungen vermitteln, die technisch und finanziell nötig sind, damit ein Luftverkehrsunternehmen sich international behaupten und konkurrenzfähig bleiben kann. Wenn man bedenkt, dass die Swissair im Vergleich zu anderen Luftverkehrsgesellschaften ein kleines, rein privatwirtschaftlich aufgebautes Unternehmen ist, welches weder Zuschüsse noch Subventionen erhält, so kann man ihr wahrlich Mut und Vertrauen in ihre eigenen Kräfte bezeugen, mit denen sie hofft, die wohl mit vielen Problemen behaftete Zukunft zu bewältigen.

M. Künzler



Bild 10. Prototyp der neuen fahrbaren Passagiertreppe. Die oberste Plattform kann bis auf rund 5,50 m gehoben und seitlich um 30° geschwenkt werden

Klimaanlagen im neuen Rhein-Main-Flughafen Frankfurt

DK 628.8:656.71

Das neue Terminal West dieses Flughafens, das einschliesslich Einrichtung rund 700 Mio DM kostet, ist das zurzeit grösste Bauvorhaben auf dem Gebiet der Klima- und Lüftungstechnik in Europa. Davon konnte im Januar 1970 der erste Teil der neuen Empfangsanlage seiner Bestimmung übergeben werden; die ganze Neuanlage soll im Herbst 1971 fertiggestellt sein. Eine eingehende Beschreibung der Klimaanlagen findet man in «Heizung, Lüftung, Klimatechnik» VDI 22 (1971), H. 1, S. 2—8. Die Hauptdaten sind: Gesamtkälteleistung 22,2 Mio kcal/h, Kaltwasserstrom 2970 m³/h bei 6/13,5 °C, Kühlwasserstrom 4320 m³/h bei 27/33,4 °C, Kältemittelfüllung 12 600 kg Freon R 12. Sechs zweistufige Turboverdichter mit Zwischenkühlungen, die von wassergekühlten Drehstromkurzschlussläufer-Motoren von je 850 kW bei 1500 U/min über Zahnradgetriebe angetrieben werden, leisten je 3,7 Mio kcal/h bei 5700 U/min. Sechs Kühltürme, bestehend

aus je zwei Einheiten, sind für eine Wärmeaustauschleistung von 4,6 Mio kcal/h (insgesamt 27,6 Mio kcal/h) bemessen. Deren Ventilatoren verbrauchen je 2 · 18,5 kW (insgesamt 222 kW). Diese Ventilatoren werden automatisch derart gesteuert, dass bei fallendem Kältebedarf die Temperatur des in die Verflüssiger eintretenden Kühlwassers sinkt und sich so das Druckverhältnis der Verdichter verringert. Auf diese Weise wird eine niedrige Pumpgrenze erreicht. Insgesamt bestehen 385 Lüftungs- und kältetechnische Anlagen (davon rund 115 Vollklimaanlagen, 50 Teilklimaanlagen und rund 220 Be- und Entlüftungsanlagen). Vom gesamten bewegten Luftstrom von rund 18 Mio m³/h werden 7,6 Mio m³/h voll klimatisiert, rund 2,8 Mio m³/h teilweise klimatisiert, rund 5,0 Mio m³/h be- und entlüftet und rund 2,4 Mio m³/h in besonderen Luftaufbereitungszentralen gefiltert und erwärmt. Ein ausgedehntes Netz von regeltechnischen Einrichtungen sorgt für automatischen Betrieb.

Autobahn-Tankstelle und -Raststätte «Restauroute 3-Stern» Kölliken-Nord

DK 725.38:725.71

Ende September 1970 wurde an der Nationalstrasse 1, Richtung Bern, bei der Autobahnausfahrt Kölliken nach Aarau die Tankstelle und Raststätte «Restauroute 3-Stern» eröffnet. Die Anlage wurde im Baurecht durch Mitglieder des Aargauischen Autogewerbe-Verbandes (Autogewerbe-Tankstelle Kölliken AG) in Auftrag gegeben. Den Betrieb hat die Restauroute Kölliken AG übernommen. Von dieser stammt auch das Betriebskonzept. Dieses sieht gegenüber den bisher üblichen Autobahnbetrieben verschiedene Serviceneuerungen vor und ist rationell organisiert. Die Anlage wurde auf 30 Jahre hinaus geplant (solange währt der Baurechtsvertrag), wobei mit einer Jahresfrequenz von rund 500 000 Gästen gerechnet wird.

An der Autobahn Zürich—Bern ist der quer zur Fahrbahn gestellte Baukörper in der offenen Landschaft nicht zu übersehen. Er tritt zweigeschossig in Erscheinung, enthält aber im Vertikaltrakt vier Geschosse. Ein Untergeschoss enthält Telephonanlage, Toiletten (samt Kinder-WC und Wickeltisch) und Duschaum, Personalgarderobe mit WC und Duschen; Kontrolluhr, Heizungszentrale, Warmwasserversorgung und Entlüftung, weitere Betriebseinrichtungen sowie Kühl- und Gefrierräume, Lager- und

Abstellräume und Warenannahme (mit Transportzug zur Küche im 2. Stock). Das Erdgeschoss belegt die knappe Gebäudegrundfläche (5600 m²) durch die vom Restaurant überkragende Tankstellenhalle (zehn Tanksäulen) und dem kompakten Baukörper mit Tankwartraum, Sanitätszimmer, Hotel-Buchungsstelle, Laden und Vestibül. Von diesem führen eine Treppe und zwei Aufzüge zunächst in die Cafeteria (für Kurzbesucher mit Thekenbedienung). Ebenfalls im 1. Stock befinden sich Nachtdienstzimmer und Gerantenbüro. Den horizontalen baulichen Akzent bildet das 2. Geschoss, in welchem der Restaurationsbetrieb mit Snack-Bar (zehn bis zwölf Plätze, Thekenbedienung) und das vollbediente Restaurant (120 Plätze, 28 Tische) samt Küchenanlage, Personalraum, zweitem Nachtdienstzimmer, Toiletten u. a. untergebracht sind.

Die Höhenlage des Restaurants lässt Bodenfläche für Parkplätze gewinnen, bildet die Tankstellenüberdachung, mildert die Immissionen von Lärm und Abgasen und gewährt einen Ausblick in das landschaftlich reizvolle Suhrental.

Die betriebliche Disposition der Raststätte erlaubt es, den Personaleinsatz der Gästefrequenz anzupassen, die sich



Die Tankstelle und Raststätte «Restauroute 3-Stern» Kölliken-Nord an der N1 Zürich—Bern. Die Anlage enthält im vertikalen Trakt vier Geschosse. Das die Tankstelle überkragende 4. Geschoss enthält den Restaurationsbetrieb (eine Cafeteria befindet sich im 1. Stock). Im Parkraum können 74 Wagen abgestellt werden.

von morgen früh bis abends spät in ungleicher Zahl erstreckt. In den Hauptessenszeiten gelangen die Speisen direkt von der Küche zum Gast. Während der Zwischenmahlzeiten morgens und nachmittags wird in der Küche auf «Vorfabrikation» gearbeitet: Suppen und Speisen werden fertiggekocht, appetitlich auf Porzellangeschirr angerichtet, abgekühlt (nicht gefroren), vakuumverpackt und mit reinem Stickstoff belüftet. Wird nun zum Beispiel spät am Abend irgendeine Speise bestellt, so gelangt sie in der Vakuumverpackung, welche bereits auch schon den Teller enthält, in einen der drei Mikrowellen-Kochherde, wo sie in 30 bis 60 Sekunden tischfertig gemacht wird. Unmittelbar vor dem Servieren wird die Polyesterfolie aufgeschnitten und entfernt. Das Aroma, die Vitamine und der Frischegehalt sind voll erhalten geblieben. Damit können ausserhalb Normaleesszeiten bei sorgfältiger Zubereitung die meisten Gästewünsche erfüllt werden. Ausserdem sorgen richtig bemessene Kühl- und Gefrieranlagen für die an der Autobahn notwendige Unabhängigkeit von Lieferanten.

Im ganzen Betrieb sind das Geschirr, die Gläser und das Besteck (auch alle Behälter und Fächer) genormt und stapelbar (System «Gastronorm»). Vom Kühlraum über die Küche und die Gasträume bis zum Abraumwagen passt alles zusammen.

Der Betrieb «Restauroute 3-Stern» ist derart technisch ausgestaltet, wie man es für das räumlich eher bescheidene Ausmass kaum erwarten würde: elf Ventilationsanlagen, Musikanlage mit 50 Lautsprechern (!), drahtlose Personensuchanlage (mit drahtlosem Kellnerruf), fernbedienbare doppelte Sonnenstorenanlage (vor den Fenstern halbdurchsichtige Sonnenblenden) u.a.m.

Die Buchungsstelle für Unterkunftsbestellungen erfasst zurzeit 30 Hotels am Streckenabschnitt Aarau—Bern. Sie soll 1971 an die internationale Computergruppe für Hotelreservierungen angeschlossen werden.

Der Bau ist in schlichtem Sichtbeton ausgeführt. Architekten: *W. Brauer* und *M. Hajnos*, dipl. Arch. SIA, Kölliken. *G. R.*

Muss der Fremdenverkehr die alpine Kulturlandschaft zerstören? DK 711.3:380.8

*Zerstörende Nebenwirkungen*¹⁾

Stören eine Touristenstrasse, eine Bergbahn oder ein Skilift das Landschaftsbild? Die Frage ist berechtigt, aber angesichts der *Folgen*, welche der Bau solcher Anlagen auslöst, von untergeordneter Bedeutung; es sind nämlich vielmehr die Folgen als die Anlagen selbst, welche oft zur Beeinträchtigung und in allzuvielen Fällen bereits zur Zerstörung des Landschaftsbildes und der Landschaftsfunktionen (gesunder Naturhaushalt, Urproduktion, Schutz und Erholung) geführt haben. Dies ist überall dort der Fall, wo im Gebiet, welches durch die Verkehrserschliessung neu in den Entwicklungssog gelangte, die Planung zu spät einsetzte. Das ist keine Theorie: In den meisten Fremdenverkehrsarten unseres Landes eilt der «Bauland»-Verkauf im unerschlossenen Gebiet noch immer einer sinnvollen Planung voraus. Die Entwicklung beginnt mit einem «nicht

störenden» Ferienhaus in der freien Landschaft, mit dem sprunghaften und sich selbst induzierenden Preisauftrieb, der eine vernünftige Ausscheidung von Bauland und Nichtbauland erschwert, ja verunmöglicht, was dann die rasch fortschreitende Zersiedlung der Landschaft zur Folge hat. Verunreinigung des Grund- und Quellwassers (Einzelklärbecken statt zentrale Anlagen), der Luft (Ölheizung und Autoabgase), unrationelles Strassennetz und zuletzt Zerstörung des Landschaftsbildes und der natürlichen Lebensgemeinschaften sind das anfänglich von niemandem gewünschte Endergebnis dieser Entwicklung, deren Gefahrensymptome uns auch in abgelegenen Alpentälern nicht mehr entgehen können und die auch vor den schönsten Gegenden unseres Landes nicht mehr Halt macht. Dort, wo die gesetzlichen Grundlagen ungenügend sind oder mangelhaft angewendet werden, führten sogar die mit grossem Aufwand an öffentlichen Mitteln erstellten Meliorationsstrassen, Alp- oder Waldwege zur Neuparzellierung und zur planlosen Verhäuslung der Landschaft.

¹⁾ Zum Gegenstand dieses Beitrages sind dem Sonderheft «Raumplanung und Wald», SBZ 1970, H. 53, eindruckliche Ausführungen und Anschauungsbeispiele zu entnehmen.