

Auto Stopp

Autor(en): **Felix, Alexander**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 45-46: **Die A4 im Knonauseramt**

PDF erstellt am: **20.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-108329>

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.

AUTO STOPP

Private Initiative zur rechten Zeit und eine effiziente Platzausnutzung ermöglichten die Errichtung einer Raststätte beim Autobahnanschluss Affoltern am Albis. Die Architekten Hotz Partner aus Wädenswil haben eine robuste und elegante «living bridge» errichtet, die sich über die Autobahn A4 spannt.

Die vielleicht wichtigste Besonderheit der Raststätte an der Autobahn beim Anschluss Affoltern am Albis ist, dass es sie überhaupt gibt. Normalerweise liegen in der Schweiz zwischen zwei Raststätten 30 bis 50 Autobahnkilometer. Die ursprüngliche Planung für den Autobahnabschnitt im Knonaueramt sah allerdings zwischen den Raststätten Erstfeld im Urnerland und Würenlos im Aargau keine Raststätte vor – die Distanz hätte also über 120 km betragen. Architekt Harry Hotz und Kantonsrat Robert Marty erkannten den Bedarf nach einer Verpflegungs- und Einkaufsmöglichkeit auf der Strecke und fanden in Affoltern am Albis einen geeigneten Standort. Doch fehlendes Land für die baulichen Einrichtungen und die benötigten Parkplätze stellte zunächst die grösste Herausforderung dar, da der Bund für den Autobahnbau nur genau das Land beschafft hatte, das für die Trassenführung und die Zu- und Abfahrten nötig ist.

2003 zeigte eine Machbarkeitsstudie von Harry Hotz und seinem Wädenswiler Architekturbüro, dass die Probleme gelöst werden können. Möglich werden sollte die Raststätte durch die ausgeklügelte Nutzung der vorhandenen Fläche im Anschlussbereich. Doch es brauchte noch politische Überzeugungsarbeit, bis der Kanton Zürich für die Idee gewonnen und die Finanzierung gesichert werden konnte. Im Frühjahr 2004 rief Kantonsrat Robert Marty unter dem Namen «IG Raststätte Knonaueramt» eine Interessengemeinschaft ins Leben mit dem Ziel, ein Projekt für den Bau und den Betrieb der Autobahnraststätte zur Baureife zu bringen. Hierfür erstellte das Planerteam die Projektunterlagen, die bei den kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Behörden eingereicht wurden. Ende 2005 erhielt die IG zwei positive Bescheide: Zuerst erteilte die Baudirektion des Kantons Zürich die strassenpolizeiliche Bewilligung, einen Monat später folgte die Baubewilligung des Gemeinderats Obfelden. Nach diesen ersten erfolgreichen Schritten wurde die IG im Frühjahr 2006 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Kurz darauf bewilligte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) das Plangenehmigungsgesuch und wies sämtliche Einsprachen ab. Ende 2006 schliesslich sprach sich auch der Regierungsrat des Kantons Zürich für das Projekt aus, sodass Anfang April 2007 der Spatenstich für die neue Raststätte erfolgen konnte.

EFFIZIENTE ANLAGE

Eine effiziente Platzausnutzung ermöglichte die Anordnung der Raststätte auf dem Areal der Autobahnzufahrt. Wegen der knappen Platzverhältnisse war es wichtig, eine Bauform zu entwickeln, die mit einem möglichst kleinen Fussabdruck auskommt. Die Planenden interpretierten hierzu ein Vorbild neu, das – von manchen liebevoll als «Fressbalken» bezeichnet – vor 30 Jahren en vogue war. Dennoch erforderte die Realisierung Flexibilität bei Planenden und Behörden, da keine zeitgemässen Vergleichsobjekte zur Verfügung stehen und etliche Genehmigungen eingeholt werden mussten.

Die Ein- und Ausfahrtsspuren von und nach Affoltern und Obfelden wurden so umgeplant, dass sie gleichzeitig als Zu- und Wegfahrt für die Besucher der Raststätte dienen. Statt der ursprünglich auf Erdwällen geführten Auffahrten wurden vier aufgeständerte Betonrampen ausgebildet. Durch den Wegfall der Böschungskegel wurde ausreichend Fläche für teilweise gedeckte Parkplätze frei. Durch die geschickte Einbindung dieser Flächen kommt die Raststätte ohne zusätzliches Kulturland aus, und es entsteht ein Treffpunkt, wo sonst die



01



02

Autobahn eine unüberwindliche Trennlinie darstellt. Allerdings gibt es im Freien leider weder Picknickplätze noch einen Spielplatz. Zum Ausgleich steht den jungen Besuchern im obersten Geschoss ein kleines Kinderland zur Verfügung.

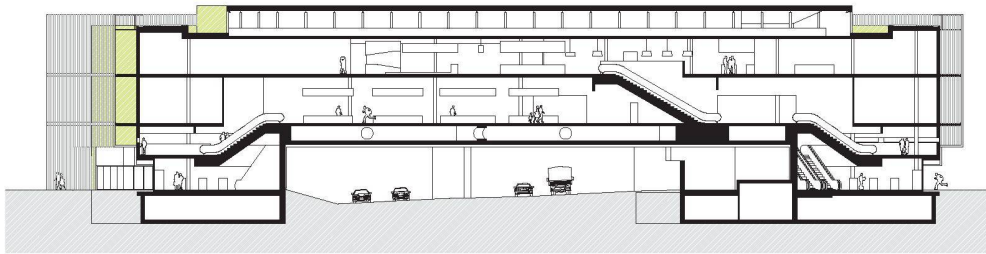
SCHLICHTER RAHMEN

Bereits früh im Entwurfsstadium wurde das Brückenkonzept festgelegt. Der viergeschossige Baukörper mit einem Volumen von rund 35000m³ spannt sich zweigeschossig parallel zur Verbindungsbrücke zwischen Affoltern und Obfelden über die A4. Als einfacher Industriebau bildet er den robusten Rahmen für die vielfältigen Nutzungen und unterschiedlichen Mieterausbauten. Aber auch betrieblich ist die Bauform interessant: Statt doppelter Einrichtungen und zweifachem Personalbedarf, bei häufig nur einseitiger Auslastung, bilden ein Restaurant und die Läden ein gut frequentiertes Zentrum. Dabei sind die Funktionen pragmatisch nach der Verweildauer geschichtet. Auf Strassenniveau befinden sich auf beiden Seiten die im Sekundentakt frequentierten Tankstellenshops. Im Zwischengeschoss, das notwendig ist, um das vorgeschriebene Lichtraumprofil zu erreichen, versorgen je eine Kaffeebar pro Fahrtrichtung die eilig Durchreisenden. Wer mehr Zeit mitbringt, der gelangt auf Rolltreppen hinauf in die introvertierte Ladenebene, die neben abgeschlossenen Ladengeschäften mit vier runden Verkaufinseln ausgestattet ist. Über eine weitere Rolltreppe gelangen die Besucher in die grosszügige Restaurantebene hoch über der Fahrbahn. Erst durch die zwei gegenüberliegenden Panoramafenster öffnet sich der Blick wieder in die Umgebung: Von dort kann man die Autos auf der Autobahn beobachten, die in einer lang gestreckten Kurve vorbeiziehen, gleichzeitig schweift der Blick über die Hügellandschaft im Norden und über das Alpenpanorama mit dem Rigi im Süden.

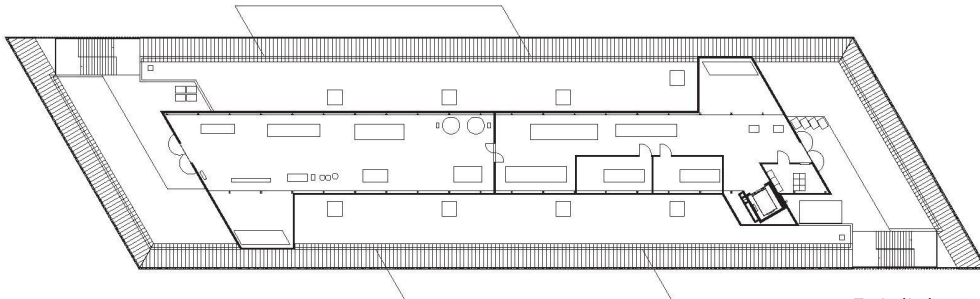
Die Kompaktheit der Anlage erfordert auch eine hohe Effizienz der betrieblichen Abläufe: Da keine grossen Lagerflächen zur Verfügung stehen, ist eine genaue Logistikplanung aller Beteiligten mit einem System von «just in time»-Ver- und Entsorgung nötig. Für die Versorgung der Läden und des Restaurants steht an der Anlieferungsrampe lediglich ein Warenlift zur Verfügung. Sollte eine Störung auftreten, können die beiden Personenlifte in den Bauteilen zu beiden Seiten der Autobahn zur Hilfe genommen werden. Um im Notfall eine schnell-

01 Eine Hülle aus gelochtem Aluminiumtrapezblech fasst den Brückenbaukörper zu einem homogenen Kubus zusammen (Foto: af/Red.)

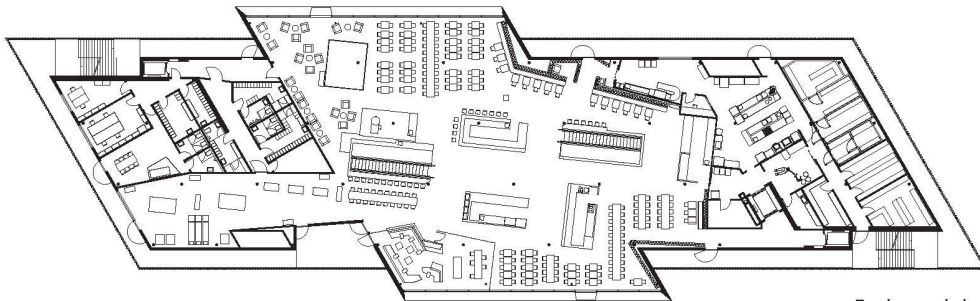
02 Situation, Mst. 1:6500
(Plan: Hotz Partner, Wädenswil)



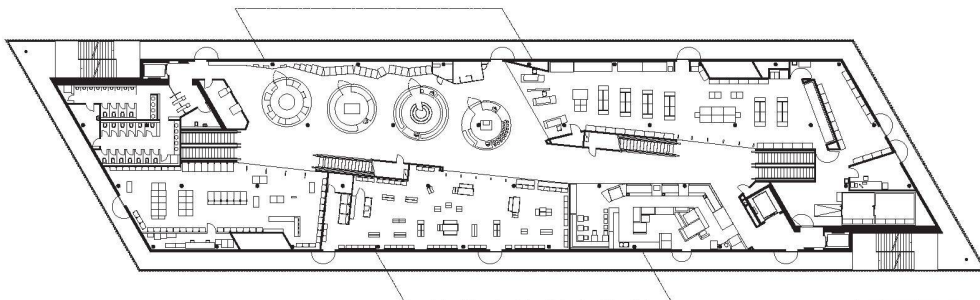
Längsschnitt



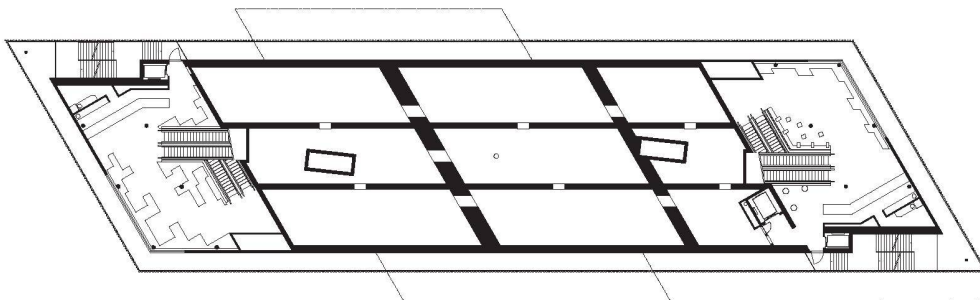
Technikebene



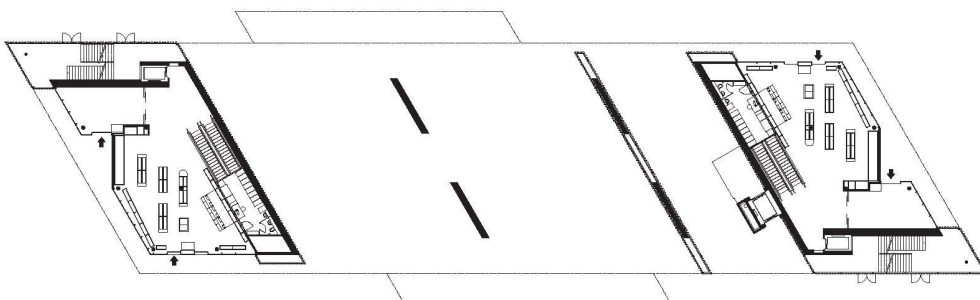
Restaurantebene



Ladenebene



Zwischen-/Brückenebene



Strassenebene





04

03 Längsschnitt, Grundrisse, Mst. 1:750
(Pläne: Hotz Partner, Wädenswil)

04 Von der Restaurantebene aus haben die Besucher weiten Blick über die Autobahn und in die Landschaft. Die grossen Glasflächen können von einem geschlossenen Putzwagen aus gereinigt werden, ohne dass Werkzeug auf die Fahrbahn fallen kann oder Bewegungen die Aufmerksamkeit der Autofahrenden ablenken
(Foto: af/Red.)

le, reibungslose Flucht zu ermöglichen, sind in den Gebäudeecken zwei aussen liegende, 1.8m breite Doppelhelix-Treppenanlagen angeordnet, die eine kreuzungsfreie Führung der verschiedenen Fluchtrichtungen ermöglichen.

ROBUSTE KONSTRUKTION

Der zeitliche Bauablauf folgte den Vorgaben des Strassenbaus. Durch den Trassenverlauf der Autobahn war etwa der Erstellungszeitraum und die Position der drei Stützwände zwischen bzw. direkt neben den Fahrbahnen frühzeitig festgelegt. Die Tragkonstruktion entspricht konstruktiv dem Brückenbau der parallel verlaufenden Strassenbrücke. Wie auf einer Tischplatte stehen die Geschosse auf der Brückenplatte. Über den Stahlbetonwänden spannt ein 2.0m hoher Brückenhohlkörper, der ein Lichtraumprofil von mindesten 4.70m über der Strasse frei lässt. Die Geschossdecken wurden zusammen mit den Auskragungen in einem Stück betoniert. Zwischen den Betonplatten spannen 23cm dicke wärmege-dämmte Fassadenpaneele, deren senfgelb beschichtete Aussenbleche für den Grundfarb-ton des Gebäudes sorgen. Über den gesamten Baukörper haben die Architekten eine zweite Schicht aus gekantetem, gelochtem Aluminiumblech gezogen, die alle aussen liegenden Installationen (Regenfallrohre, Leitungsführungen etc.) und die in den Gebäudeecken situierten offenen Fluchttreppen zusammenfasst. Das kräftige Trapezblech erzeugt mit seiner grossen Lochung im Sonderdurchmesser 20mm eine homogene Hülle, die dem Bau eine gewisse optische Unschärfe und Eleganz verleiht. Aus verschiedenen Blickwinkeln und bei wechselnden Lichtverhältnissen sorgt das diaphane Material für einen stete Veränderung des Erscheinungsbilds: Im Tageslicht erscheint die Hülle mitunter fast geschlossen und widerspiegelt die Farben der Umgebung, während nachts, wenn der Fassadenzwischen-raum beleuchtet wird, der dahinter liegende Baukörper erstrahlt.

Unter der Marke «My Stop» will der Betreiber in den Autobahnraststätten Gotthard in Uri (siehe TEC21 8/2008) und Affoltern für das leibliche Wohl der Autofahrer sorgen. Dazu sollen unter dieser Bezeichnung auch Produkte von Erzeugern aus der Region angeboten werden. In der Raststätte Affoltern wird ausserdem eine eigene Kaffeemischung geröstet, die für einen wachen Blick bei Autofahrenden sowie Architektinnen und Architekten auf Besichtigungstour sorgen soll.

Alexander Felix, felix@tec21.ch

AM BAU BETEILIGTE

Bauherrschaft: Autobahnraststätte A4 AG, Affoltern am Albis

Projektinitianten: Harry Hotz, Robert Marty

Architektur: Hotz Partner AG, Wädenswil

Gesamtprojektleitung: BHAtteam Ingenieur AG, Frauenfeld

Ingenieurwesen Kunstbauten und Hochbau:

Dr. J. Grob & Partner AG, Winterthur

Bauleitung Kunstbauten: Bauca AG, Affoltern am Albis

Elektroplanung: Mosimann & Partner AG, Zürich

HLKS-Planung: Heibling Bauberatung + Bau-planung AG, Zürich

Fassadenplanung: Mebatech AG, Baden

Ausbau Eigenbetriebe: OOS AG, Zürich

Baumeisterarbeiten: ARGE Leuthard + Gautschi AG, Merenschwand

Fassadenbau: Brand Metallbau AG, Schattdorf

Aufzüge: Schindler Aufzüge AG, Zürich