

Autobahnraststätten

Autor(en): **Ricklin, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 6

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119221>

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.

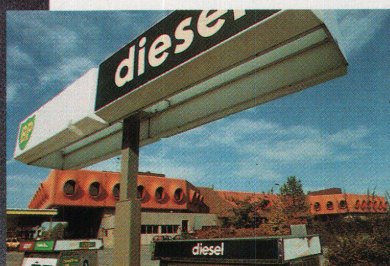
VON THOMAS RICKLIN FOTOS: PACO CARRASCOSA

Autobahn

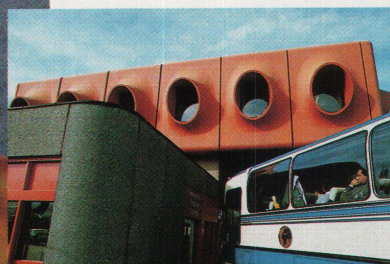
26 Raststätten gibt es entlang dem schweizerischen Nationalstrassennetz. Wer anhält, kennt sie vor allem von innen: die Tankstelle, die Beiz, die Toilette. Die Gründe zum Anhalten sind banal. Was jene, die Raststätten bauen und betreiben, nicht hindert, sich allerlei auszudenken, um den Halt an der Autobahn zum Erlebnis zu machen.



Der Hundeknochen: Pratteln (N2)



raststätten



Wer in der kleinen Schweiz auf einem der 1486 Autobahnkilometer unterwegs ist, will in erster Linie schnell und unbehelligt die Distanz zwischen zwei Orten überwinden. Es gibt aber auch Leute, die länger unterwegs sind, mit einem Lastzug zum Beispiel von Hamburg nach Palermo. Leicht, sich vorzustellen, dass sie mal müssen oder hungrig werden oder für ihr Fahrzeug Treibstoff brauchen. Dasselbe kann auch Einheimischen widerfahren. Daran haben die Parlamentarier vermutlich gedacht, als sie 1960 das «Bundesgesetz über die Nationalstrassen» verabschiedeten, wo in Artikel 6 ein erstes Mal von Rastplätzen an Nationalstrassen die Rede ist. Artikel 7² ermächtigt den Bundesrat, die «nötigen Grundsätze über Nebenanlagen» aufzustellen. Mit seiner «Verordnung über die Nationalstrassen» vom 24. März 1964 kam der Bundesrat diesem Auftrag nach. In Artikel 4¹ werden die Nebenanlagen genauer definiert. Am nachhaltigsten auf das allgemeine Erscheinungsbild der Raststätten und Tankstellen ausgewirkt hat sich aber ein unauffälliges Papier, die «Verordnung über Bau und Betrieb von Nebenanlagen an Nationalstrassen erster und zweiter Klasse».

Dieser Verordnung ist unter anderem ein verbindlicher Richtplan über Tankstellen an Nationalstrassen beigegeben. Für das helvetische Segment der Strecke Hamburg–Palermo sind darin zwölf Standorte für Tankstellen vorgesehen. Tatsächlich realisiert sind auf den 300 Kilometern der N2 zwischen Basel und Chiasso bislang nur acht Nebenanlagenkomplexe. Dafür

hat man sich an keinem der Standorte auf die Errichtung von Zapfsäulen beschränkt. In Pratteln, Gunzgen, Neuenkirch, Dimmerschachen, Stalvedro, Bellinzona und Coldrerio, überall ist der Versuch unternommen worden, die sogenannten Nebenanlagen zu Bastionen der konsumierbaren Kurzweil auszubauen. So winkt bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern gut gerechnet alle 25 Minuten die Doppelhieroglyphe «Zapfsäule» und «Messer und Gabel gekreuzt» am Strassenrand. Weil bekannt ist, dass solcherart angezeigte Unternehmen doch einigermaßen rentieren, ist anzunehmen, dass auf unseren Nationalstrassen gern und intensiv gerastet wird. Vergessen wir also für einen Moment diesen Beigeschmack von Niederlage, den jeder Pausenhalt auf der Autobahn an sich hat, und machen wir uns auf die Reise.

Der Hundeknochen

Wir haben Basel kaum hinter uns gelassen, da scheint die Autobahn bereits unpässierbar. Ein orange-braunes Ding, dessen Form an einen Hundeknochen gemahnt, ist auf den vier Fahrspuren gelandet. Es sieht ganz so aus, als wolle dieses bullaugenbestückte Raumschiff die Automobilisten zum Halten zwingen. Von nahem besehen, entpuppt es sich zum Glück als frei von Laserkanonen und ähnlichem.

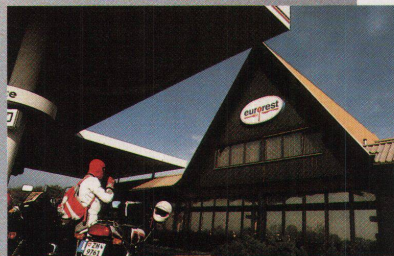
Zwar werden die Gäste nicht von Flash Gordon begrüsst, trotzdem erinnert das Ungetüm auch im Innern an ein Raumschiff. Da bieten, auf die beiden Knochenköpfe verteilt, drei Restaurationsbetriebe ihre Dienste an, wäh-



Das Hindernis: Kölliken-Nord (N1)



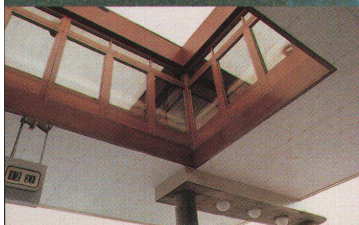
Das Chalet: Gunzgen (N1)




rend der Knochenschaft der Länge nach beidseits mit kleinen Kojen ausgestattet ist, in denen es allerlei zu kaufen gibt. Den Ingenieuren und Designern ist die beengende Atmosphäre ihrer Maschine offensichtlich bewusst. Mit Holz und Kork, Lindgrün und Rotorange versuchen sie das Schlimmste zu verhindern. Die Decke ist vollgehängt mit Fähnchen und Reklameplättchen. Zum offenen Himmel wird sie dadurch nicht. Wir jedenfalls sind froh, als wir heil wieder draussen stehen, die Windrosen-Autobahnbrücke von Pratteln im Rücken. Geplant und gebaut hat sie im Jahr 1978 die Generalunternehmung Deggo. Zurzeit wird im grossen Stil überholt. Selbst die Bullaugenfassade ist an den Sitzungen ein Thema. Den Leuten, die dem Raumschiff ein neues Outfit verpassen, liegt es näher, von Künftigem zu reden als von Vergangem. Damals, als der Hundeknochen erfunden wurde, waren sie noch nicht dabei, und heute sieht man das alles etwas anders.

Das Chalet

Ein nach wie vor ungetrübt Verhältnis haben hingegen die Erbauer von Gunzgen-Nord zu ihrem Werk. Gunzgen-Nord ist 1969 von Mobil Oil gebaut worden, gehört also zu den ältesten Nebenanlagen am schweizerischen Nationalstrassennetz. Das frühe Datum könnte vieles erklären, den Chaletstil zum Beispiel oder das unvermittelte Aufeinandertreffen von Tankstelle und Restaurationstrakt. Doch zuviel Nachsicht ist nicht am Platz. Denn Mobil Oil ist eine international operierende Gesellschaft und hätte in Ländern, die schon länger über Autobahnen verfügen, Erfahrungen sammeln können. Zwei andere Anlagen aus der Pionierzeit des Raststättenbaus, Kölliken-Nord und Deitingen-Süd, beide an der N1, gehören immerhin zu den gelungensten schweizerischen Nebenanlagekomple-



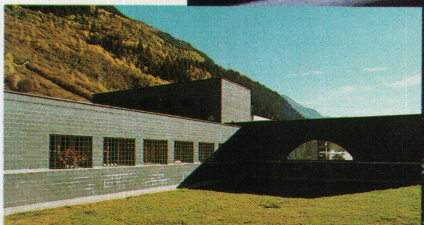
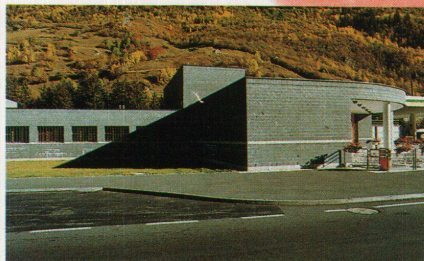


nen. In Gunzgen dagegen, das 1982 beträchtlich umgebaut und erweitert wurde, blieb die Gelegenheit zur Selbstbesinnung ungenutzt.

Gunzgen präsentiert sich auch heute noch wie eine Skihütte des Schahs von Persien. Zwischen Findlingen und Zwergföhren wird da in bester Mittellandlage Bergromantik inszeniert. Wir treten unaufgefordert in die gute Stube. Es Holz überall. Sogar der Pirelli-Boden scheint hier von der schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für das Holz verlegt worden zu sein. Die «offene» Dachkonstruktion des grossen Speisesaals lässt die Schneemassen, die hier in einem strengen Winter anfallen können, erahnen. Die grossen Fensterflächen hingegen wollen nicht recht in das Berghüttenkonzept passen. Wo ein rauher Wind weht, versucht man üblicherweise Öffnungen nach aussen eher klein zu halten. Anders in Gunzgen. Hier wären zwei Drittel der Aussenschale transparent. Wären, wenn nicht Vorhänge jede Sicht nach aussen verschleiern würden. Trotzdem befinden sich dort draussen Autobahn, Tankstelle und Parkplatz.

Das Hindernis

Vollends unsinnig wird die Gunzgener Materialschlacht im Vergleich mit der Raststätte Kölliken-Nord. Ein verunglücktes Bühnenbild im ersten, durchdachte Architektur im zweiten Fall. Das kommt nicht von ungefähr. Die Architekten Brauen und Hajnos haben die Autobahn ernst genommen. Den Verkehr haben sie als Bewegung verstanden oder, mit den Worten von Nikolaus Hajnos, als «abstraktes Wasser». Was sich dem Wasser in den Weg stellt, ist zuallererst ein Hindernis. In Kölliken haben die Architekten versucht, dem Wasser ein interessantes



Hindernis zu schaffen. Zusätzlich haben sie sich mit der Landschaft, mit Luft und Licht auseinandergesetzt. Man sieht dem Gebäude die Liebe noch an, die darin steckt, trotz späterer verunstaltender Eingriffe. Ursprünglich bestand die Anlage aus Sichtbeton, Holz und Glas. Auf hohen Säulen, anfangs noch ohne die störenden Shell-Leuchtbänder, ragt eine um einen Innenhof angelegte Plattform in den Verkehrsfluss. Sie beherbergt das Restaurant. Darunter, im ersten Stock, befindet sich die Bar. Die unterste Ebene bildet die Tankstelle, die über den Innenhof mit den anderen Räumen kommuniziert. An der Tankstelle kommt der durch die Pfeiler gestörte und abgebremste Verkehrsfluss für einen Moment zum Stehen. Hier spielt sich das Leben der Station ab, hier gibt es etwas zu sehen, zu hören und zu riechen. Das Restaurant und die Bar haben daran teil.

Auch im Innern des Gebäudes ist die Gestaltung trotz des vielen Ausbesserns noch auffällig kompakt. Was aussen Form ist, hat innen Funktion. Bis auf die Wände des Küchentrakts besteht die Aussenhaut beinahe ausschliesslich aus Fenstern, was dem Raum ein wenig die Atmosphäre einer Aussichtsplattform verleiht. Hier stört das viele Holz nicht. Gut verarbeitet und funktional eingesetzt, ist es mehr als unbeholfene Verkleidung.

Das Dach

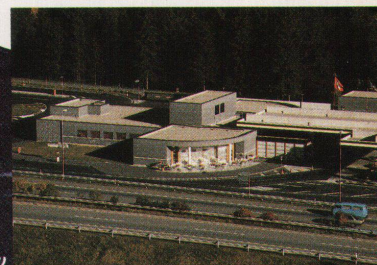
Zurück auf die Piste gen Süden. Nächster Halt ist Neuenkirch-West. Damit sind wir endlich beim grössten Anbieter an den Nationalstrassen vorgefahren, bei Mövenpick. Von den 26 Nebenanlagen betreibt Mövenpick deren zehn. Weil manche Kantone gegen die

Absicht von Mövenpick darauf bestehen, dass beidseits der Autobahn der ganze Service geboten wird, führt das Adliswiler Unternehmen auf diese zehn Standorte verteilt 15 Restaurants. Der 16. Betrieb wird demnächst in Maienfeld eröffnet, und Nummer 17 ist für Martigny in Planung.


Über Neuenkirch-West mag man bei Mövenpick keine grossen Worte mehr verlieren. Es ist eine «Silberkugel», ein Kind der Not, erzwungen vom Kanton. Die Zukunft gehört den Marchés. Um in Neuenkirch-Ost einen solchen bauen zu dürfen, hat Mövenpick in Neuenkirch-West halt noch eine «Silberkugel» hingestellt. Architektonisch ist sie vor allem ein Dach. Dieses wird aussen von einem Säulenkranz getragen. Hinter dem Kranz sind Wände aufgestellt. Die ganze Anlage ist Durchschnitten, gebaut, weil da etwas stehen muss.

Naiv wäre es, die Mövenpick-Leute deshalb für unbedarft zu halten. Sie wissen, was sie bauen müssen. Schön ist, was Mövenpick-Mutter Jutta Prager gefällt. Ihre Assoziationskette geht von Holz über Kupfer zu Stroh und mündet schliesslich in einem Flachdachverbot. Einfältig sind Prager und seine Mannschaft trotzdem nicht. Die Erfahrung hat sie gelehrt, dass der Meister mit seinem Geschmack immer goldrichtig liegt. 65 Millionen Franken Umsatz in den Autobahngaststätten (ohne Marché), was einer jährlichen Wachstumsrate von beinahe neun Prozent entspricht, hat der Konzern für 1989 bekanntgegeben.

Wer an Bilanzen glaubt, kann solchen Zahlen nicht widersprechen. Deshalb fügen sich die Benzingesellschaften dem Flachdachverbot. Sie lassen sich die Dachform ihrer Tankstellen und



Der Tempel: Stalvedro (N2)



die Verkleidung ihrer Kioske diktieren und sind heilfroh, dass aus sicherheitstechnischen Gründen Tankstellen nicht aus Holz gebaut werden dürfen. Denn eigentlich hätten sie lieber selbständige Betankungsanlagen, die nicht mit irgendwelchen chaletmässigen Restaurants verbunden sind. Sie möchten Flachdächer auf Säulen, an denen sie ihre Signete und Farbbänder ohne Rücksichten anbringen können. Als Benziner träumen sie von einfachen und funktionalen Anlagen. Wenn sie von einer Tankstelle schwärmen, reden sie von einer Macchina.

Hin und wieder werden diese Träume wahr. Nämlich dann, wenn eine Mineralölgesellschaft, wie zum Beispiel in Dimmerschachen, mit lokalen Unternehmern zusammenspannt. Hier, bei der Gotthard-Raststätte haben sie ihr Flachdach durchgesetzt. Mit der Folge, dass die Restaurationsgebäude erdrückt werden. Doch ist das nicht die einzige Dissonanz in der Geschichte dieser Anlage.

1974 haben sich auf Initiative des Kantons acht Architekturbüros zur Interessengemeinschaft Urner Architekten zusammengeschlossen. Resultat ihrer Bemühungen waren zwei Projekte. Das eine sah eine einseitige Anlage mit einer Passerelle zur Gegenfahrrichtung vor. Das zweite, hauptsächlich von den Architekten Utiger und Zgraggen verfolgte Projekt bestand in einer Brückenkonstruktion. Diese Gestaltungsmöglichkeit ist in der Nebenanlagenverordnung ausdrücklich vorgesehen (Artikel 2). Dem Kanton war die Brücke zu wenig standortgemäss.

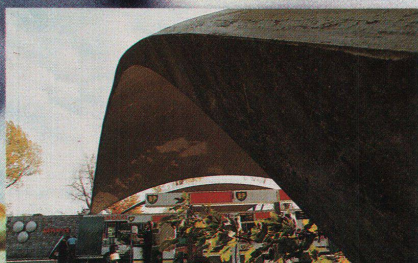
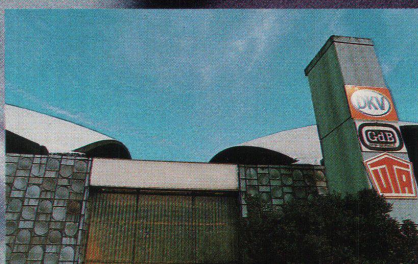
Man wollte lieber etwas «Urchigeres». Auch lag ein Gutachten des Schweizerischen Wirtverbandes vor, das die Urner Ideen durchrechnete und dazu führte, dass das gesamte Planungsmaterial im Archiv verschwand.

Zwar verfügt der Wirtverband über keine auf Autobahnraststätten spezialisierte Abteilung, trotzdem wurden seine Vorschläge zur Grundlage für die weitere Planung. Mit der Ausführung wurden die einheimischen Architekten Utiger/Zgraggen betraut, weil lokales Gewerbe gefördert werden sollte. Indes dürfte bei der Vergabe auch mitgespielt haben, dass Utiger mittlerweile der die Raststätte betreibenden Gesellschaft beigetreten war. So haben Architekten, die selbst ein Brückenprojekt vorgelegt hatten, schliesslich einen Holzbau realisiert.

Mit der Inbetriebnahme 1980 stellte sich heraus, dass der Wirtverband ein viel zu geringes Verkehrsaufkommen vorausgesagt hatte. Die Station musste vergrössert werden. Zurzeit ist die dritte Erweiterung in Planung. Angesichts dieser Entstehungsgeschichte ist der kompakte Eindruck, den die Restaurantgebäude erwecken, einigermaßen überraschend. Im Gegensatz zu ähnlich konzipierten Anlagen im Flachland ist Dimmerschachen beinahe schnörkellos und schlicht. Nicht recht nachvollziehbar ist allerdings die Orientierung der Gebäude. Fensterfront und Aussensitzplätze sind auf die Autobahn hin ausgerichtet. Die Berge scheinen hier niemanden zu interessieren. Die in der Verordnung gewünschte Einfügung der Raststätten in die



Die Möwe: Delfingen (N1)



Landschaft findet hauptsächlich mittels Holz statt. Das Bauholz nämlich hat der Wald geliefert, der da einst stand.

Der Tempel


Wir fahren nochmals los und verlangsamten die Geschwindigkeit erst wieder beim Hinweisschild Stalvedro. Wir biegen ab und rollen über einen weiten Asphaltplatz, der gegen das Gebäude hin leicht ansteigt.

Die 1987 eröffnete Raststätte von Stalvedro ist etwas Besonderes. Das Gebäude erinnert an eine Kirche, sein Grundriss mit den zwei Querschiffen an Cluny. Natürlich ist alles viel kleiner. Es gibt nur ein Längsschiff. Auch fehlen die Fronttürme. Dafür erhebt sich ein Vierungsturm am richtigen Ort.

Die Anlage von Tita Carloni spricht eine deutliche Sprache. An der Stelle des Altarraums der Kirche steht die Tankanlage, die zugleich den Eingang in diese verkehrte Welt bildet. Die Tankstelle nimmt das ganze vordere Querschiff ein. Durch das anschließende Ladenlokal im Hauptschiff gelangt man in das zweite Querschiff. Hier sind in den beiden halbrund erweiterten Querschiffarmen zwei Speisesäle untergebracht. Dazwischen setzt sich das Selbstbedienungsbuffet als Trichter in das Hauptschiff hinein fort. Dahinter befindet sich die Küche. Das Hauptschiff endet in einem falschen Portal, das als Unterstand für Container und andere Abfallbehälter dient. Wäre die Anlage ein Gotteshaus, wäre dies der Ort, sie zu betreten. Als Autobahntempel aber entlässt sie hier ihre Exkremente.

In Stalvedro wird den heimkehrenden Südpilgern in kargen, nüchternen Räumen die Möglichkeit geboten, noch einmal Einkehr zu halten und Abschied zu nehmen von den verflossenen Ferienträumen. Wie bewusst sie





das tun, bleibt ihnen überlassen. Die Anlage, die im ersten Moment irritiert, fordert solche Spielereien jedenfalls heraus.

Die Möwe

Das spielerische Element verbindet Stalvedro mit einer der ältesten Autobahnraststätten der Schweiz, mit Deitingen-Süd (N1, bei Solothurn). Der 1968 gebaute Tankstellen-«Silberkugel»komplex zeugt von grosser Experimentierfreudigkeit. Eine Möwe, das Signet der Mövenpick AG, ist da in zwei imposante dreieckige Schalenflügel aus Beton umgesetzt worden. Diese Anlage von Heinz Isler (siehe «HP» 4/90) hätte ursprünglich als Markenzeichen dienen und auch andernorts gebaut werden sollen.


Doch nun hockt die Möwe bereits mehr als 20 Jahre in Deitingen, die Flügel stets wie zum Abflug ausgebreitet. Sie hat sich an keinem weiteren Ort niederlassen dürfen. So ist sie zum Denkmal geworden für das, was aus den Autobahnraststätten hätte werden können, wenn die Auftraggeber in Spannbeton miteinander um Lob und Ansehen konkurriert hätten. Wenn sie begriffen hätten, dass es auch an ihnen liegt, für neue Standorte und Funktionen neue Formen zu suchen. Wenn sie Lust gehabt hätten, den Autobahnen, dem grössten Bauwerk unseres Jahrhunderts, ein Stück architektonische Innovation abzurufen.

Der Marché

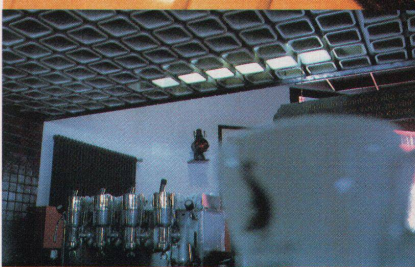
Die Entwicklung der Raststättenästhetik hat einen anderen Weg genommen.

Das Spiel mit der Bewegung, die bewusste Auseinandersetzung mit dem Wesen der modernen Mobilität haben nur in wenigen Ausnahmen einen architektonischen Ausdruck gefunden. Bei den meisten Nebenanlagen scheint man davon ausgegangen zu sein, dass die Autobahnbenützer in den Raststätten tanken, essen und urinieren, weil sie tanken, essen und urinieren müssen. Dahinter steckt die unausgesprochene Vorstellung der Autobahn als Rohrpostsystem. Die Mobilität ist erzwungen, der Weg vorgeschrieben. Die Ware muss termingerecht abgeliefert werden, die Ferien sind sowieso zu kurz, die Zeit drängt. Aber Mobilität ist immer auch ein Stück Freiheit. Viele haben Spass an und auf den Schnellstrassen, sie verbringen auf ihnen ein Stück Freizeit und unterhalten sich. Diesen Besuchern braucht man keine Balken wie Pratteln oder Würenlos in den Weg zu legen, um sie zu stoppen. Doch verlieren auch die schweizerischen Nationalstrassen mit der Zeit die Anziehungskraft des Neuen. Soll die Anbindung der unterhaltungssuchenden Strassenbenützer gelingen, müssen neue Erlebnisse angeboten werden.

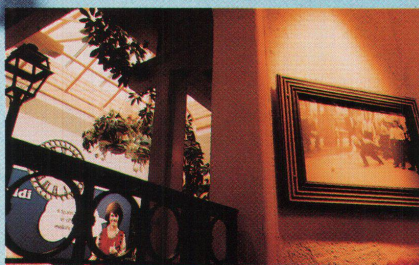
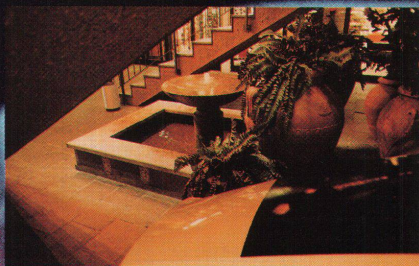
Heute finden in Autobahngaststätten Volksmusikfeste und Countrykonzerte statt. Mövenpick organisiert sogar Kindernachmittage. Überhaupt ist dieser Konzern führend im Verkaufen von Erlebnissen. So wurde das für urbane Zentren entwickelte Marché-Konzept mit seiner Erlebnisgastronomie kurzerhand für Betriebe an Nationalstrassen übernommen. Seit 1986



Das Motel: Coldrerio (N2)



Der Marché: Bellinzona (N2)



wird in vier Mövenpick-Nebenanlagen wieder das verkauft, was man den Leuten zuvor in Schnellimbisslokalen vorenthalten und abgewöhnt hat, etwa hausgemachte Salatsauce statt Mövenpick-Fertigsaucen.

Damit ist der vom Gesetzgeber vor 30 Jahren formulierte Anforderungskatalog für Nebenanlagen an Nationalstrassen endgültig auf den Kopf gestellt. Um Benzin und Toiletten geht es nur noch nebenbei. Dafür gleichen die Verkaufsräume je länger, je mehr den Duty-free-Shops internationaler Flughäfen. Die Erfrischungsräume sind zu kleinen Ausgaben des legendären Alpmare geworden. Was schliesslich die Restaurants betrifft, so gibt sich Mövenpick in seinen Marchés alle Mühe zu beweisen, dass der Weg ins Schlaraffenland über die Autobahn führt.

Auch die Raststätte Bellinzona-Nord gehört zu dieser Gattung. Von aussen ist sie von einer Kantine der Autobahnpolizei kaum zu unterscheiden. Dafür stimmen die inneren Werte. Wer sich hier niederlässt, hat Rastlosigkeit und Unruhe abgestreift. Die Zeit steht still, hier ist man angekommen. Man braucht nur noch auszuwählen zwischen all diesen Köstlichkeiten aus Ausstattungskatalogen und Speisekarten. Das ist er, der Konsumtempel mit Weihgaben aus aller Herren Ländern. Wer möchte da, ob diesen Halden und Bergen von Gutem und Schönem, noch behaupten, dass die Architektur dieses Ortes nicht das Wahre sei? Eine solche Behauptung wäre banal, denn hier wird nicht an Gebäuden gebaut, sondern an Träumen. ■

