

Bericht der Architekten

Reisen und Rasten sind unabdingbar miteinander verbunden. Das galt für Reisende am Gotthard stets in besonderem Masse und das tut es auch heute noch. Selbst der Gewohnte nimmt die Reise durch den Gotthard als Übergang wahr, und eine Rast ist immer eine Rast vor oder nach dem Übergang. Deshalb ist die Gotthard Raststätte auch nicht irgendeine Raststätte an irgendeinem Weg, sondern ein spezieller Ort, der vor oder nach dem besonderen Ereignis aufgesucht wird. Im Fall des neuen Hauptgebäudes wird der Reisende angesprochen, der den Gotthard hinter sich gelassen hat, der nun dazu eingeladen werden soll, hier zu rasten.

Wer die Autobahn benutzt, ist in der Regel in Eile. Die Rast ist so gesehen eine Störung, in der Absicht, so rasch als möglich von einem Ort zum anderen zu kommen. Es braucht deshalb eine kleine innere Überwindung, den Fuss vom Gaspedal zu nehmen oder mindestens einen Anlass. Oft genug ist dieser Anlass auf der Gotthardautobahn kein freiwilliger. Das Projekt für das neue Hauptgebäude ist aber ganz darauf ausgerichtet, dass sich der Besucher ohne äusseren Zwang zur Rast entschliesst, weil sie attraktiv sein soll.

Seit in der Schweiz vor mehr als 30 Jahren die ersten Raststätten ihre Tore öffneten, hat sich vieles gewandelt. Die Ausrichtung auf die reine Befriedigung von Bedürfnissen entspricht nicht mehr den Ansprüchen einer Gesellschaft, die unterhalten sein will und die darauf abgerichtet ist, alles als Erlebnis zu begreifen. So erfüllen auch die Raststätten heute nicht mehr bloss ihren eigentlichen Zweck, sie vermitteln dem Besucher genauso wie Einkaufszentren ein ganz bestimmtes Erlebnis. Vielerorts ist denn das Publikum einer Raststätte auch nicht mehr ein reines Durchreisepublikum, denn es besteht zunehmend auch aus Gästen, die den Besuch der Raststätte selber zum Ziel haben. Dies insbesondere dann, wenn die Raststätte ein besonderes Erlebnis zu bieten hat, das andernorts offenbar nicht zu haben ist.

Es wäre vermessen zu glauben, die Gotthard Raststätte könne oder müsse nun Zielpublikum im grossen Stil anziehen. Dazu wurde sie auch nicht geschaffen. Es ist aber wichtig, dass sie sich auf die neuen gesellschaftlichen Gegebenheiten ausrichtet und ihren Gästen das erwartete besondere Erlebnis ermöglicht. Das tut sie einerseits durch hervorragende, vielleicht auch unerwartete, gastronomische Angebote und eine entsprechende Palette von Einrichtungen und Dienstleistungen, andererseits aber auch durch ein Gebäude, das sich vom Durchschnitt abhebt und eine ganz bestimmte architektonische Auseinandersetzung mit einem spezifischen Ort sucht. Dazu seien an dieser Stelle einige Gedanken, die wir als Projektverfasser anstellten, angebracht.

Wer von Süden her auf die Gotthard Raststätte zufährt, sieht sie nicht. Sie liegt im Innenradius einer Kurve hinter Bäumen verborgen und wäre auch nicht sichtbar, wenn das Hauptgebäude unverhältnismässig hoch wäre. Bei der Konzeption konnte es deshalb nicht darum gehen, ein architektonisches Zeichen zu setzen, das von weither sichtbar ist. Wir haben uns vielmehr darauf konzentriert, einen Ort mit Erinnerungswert zu schaffen, der sich dem Vorbeifahrenden einprägt, damit er ihn auf der Rückreise oder bei wiederholten Reisen aufsucht.

Wir haben uns bei unseren Grundsatzüberlegungen an einen Gebäudetypus gehalten, den wir von anderen Verkehrsträgern her bestens kennen. Die Autobahn weist nämlich Ähnlichkeiten zur Eisenbahn oder zum Flugverkehr auf. Ihre Gemeinsamkeit liegt darin, dass sie allesamt Hochleistungssysteme sind und nur an ganz bestimmten Stellen betreten oder verlassen werden können. An diesen Stellen befinden sich jeweils nicht nur die Zugänge, sondern auch eine ganze Reihe von Einrichtungen, die dem Wohlbefinden des Reisenden dienen. Fast immer sind sie in einer Halle – Bahnhofhalle oder Abflughalle – vereint, haben eine ganz eigene Ausstrahlung und vermitteln dem Besucher ein besonderes Raumerlebnis. Auf diesen Bautypus haben wir Bezug genommen. Wir wollten die neue Raststätte in einer artverwandten Halle unterbringen, die nicht nur eine hohe Nutzungsflexibilität aufweist, sondern als Raum auch genügend Potenzial dazu hat, eine eigene Identität zu entwickeln. Diese ist unter anderem durch Grösse, Raumgestalt, Lichtführung, Materialwahl und letztlich auch durch den Bezug zwischen Innen- und Aussenraum bestimmt.

Neben solchen typologischen Überlegungen spielten aber auch lokale Faktoren eine Rolle. Nicht irgendein Ort, sondern der Dimmerschachen ist der Standort für diese Halle. Also sollte sie auch Eigenschaften aufweisen, die nur an diesem ganz spezifischen Ort zu haben sind. Wer sich mit offenen Augen – zugegebenermassen nicht als rasender Automobilist – im Dimmerschachen umschaut, wird etwas entdecken, das es in dieser Form wirklich nur dort gibt. Hier vereinen sich räumliche Kraftlinien, die ungewohnte, ja spektakuläre Blicke auf einzelne markante Berggipfel erlauben, die wir aus unserer gewohnten Perspektive nicht kennen. Warum also nicht diese Kraftlinien einfangen, im Gebäude vereinen und zum Thema der Raumgestalt machen?

Wir haben deshalb versucht, die ganz speziellen Ausblicke auf die markanten Bergspitzen der Umgebung gezielt einzufangen und zum Thema des Gebäudes zu machen. Sie sollen wie Wandbilder den Blick des Besuchers auf die besonderen Merkmale der Urner Landschaft lenken und auf diese Weise eine Vernetzung des Innenraums mit dem Aussenraum erzielen. Was dabei entstanden ist, sind Bilder von grosser Aussagekraft und Dramatik, je nach Standort des Betrachters aber natürlich auch je nach seiner Bereitschaft und Befähigung, überhaupt etwas wahrnehmen zu wollen. Diese Vernetzung mit dem Ort

gibt der Halle eine Identität, die sie eben nur an dieser Stelle und nirgendwo anders haben kann.

Wir wollen den Besucher aber nicht als Bildungsbürger abstempeln und ihn – der sich ja vor allem auf die Fahrt auf der Autobahn konzentrieren muss – auch nicht mit lauter schöngestigen Konzeptideen strapazieren. Wir wollen ihm aber ein Raumerlebnis vermitteln, das er nur hier, an diesem Ort, haben kann und das bei ihm mindestens unbewusst einen nachhaltigen Eindruck hinterlässt. Wir holen ihn deshalb mit einem Gebäude ab, dessen Äusseres mit seinen wenigen, übergrossen Fenstern und dem Guckrohr zum Bristenstock die dargestellte Vernetzung mit gezielten Ausblicken auf die Landschaft erkennbar werden lässt. Ein Gebäude, das durch seine metallene Fassade zugleich Referenzen zum Geschehen auf der Strasse aufnimmt und Bezüge zur metallenen Welt der Fahrzeuge, der Bewegung, der Technik und der Geschwindigkeit schafft.

Wer das Gebäude betritt, hat sich aber zur Rast entschlossen. Deshalb erscheint das Innere als Kontrast. Hier erwartet ihn eine weiche, entspannte Innenwelt in warmen Farbtönen: Die Halle ist vollständig mit gelochten seidenglänzenden Holzplatten ausgekleidet. Das Licht wirkt hier sanft, die Akustik ist gedämpft, die Raumwahrnehmung bildet einen Kontrast zur Aussenwelt. Es ist letztlich dem Besucher selber überlassen, wie viel er von diesen konzeptionellen Ansätzen mitnehmen will. Wir glauben aber, durch das plakative Raumkonzept einen Ort geschaffen zu haben, der sich einprägt und der zum Besuch einlädt, was ja letztlich auch das Ziel und die Aufgabe der Raststätte sein soll.

Gemeinsam mit der Baukommission entschieden wir uns, den hinteren Teil des alten Hauptgebäudes nicht abzureissen, sondern umzubauen. Das hatte folgeschwere Konsequenzen im Bauprozess, der sich dadurch natürlich nicht vereinfachte. Vieles war dann in Realität auch nicht so beschaffen wie erwartet und die Frage, ob ein Totalersatz nicht einfacher gewesen wäre, stellte sich im Zusammenhang mit unerwarteten Zusatzkosten mehr als einmal. Sicher hätte ein Abbruch den Weg mindestens vordergründig vereinfacht. Da der Satellit aber vom Hauptgebäude aus gesteuert wird und zahlreiche Verbindungen aufrechterhalten werden mussten, hätten sich jedoch mit Sicherheit zusätzliche Komplikationen eingestellt. Ein Totalabbruch hätte auch längere Bauprozesse nach sich gezogen und es wäre eingetreten, was in solchen Fällen nahe liegt: Das Programm hätte sich ausgeweitet und der Wunsch wäre dabei wie allzu oft zum Vater des Gedankens geworden.

Die verbliebene Bausubstanz, namentlich der rückwärtige Gebäudeteil und das ganze Untergeschoss, bildeten bei der Neukonzeption aber nicht nur eine natürliche Beschränkung in der Ausdehnung. Sie waren auch Referenzpunkte für die architektonische Auseinandersetzung mit der Baugeschichte des Objekts. Sie lässt sich nur ablesen, wenn

der Bestand einbezogen wird. Im Umgang mit bestehender Bausubstanz neigt man heute sehr schnell dazu, die Väter zu ermorden, um die Grossväter heilig zu sprechen. In diesem Sinne haben wir uns für die Väter entschieden.

Der Felssturz von Ende Mai 2006 führte zu einer jähen, zeitlich aber nicht planbaren Schliessung der Autobahn. Diese Pause eröffnete die Möglichkeit, die neue Rampe zur Personenunterführung vorzuziehen und in definitiver Form zu bauen. Dieser Entscheid sollte sich in der Folge als äusserst wertvoll erweisen. Die neue Aussenrampe ermöglichte nämlich einen weitgehend ungestörten Baubetrieb im Innern des Hauptgebäudes und verbesserte den Personenfluss zum Satelliten massiv. Nach der Eröffnung des Provisoriums am 18. Oktober 2006 konnte mit den Räumungsarbeiten des Hauptgebäudes begonnen werden. Anfang November starteten die eigentlichen Hauptarbeiten. Nach einigen Zwischenfällen in der Abbruchphase konnte die Situation relativ rasch stabilisiert werden, und die Bauarbeiten schritten zügig voran.

Neun Monate bilden für ein derartig aufwändiges und kompliziertes Bauwerk mit einem sehr hohen Ausbaustandard in der Gebäudetechnik sowie diversen Unbekannten im Bereich des Umbaus grundsätzlich eine zu kurze Bauzeit. In Anbetracht der sprunghaft ansteigenden Umsatzzahlen des Betriebs in den Sommermonaten war aber von Anfang an klar, dass die Sommersaison 2007 für die Raststätte nicht verloren gehen durfte. Alle Beteiligten stellten sich deshalb dieser grossen Herausforderung und zeigten einen enormen Einsatz. Hohe Motivation der Beauftragten, kurze, unkomplizierte Entscheidungswege der Organe der Bauherrschaft, ein sehr hohes Mass an Toleranz seitens der Geschäftsleitung und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Raststätte, letztlich aber auch die äusserst vorteilhaften Witterungsverhältnisse bildeten die weichen Faktoren, die wesentlich zum Erreichen des Ziels beitrugen. Auf der Seite der harten Faktoren kamen diverse Provisorien und baubeschleunigende Massnahmen zum Zuge, die natürlich alle nicht gratis zu haben waren, die aber immer am Ziel der rechtzeitigen Eröffnung gemessen wurden.

Die Gotthard Raststätte setzt mit diesem Hauptgebäude neue Massstäbe. Es soll Zeichen sein für den Wandel im Verständnis gegenüber der Gesellschaft, gegenüber der eigenen Aufgabe, aber auch gegenüber einer nicht grenzenlos verfügbaren Umwelt. Bei der Neukonzeption wurde deshalb grosser Wert auf die Reduktion von Schadstoffen und CO₂-Ausstoss gelegt. Ebenso sollten erneuerbare Energien vermehrt eingesetzt werden. Dank einer neuen Grundwasserwärmepumpe wird sich der CO₂-Ausstoss auf einen Siebtel der früheren Menge verringern und die Schadstoffmenge sogar um den Faktor 10. Ebenso werden Trinkwasser- und Abwassermengen und der Verbrauch an Heizöl trotz höherer Leistung zurückgehen. Die Raststätte leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität und einer erhöhten Nachhaltigkeit.



Neueröffnung Süd-Nord am 5. Juli 2007

Das Gebäude kann nun seinem Betrieb übergeben werden. Die Raststätte darf stolz auf ihren Mut sein, den sie mit diesem Schritt beweist. Sie könnte es nicht, wenn nicht alle Beteiligten einen übermässigen Einsatz gezeigt hätten. Ihnen gehört der grosse Dank jener, die hier ihr Kapital eingesetzt haben und die nun hoffentlich alle ihre Erwartungen erfüllt sehen. Wir danken unserseits all jenen, die hier ihr Bestes gegeben haben: Der Baukommission, der Geschäftsleitung, den Mitarbeitenden des Betriebs, den Planern und ganz besonders den vielen grossartigen Handwerkern, die hier wirklich gezeigt haben, was in ihnen steckt.

Germann & Achermann AG

Max Germann, Architekt, und Martino Epp, Projektleiter