

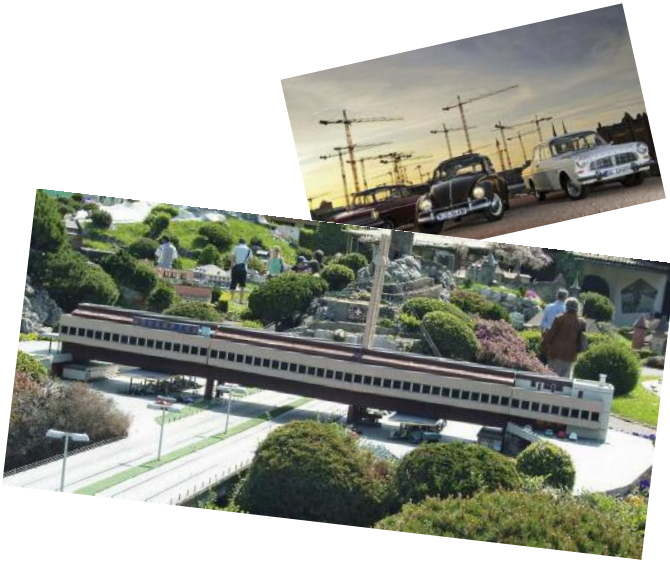


Benjoni

**WÜRENLOSER
BLÄTTER 2010**

Impressum:
Würenloser Blätter
Herausgeber
Redaktion
Layout und Produktion
Titel-Illustration
Druck

Zehnte Ausgabe, 2010
Kulturkreis Würenlos, Einwohner- und Ortsbürgergemeinde Würenlos
Roman Würsch
3-W WERBUNG, Waldmeier www.3-w.ch
Richard Benzoni
Druckprodukt Buchmann, 8047 Zürich



Die Fakten

Eröffnung: 24. November 1972

Architekten: Marti + Kast
(heute: Marti Partner Architekten und Planer AG)

140 m lang
18,6 bis 36 m breit
Brückenhöhe: 17 m
45 m hohe Pylonen (28 m über dem Dach)
1200 Tonnen Stahl
7800 m² Geschossfläche:
50000 m³ Raum
6200 m² Fassadenfläche
Gastronomieplätze 1972: 650 (heute: 500)
2,3 Mio. Besucher pro Jahr (heute)
1,2 Mio. Tankstopps pro Jahr (heute)
25 Mio. Franken Baukosten 1970
23 Mio. Franken Umbaukosten 2004

Sanierung/Umbau: 2004 (Dauer 1 Jahr)



Denk

mal!



massive Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur: 1950 säumten 18 Bauernhöfe die Land- und 14 Höfe die Dorfstrasse. Die Würenloser Blätter interessieren sich aber nicht nur für die Häuser, sondern auch für die Menschen, die sie bewohnen: Karl Wiederkehr lässt in vier wunderbaren Interviews eine Bauersfrau und drei Bauern aus ihrem Leben erzählen.

Welcher Würenloser käme auf die Idee, die Autobahnraststätte als Ikone der 70er Jahre unter Schutz stellen zu wollen? Der Aargauer Historiker Andreas Steigmeier hat genau dies im Vorfeld der Sanierung der Shoppingbrücke in einem Leserbrief gefordert – ungehört. Dieser Ruf des Historikers war für den Autor Roman Würsch Ausgangspunkt für einen Blick in die Entstehungsgeschichte der Autobahnraststätte und für eine Auseinandersetzung mit dem Denkmalschutz für zeitgenössische Bauten.

Im Siedlungsgebiet von Würenlos haben alte Bürgergeschlechter prägende Spuren hinterlassen. Peter Früh zeigt, wie stark allein die drei zahlenmässig grössten Geschlechter heute noch präsent sind. Ist das eine liebenswürdige Eigentümlichkeit, die man sonst eher in abgelegenen

Bergdörfern antrifft, oder offenbaren sich da heimliche Machtstrukturen, die vom Nichteingeweihten so leicht nicht erkennbar sind?

Die Thematik des Schutzes von besonderen Bauten und der Siedlungsstruktur insgesamt ist von grosser Bedeutung für die Weiterentwicklung der Gemeinde. In diesem Sinne hoffen die Autoren, dass die Lektüre nicht nur Freude bereitet, sondern auch Themen ins Bewusstsein bringt und zu anregenden Gesprächen anstiftet.

Roman Würsch, November 2010
Kulturkreis Würenlos

Ein grosser Wurf mit zu wenig Beachtung

Die Frage «Welches ist das bedeutendste oder bekannteste Bauwerk von Würenlos?» ist leicht zu beantworten: Es ist die Autobahnraststätte. Manche mögen einwenden, es sei der Doppelzwiebelturm der Alten Kirche. Zum Glück fahren aber nicht jährlich über 100 000 Fahrzeuge am Doppelzwiebelturm vorbei und es verabreden sich nicht Tausende von Reisenden vor der Alten Kirche. Genau dies geschieht nämlich auf dem Parkplatz und im Restaurant der Autobahnraststätte. Praktisch stündlich verabreden und treffen sich dort Reisende, wie eine Google-Suche nach «Autobahnraststätte & Würenlos» oder «Fressbalken» zeigt. Und nicht zuletzt hat die Autobahnraststätte einen Bild- und Texteintrag im Band 7 der Kunstdenkmäler der Schweiz.

Betrachtet man die Dimensionen des Bauwerkes, welches das Limmattal an seiner engsten Stelle zwischen Baden und Zürich auffällig markiert, dann wird seine Bedeutung sofort klar: Es gibt kein zwei-

tes Gebäude in Würenlos mit einer Länge von über 140 Metern, und einer Breite zwischen 18 und 36 Metern. Dazu kommen noch die beiden markanten Pylonen, die das Gebäudedach um 28 Meter überragen und mit einer Gesamthöhe von 45 Metern schon von weit her sichtbar sind.

In absehbarer Zeit feiert diese Ikone der 70er Jahre Geburtstag: 40 Jahre sind vergangen, seit die Autobahn bis Neuenhof (7.10.1970) und dann bis Zürich (1971) eröffnet wurde und damit auch die Shopping- oder Restaurantbrücke ab 1972 zu einem Wahrzeichen für Mobilität geworden ist.

Weshalb in Würenlos?

Von Beginn an war dem Bund als Erbauer des schweizerischen Autobahnnetzes klar, dass es auf dem Netz nicht nur Tankstellen, sondern auch Raststätten geben muss. Im Beamtenjargon hiessen diese Einrichtungen «Nebenanlagen», die in

einem bestimmten Abstand voneinander zu stehen hatten. So fiel die Wahl auf Würenlos und es wurde im Jahr 1968 vom aargauischen Tiefbauamt ein Submissionswettbewerb für den «Rastplatz Neuwiesen» ausgeschrieben. Die Anlage sollte beidseitig der Autobahn Tankstellen, Erfrischungsräume und Restaurants und gleichzeitig eine Verbindungsmöglichkeit

zwischen der Nord- und Südseite haben. Der Bau sollte nicht als Talriegel wirken und «ein relativ durchsichtiges Tor bilden». Der damalige Gemeindeammann Gottfried Wiedemeier erzählt im persönlichen Gespräch, dass die allerersten Vorstellungen darin bestanden, die Furtbachbucht mit einem Damm aufzuschütten und die Raststätte auf diesem Damm zu

Gute Kontakte wollen gepflegt sein ...

Es ist ja nichts Aussergewöhnliches, dass sich Behörden einerseits und Investoren andererseits gut verstehen und die einen bereit sind, für die gute Zusammenarbeit etwas zu investieren. Jedenfalls hat der Direktor von Gulf Oil Switzerland die Mitglieder des Würenloser Gemeinderats – mit Gattinnen – zu einem Ausflug eingeladen. Es ging dabei natürlich primär um eine Horizonterweiterung, stand doch die Besichtigung der Raffinerie der Cressier S.A. im Zentrum. Gemäss dem gut dokumentierten Schriftverkehr hat der Gemeindeschreiber die Einladung verdankt: «Selbstverständlich nehmen wir die Einladung gerne an» und versprochen, einen Termin zu nennen. Am 23. Juni 1969 reiste dann der Gemeinderat in corpore und in Begleitung der Gattinnen nach Cressier. Man fuhr mit dem Bus nach Solothurn, wo sodann ein Aareschiff bestiegen wurde, das die Gesellschaft nach Twann führte. Um 12.30 Uhr nahm man daselbst das Mittagessen ein. Um 15 Uhr fuhr dann die Gesellschaft weiter nach Cressier, wo um 15.30 Uhr die Raffinerie besichtigt wurde. Anschliessend wurde gemeinsam noch ein Zvieri eingenommen. Um 17.45 Uhr bestiegen gemäss Programm die Würenloser den Bus nach Hause.

Wo die Schwerpunkte dieser Exkursion lagen, zeigt das Dankeschreiben: «... Herzlich danken wir für die gebotene sehr genussreiche Fahrt, die vorzügliche Verpflegung und vor allem für die Führung durch die Raffinerieanlagen. ... Wir freuen uns ganz besonders über den mit Ihren massgebenden Persönlichkeiten gefundenen Kontakt, der – wir zweifeln nicht daran – zu einem guten Einvernehmen bei den zukünftigen Verhandlungen über die Realisierung Ihrer grossen Bauvorhaben führen wird ...»

Immerhin ging ein Doppel an die Baudirektion des Kantons Aargau, womit jeglicher Verdacht auf Einflussnahme sofort ausgeräumt werden konnte. Oder: «Honi soit qui mal y pense.»

1
Der damalige Gemeindevorsteher
Gottfried Wiedemeier, 1972.



bauen. Dagegen habe sich der Gemeinderat jedoch mit Kräften gewehrt.

In einer ersten Planungsphase ging man unter anderem von 300 Restaurantplätzen aus. Gulf Oil Switzerland stand als Interessent für die Tankstellen bereit und für den Gastronomiebetrieb erhielt die Mövenpick/Silberkugel AG den Zuschlag, nachdem auch die Merkur AG und die Firma Wienerwald im Rennen gewesen waren.

Das Geschäft an den Autobahnen beziehungsweise die Verpflegung der Reisenden durfte aus politischer Sicht nicht dem Zufall oder der freien Wirtschaft überlassen werden: Der Bundesrat erliess dazu Vorschriften, die dazu führten, dass die

Raststätte in Würenlos als Vollrestaurant geplant werden musste, im Gegensatz zu Rastplätzen, Tankstellen oder kleinen Restaurants.

Für den Bau wurde am 4. Februar 1971 die Autobahnraststätte Würenlos AG gegründet. Mövenpick und Gulf Oil Switzerland waren zu je 50 Prozent an der Firma beteiligt, die verpflichtet war, den Sitz in Würenlos zu haben.

Damals wurde mit folgenden Planungsdaten gerechnet: 50 000 Fahrzeuge passieren pro Tag die Raststätte, 15 von 100 Fahrzeugen halten bei Raststätten an, 8 von 100 Fahrzeugen besuchen ein Restaurant (mit durchschnittlich 2 Personen), daraus ergeben sich 8000 Gäste pro Tag.

Bei den Rechenbeispielen ging man weiter davon aus, dass die Bevölkerung im dicht besiedelten Limmattal die Brücke auch als attraktives Ziel betrachten würde. Aus diesen Überlegungen resultierte ein Konzept mit vier verschiedenen Restaurants im oberen Geschoss und einer Laden-, Ausstellungs- und Kioskpassage in der Eingangsetage. Die Planer der Sanierung, die im Jahr 2004 vollzogen wurde, mussten mit einem Verkehrsaufkommen umgehen, das doppelt so gross war wie die Annahmen in den späten 60er Jahren.

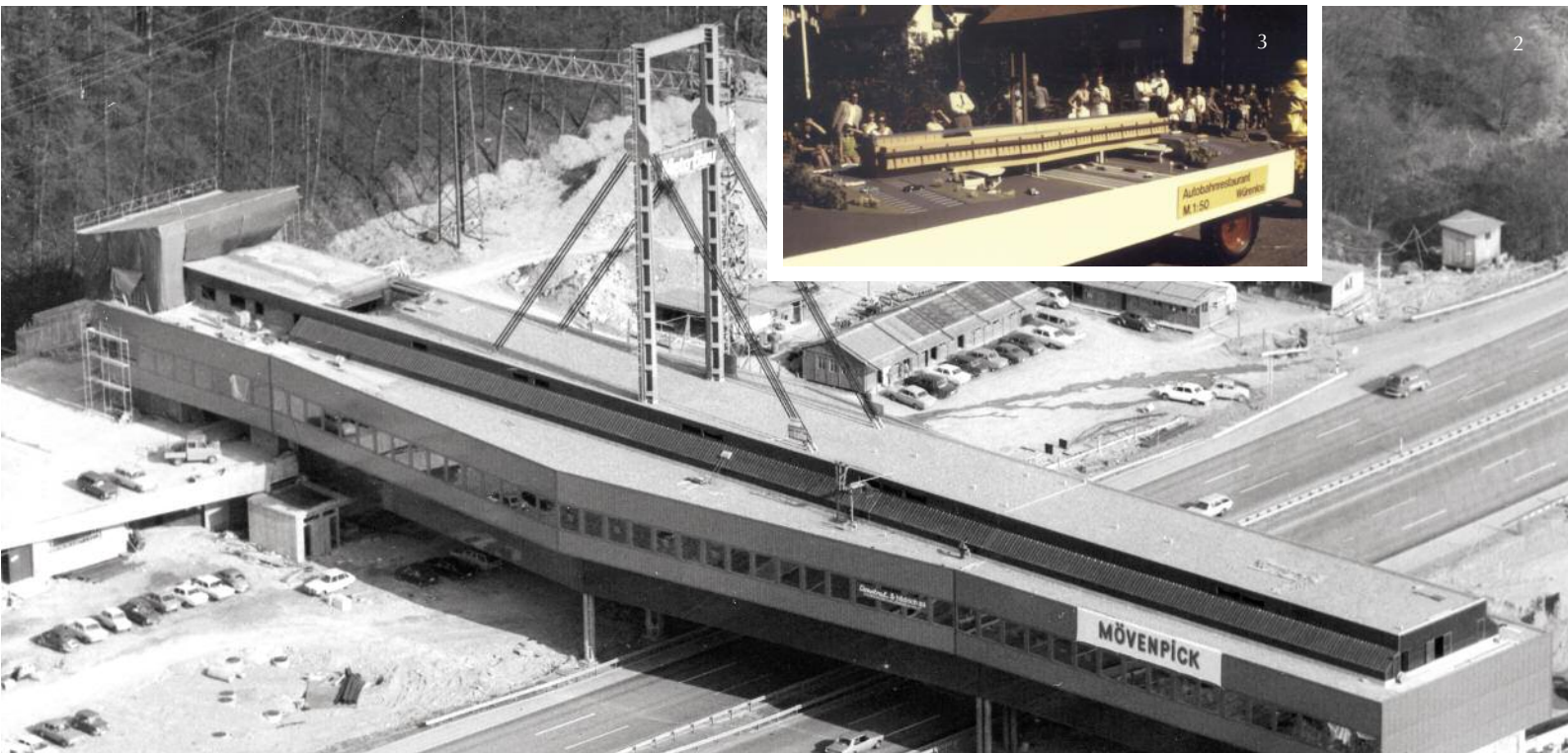
Wie stand die Bevölkerung zu diesem Projekt?

Die Gemeinde hatte die Stimmbürger am 22. Mai 1970 zu einer Orientierungsversammlung ins Säli des Hotels Bahnhof eingeladen. In der Einladung hiess es: «Es handelt sich hier um ein sehr umfangreiches Bauvorhaben, das für unsere Gemeinde einige Bedeutung haben wird.» Das «Badener Tagblatt» berichtete erst am 15. Juni über dieses bedeutende Vorhaben, leider ohne auf die Versammlung

einzugehen. Die Zeitungsspalten waren in jenen Wochen und Monaten mit einem dominierenden Thema gefüllt: der Schwarzenbach-Initiative. Gottfried Wiedemeier, der damalige Gemeindeamman, erinnert sich, dass es keine Opposition gegen das Vorhaben der Autobahnraststätte gab. «Wir konnten zeigen, dass wir uns für eine vernünftige Lösung eingesetzt haben.» Es habe sicher auch Zweifler und Kritiker gegeben, aber die meisten hätten den Entscheid, dass es die Autobahnraststätte brauche, mitgetragen. In den Gemeinderatsakten und in den ge-

2
Die Autobahnraststätte in der Bau-phase, 1972.

3
An der 1100-Jahr-Feier wurde ein riesiges Modell der Raststättenbrücke gezeigt.



sichteten Schachteln zur Thematik der Autobahnraststätte liess sich neben der Einladung für die Versammlung nicht der geringste weitere Hinweis auf diese Orientierungsversammlung finden. Ob sich die Würenloser Bevölkerung der Bedeutung dieses Projektes, weitab der Siedlung, bewusst war, lässt sich heute wegen der fehlenden Quellen nicht mehr beurteilen. In dieser Zeit liefen einerseits ringsum einschneidende Veränderungen ab (Autobahnbau, Shopping-Center Spreitenbach, Rangierbahnhof Spreitenbach, Heitersbergtunnel) und andererseits stand

4
Der Bau wurde noch vor der Eröffnung der Autobahn begonnen. Das Stahlgerüst wird noch nicht durch die zwei Pylonen getragen.



mit der 1100-Jahr-Feier der Gemeinde ein viel wichtigerer gemeindeinterner Anlass bevor.

Das Bauwerk

Das imposante Bauwerk, das damals in der Fachwelt hoch beachtet wurde, im-

merhin war es die grösste über eine Autobahn gespannte Raststätte in Europa, hatte in Deutschland zwei Vorbilder («Dammer Berge» und «Frankenwald»). Die Brückenvariante der Raststätten wurde in Deutschland nach 1968 aber nicht mehr weiterverfolgt, weil die erwarteten Einsparungen im Bau und vor allem im Betrieb nicht erzielt werden konnten (Johannes Wölki: Rastanlagen, 2005). Eine Würenloser Delegation besuchte zusammen mit dem Architekten Max Lüscher die Raststätte Dammer Berge in Deutschland. Lüscher lieferte zur 1968 erbauten Brückenraststätte eine Analyse und gleichzeitig eine Bewertung des Projektes des Büros Marti + Kast, das den Wettbewerb für den Bau gewonnen hatte: «Abschliessend sei festgestellt, dass die vorliegenden Pläne eine wesentliche Überarbeitung und Verbesserung der früheren Projekte zeigen. Sicherlich werden insbesondere die grossen, geschlossenen Gebäudeteile auf einige Kritik stossen, Wir haben es jedoch hier mit einer aussergewöhnlichen Aufgabe zu tun, die auch eine aussergewöhnliche Lösung ergeben muss.» (Max Lüscher, 11.1.1971) Für die Beurteilung der Fassadengestaltung traf sich am 17. Februar 1971 eine illustre Gruppe auf der Baustelle. Sogar Regierungsrat Jürg Ursprung war anwe-

send und «beglückwünscht die Bauherrschaft zu ihrem mutigen und imposanten Bauvorhaben ...». Architekt Max Lüscher betont, dass die Verkehrssicherheit auf der Autobahn unter allen Umständen und Witterungsverhältnissen gegenüber den ästhetischen Ansprüchen Priorität haben müsse. Im Protokoll finden sich zwei Würenloser Stimmen: Charles Schaerer (damals Gemeinderat) und Anton Möckel werden im Protokoll dahingehend zitiert, dass das vorgesehene Konzept und die Farbgebung mit ihren Vorstellungen übereinstimmen. Der Vertreter des Kantons, Dr. Jules Koch, stellt «das generelle Einverständnis des Kantons und der Gemeinde Würenlos mit der vorgesehenen

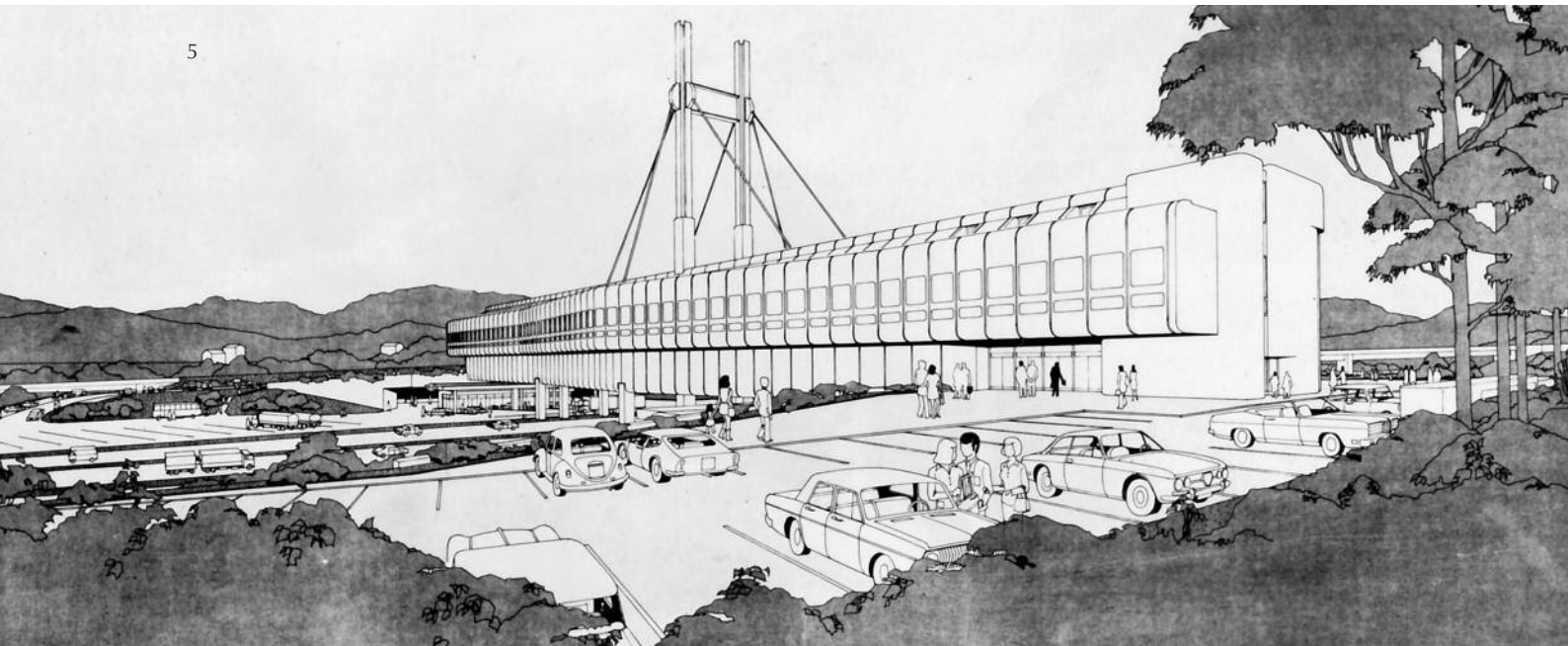
Gestaltung und Farbgebung der Fassaden des Brückenrestaurants fest». Die Baukommission der Gemeinde zeigt sich in ihrer Sitzung vom 3. Mai 1971 ebenfalls befriedigt von der vorgeschlagenen Fassadengestaltung.

Wer hats erfunden?

Die orange-braune Fassade und vor allem die Form entsprachen nicht mehr dem Entwurf, mit welchem das Büro Marti + Kast den Wettbewerb gewonnen und bis zur Baubewilligung weiterentwickelt hatte. Dies erzählt Hans Kast, der damalige Architekt. Sie hätten eine elegantere, flüssige und rundere Form vorgeschlagen.

5
Das Projekt von Marti + Kast hatte runde Formen und war auf der ganzen Länge transparent, 1970.

5



«Wir wollten vor allem eine offene Brücke, die als Brücke über eine Autobahn erlebbar ist», erinnert sich Hans Kast. Dass diese nicht so realisiert worden sei, liege daran, dass Mövenpick das Projekt nach Vorliegen der Baubewilligung in andere Hände gelegt habe. Die neuen Architekten hätten sich an ein Burgenkonzept angelehnt und operierten mit der Nähe zur Habsburg. Dies nicht nur mit dem Restaurant Habsburg-Grill, sondern auch mit der betonten Abschottung gegen aussen. Dieser Übergang in der Verantwortung ging natürlich nicht ganz geräuschlos vonstatten: Marti + Kast wehrten sich und stritten um eine Entschädigung.

Würenlos hatte wenig zu melden

Welche Aufgabe fiel der Gemeinde in diesem grossen Projekt überhaupt zu? Ein Rechtsgutachten des Kantons zeigte im Oktober 1969, dass die Kompetenzen der Gemeinde nicht sehr weit reichen würden. «Die Gemeinde hatte nicht viel zu sagen», bestätigt auch Gottfried Wiedemeier, «aber wir haben uns trotzdem für eine gute Lösung im Sinne der Gemeinde bemüht.» Der Gutachter des Kantons

stellte fest, dass eine Einzonung des Gebietes nicht nötig und die Bewilligungsbehörde für den Bau der Kanton sei.

Weiter postulierte er, dass die Gemeinde den Bau bewilligen müsse, selbst wenn kommunale Zonen- und Bauvorschriften dies verbieten würden.

Dem Bewilligungsverfahren ging die Bereinigung der grundrechtlichen Situation voran. In einem Baurechtsvertrag trat der Kanton als Grundeigentümer das Baurecht an Mövenpick/Gulf Oil ab.

Im Juli 1970 bewilligte der Gemeinderat Würenlos das Projekt, verknüpft mit einigen Auflagen. Die Bauherrschaft beschwert sich darauf beim Baudepartement («Wir sind erstaunt, dass die Gemeinde Würenlos versucht ...»), dass die Gemeinde versuche, Auflagen zu machen, die bereits im Baurechtsvertrag geregelt seien. Zudem sei im Baurechtsvertrag festgehalten, dass nur der Kanton nach Anhörung der Gemeinde die Baubewilligung erteilen werde. Die Bewilligung des Kantons folgte im Oktober 1970. Die definitive baupolizeiliche Bewilligung erteilte die Gemeinde der inzwischen gegründeten Autobahnraststätte Würenlos AG am 26. Oktober 1971, wiederum mit Auflagen. Diesmal erhob die Bauherrschaft Beschwerde mittels Anwalt. Die

Verstimmung war aber wiederum nur von kurzer Dauer, denn am 22. November wurde das Verfahren wieder sistiert, weil die Gemeinde Verhandlungsbereitschaft signalisierte. Die Streitpunkte lagen im Bereich der Regelung der Ver- und Entsorgung.

Zu einer weiteren kleinen Verstimmung kam es während der Bauphase, als der Gemeinderat feststellte, dass der Anlieferungstrakt nicht gemäss den Plänen ausgeführt worden sei. Diese Mitteilung ging direkt an das Kantonale Baudepartement. Insbesondere über dieses Vorgehen zeigte

sich die Bauherrschaft bzw. deren Anwalt «peinlich berührt», weil man doch bisher gute gegenseitige Beziehungen gepflegt habe. Bei einem Augenschein wurde der Zustand einvernehmlich abgesegnet.

Die grosse Aufgabe der Gemeinde: Die Gemeinde war technisch und finanziell gefordert bei der Sicherstellung der Ver- und Entsorgung der gigantischen Anlage. Sowohl im Bereich der Wasser- als auch der Stromversorgung musste ein Grossverbraucher von bisher nicht gekannter Dimension angeschlossen wer-

Zufahrt mit Umwegen ...

Etwelchen Schriftverkehr verursachte das Verbot, mit Motorfahrzeugen vom Dorf durch den Wald zum Mövenpick zu fahren. Da der Posthalter noch keinen Lieferwagen hatte und die Pakete gross waren, wollten die Betreiber ihre Post im Dorf selber abholen, aber nicht über Neuenhof oder Oetwil fahren. Der Posthalter, der Direktor der Raststätte und die Bank SBG intervenierten in dieser Angelegenheit. Schliesslich rang sich der Gemeinderat durch, für Arzt, Feuerwehr, Post und Lieferanten aus der Gemeinde eine Ausnahme zu gestatten. Für die Mutter eines ängstlichen, sensiblen Jungen wurde ebenfalls eine Fahrbewilligung erteilt.

Der Arzt, der offenbar nicht selten zu kranken Angestellten gerufen worden ist, beklagte den «verhängnisvollen Zeitverlust», den er erleiden würde – zulasten des Patienten natürlich –, wenn er über Neuenhof oder Oetwil fahren müsste. Dieser versicherte bei seinem Gesuch aber, dass er «zur Einverleibung eines Schlummerbechers» das Verbot selbstverständlich beachten würde. Der Gemeinderat antwortet nicht weniger gewitzt: «Wie Sie sehen, ist damit Ihrem Gesuch vom 3. November 1972 entsprochen worden. Was den Schlummerbecher anbetrifft, dürften – in nächster Zeit jedenfalls – gewisse Schwierigkeiten entstehen, nachdem die Autobahnrestaurants promillefrei geführt werden.»

den. Anspruchsvoll war nicht nur die Bewältigung der Mengen (gleich viel wie 1000 Einwohner), sondern auch die Trennung von Brauch- und Kühlwasser. Monatlang wurde deshalb über Anschlussgebühren, Tarife und über Kostenverteiler debattiert.

Dringend gesucht: Betten für das Personal

Im März 1972 sahen die Verantwortlichen von Mövenpick die Eröffnung des Restaurants gefährdet, falls nicht genügend Unterkünfte für das Personal bereitgestellt werden könnten. Allein bei Mövenpick sollten 210 Angestellte arbeiten. Geplant war, in den Schlifflenen ein Personalhaus zu erstellen. Einsprachen verhinderten aber den rechtzeitigen Bau, so dass auf dem Areal der Autobahnraststätte (genauer am südlichen Brückenkopf) Provisorien aufgestellt werden mussten. Der Kanton Aargau bewilligte die Pavillons am 5. Juni 1972 und im August sind die Pavillons bereits bezugsbereit. Der Start war somit gerettet. Die Bewilligungen für die Provisorien galten nur so lange, bis das Personalhaus erstellt war. Die Personalhäuser in den Schlifflenen konnten zu Jahresbeginn 1974 bezogen

werden. Die Pavillons mussten bis Ende August 1975 abgebaut werden, blieben aber dennoch zum Teil bis 1978 stehen.

Eine schleichende Eröffnung

Würde man versuchen, die Bedeutung des Bauwerkes anhand der Dokumente im Gemeindearchiv zu definieren, käme man zum Schluss, dass die Autobahnraststätte absolut bedeutungslos gewesen sei. Jedenfalls findet sich in den gesichteten Archivalien weder über die Inbetriebnahme noch über die Eröffnungsfeierlichkeiten eine Zeile. Die Inbetriebnahme und Eröffnung war offenbar ein fließender Prozess. Irgendwann im Spätherbst wurde die Anlage in Betrieb genommen. Am Freitag, 24. November 1972, fand eine erste Eröffnung mit 200 geladenen Gästen statt, 100

6



davon waren Journalisten aus der ganzen Schweiz («BT» vom 25.11.1972 im Regionalteil; «AT» vom 25.11.1972 Frontseite und Regionalteil). Am 1. Dezember schliesslich fand die offizielle und feierliche Eröffnung statt. Eine Beilage in der Tagespresse («BT» vom 1.12.1972) und ein Beitrag in der «Tagesschau» des Schweizer Fernsehens würdigten das Ereignis.

Der Nebenbetrieb der Autobahn N1 blieb auch nach der Eröffnung immer wieder gut für politische oder andere Themen. So lancierte die Betreiberin die Idee, einen Andachtsraum zu erstellen. Dazu fehlte aber leider der Platz. Die Verschmutzung des Grundwassers führte zu Aufregung. Das Fahrverbot für die Unterführung wurde lange Zeit hitzig debattiert, unter anderem wurde dabei mit gewerblichen Argumenten gefochten. Gottfried Wiedemeier glaubt nicht, dass die Autobahnraststätte auf Würenlos und insbesondere auf das Gewerbe negative Auswirkungen gehabt habe.

Renovation nach 32 Jahren

Der Sonntags-Brunch auf der Brücke war legendär, ebenso die Auswahl an exquisiten Coupe-Kreationen. Die Liebhaber von klassischem Jazz kamen in einem regelmässigen Rhythmus in den Genuss von hochklassigen Bands. Diese Magnete haben etwas an Anziehungskraft verloren, weil sich die Bedürfnisse der Reisenden geändert haben. Mövenpick realisierte mit dem Umbau vor allem auch eine Neupositionierung als Shoppingbrücke mit 24 Ladengeschäften (vorher 16). Die ursprünglich mehrteilige Gastronomie wurde auf ein Mövenpick-Marché-Konzept konzentriert, wobei immer noch 500 Sitzplätze angeboten werden können. Neben den erkennbaren inneren Veränderungen wurde natürlich auch die gesamte Haustechnik erneuert. Die offensichtlichste Veränderung erfolgte aber aussen: Die Fassade wurde neu gestaltet. Professor

7
Die Autobahnraststätte war während der Renovation rundum verpackt, damit der Verkehr auf der Autobahn nicht gestört wurde, 2004/05.



Hubertus Menke aus München hat die neue Farbgestaltung entworfen. Die Fassade wurde nach einer gründlichen Reinigung der Oberfläche zuerst angeschliffen. Danach konnte die neue Farbe aufgetragen werden. Mit der Hilfe eines Rasters

und flexiblen Alustangen konnten die Wellenlinien perfekt auf die Fassade übertragen werden.

Roman Würsch

Der Fressbalken ein Denkmal?

Am 20. März 2004 erschien in der Regionalausgabe Baden der «Aargauer Zeitung» ein Leserbrief des Badener Historiker Andreas Steigmeier. Er reagierte auf die Ankündigung, dass die Fassadengestaltung der Autobahnraststätte erneuert würde. Unter dem Titel «Lasst ‹Fressbalken› braun-orange» bezeichnete er die Shoppingbrücke als Ikone der 70er Jahre. «Wenn ein Gebäude aus dieser Zeit unter Denkmalschutz gehört – jetzt oder später einmal –, dann er.»

Wäre das ein berechtigtes Postulat oder ist das eine übertriebene Interpretation, die im Endeffekt dazu führen könnte, dass ein solches Objekt unter Umständen nur

noch bedingt den sich verändernden Bedingungen angepasst werden könnte?

Was macht ein Objekt zum Denkmal?

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalspflege (EKfD) hat im Jahr 2007 Leitsätze zur Denkmalspflege in der Schweiz verfasst.

Ein Denkmal ist:

- für die Allgemeinheit Zeugnis einer geistigen Tätigkeit, des Kunstschaffens oder des gesellschaftlichen Lebens
- ein ortsgebundenes Objekt, das Zeug-

Lasst «Fressbalken» braun-orange

**AZ vom 17. 3. Würenlos: Luftige Wellen
für den «Fressbalken»**

Mit einem Tarnanstrich will ein Münchner Professor das Erscheinungsbild der Autobahnraststätte Würenlos «aufbrechen». Weiss er, was er da tut? Der 1970 erstellte Fressbalken ist eine Ikone seiner Zeit. Wenn ein Gebäude aus dieser Zeit unter Denkmalschutz gehört – jetzt oder später einmal –, dann er. Eine ganze Generation erinnert sich an den ersten hier genossenen Coupe. Er ermöglichte nicht nur das Essen an, sondern auch über der Autobahn. In seiner Grösse und Grossartigkeit war er eine Sensation. Gerade seine Länge macht den «Fressbalken» aus. Er braucht sich nicht zu verstecken. Wer diese Länge «aufbrechen» will, begeht Verrat am Lebensgefühl der Siebzigerjahre, als es erstmals möglich war, die fehlenden Grillwürste noch am Samstagabend um neun Uhr zu beschaffen. Nun soll er seinen «braun-orangen Mief» (so der «Tagi») verlieren – wo doch diese Farben gerade wieder top in sind, Tarnanstriche dagegen out.

*Andreas Steigmeier,
Historiker, Baden*

ungla
Mein
betro
haus
in de
meh
cher
trete
eben
bew
nich
Ort
Rec
mi
me
vor
bet
ma
oh
fer
wi
Un

Pä
W
AZ
dier
Mit
arti
wel
Da

- niswert jeglicher menschlicher Tätigkeit hat
- Teil der kollektiven Erinnerung
- bestimmt durch die möglichst vollständig überlieferte Materie mit all ihren Zeitspuren, wobei die Authentizität eine grosse Rolle spielt
- ein Objekt, das durch die menschliche Erkenntnis und die Interpretation zum Denkmal wird.

Es ist einerseits eher ungewöhnlich, dass bei einem Bauwerk, das noch nicht einmal 40 Jahre überdauert hat, bereits an einen Schutzstatus gedacht wird. Andererseits sind jene Objekte, die wir als Denkmäler aus viel früheren Zeiten kennen, auch permanent verändert und angepasst worden. Die einzelnen Stadien sind zum Teil nur noch fragmentarisch nachweisbar. Wenn die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege «die Authentizität des Denkmals, d. h. die Existenz des Denkmals in seiner möglichst vollständigen überlieferten Materie mit all ihren Zeitspuren...» fordert, weil dies die Voraussetzung für die Interpretation durch nachfolgende Generationen sei, dann hat Andreas Steigmeier recht, die Farbe müsste bleiben. Wenn das Braun, Orange und Gold den 70er-Jahre-Zeitgeist derart verkörpert, dann müsste konsequenter-

weise auch das Interieur der Nachwelt erhalten bleiben. Damit wäre jegliche Entwicklung eines solchen Objektes verunmöglicht.

Denkmal einer schnelllebigen Zeit

Genügt es nicht, die Welle in den sanften Blautönen als eine zweite Schicht zuzulassen und als eine Zeitspur zu verstehen? Sind das Konzept, die Architektur und die Nutzung an sich nicht Zeitzeuge genug? «Veränderungen an bestehenden Gebäuden gehörten zu allen Zeiten zum üblichen Baugeschehen, auch dort, wo einem Bau eine hohe historische Bedeutung zuerkannt war (Bernhard Furrer: in *DENKmal WERTE*, S. 219). Der Antrieb



für Veränderungen kommt aus praktischen Bedürfnissen oder aus der Notwendigkeit, das Objekt zu sanieren, oder sie entspringt wie bei der Fassade der Autobahnraststätte beinahe exemplarisch dem gewandelten Zeitgeist. Darf die Shoppingbrücke als Ausdruck

einer modernen, hochmobilen, zukunftsgläubigen und damit per se veränderungswilligen Gesellschaft überhaupt vor Veränderungen geschützt werden oder war es nicht vielmehr Teil des Konzeptes, sich regelmässig zu verändern?

Diese Fragen werden hier nur aufgeworfen und nicht beantwortet. Aber dennoch hat Andreas Steigmeier möglicherweise den Finger auf einen wunden Punkt gelegt: das fehlende Bewusstsein für die Bedeutung des Bauwerkes. Die schiere Dimension der Brücke ist die eine Seite. Das monumentale Werk als Sinnbild der zukunftsgläubigen, nach grenzenloser Mobilität lechzenden Gesellschaft der 60er und 70er Jahre zu verstehen, die andere.

Sich erinnern können als Grundbedürfnis

Der Mensch habe ein Grundbedürfnis nach Erinnerung, hält die EKfD in ihren Leitsätzen fest. Diese Erinnerung müsse über die physische Präsenz der Denkmäler ermöglicht werden. Die Denkmäler, heisst es in den Leitsätzen weiter, könnten nicht einfach weggelegt werden, aber sie könnten der Gleichgültigkeit anheim fal-

len beziehungsweise einfach ignoriert werden.

Daraus folgt, die Menschen müssen sich erinnern wollen beziehungsweise das Objekt wahrnehmen. Das fehlende Bewusstsein könnte darin begründet sein, dass Autobahnen und Mobilität von ihrem Glanz verloren haben und das Autofahren teilweise negativ behaftet ist.

So beurteilt die Kantonale Denkmalpflege das Thema Denkmalschutz für moderne Bauten:

«Im Kanton Aargau gibt es durchaus jüngere kantonale Schutzobjekte (z. B. Gönhard-Schulhaus in Aarau, 1948, Muttergotteskapelle Oberriesenberg, 1962 und Abdankungshalle Aarau, 1967/68). Bis dato existieren aber keine Schutzobjekte, die jünger als 50 Jahre sind. In der internationalen Denkmalpflege hat sich als Faustregel durchgesetzt, dass die nötige historische Distanz zur Beurteilung eines Gebäudes nach rund 30 Jahren erreicht ist, d. h., dass man heute Bauten, die vor 1980 erstellt wurden, mit dem notwendigen wissenschaftlichen Abstand beurteilen kann. Bei der Unterschutzstellung dieser modernen Bauten sind dieselben Bewertungskriterien wie bei älteren Gebäuden ausschlaggebend, also historischer, künstlerischer,

typologischer und Standort-Wert. Das Autobahnrestaurant Würenlos ist sicherlich ein wichtiges verkehrs- und wirtschaftshistorisches Zeugnis im «Autobahnkanton», typologisch ein charakteristisches Beispiel für diese Bauaufgabe (Stichwort «Fressbalken») und hinsichtlich des Standortes bzw. der Sichtbarkeit sehr markant. Einen Schutzantrag, den laut Kulturgesetz z. B. Standortgemeinde oder Eigentümer stellen könnten, würde die Kommission für Denkmalpflege und Archäologie demnach sorgfältig zu prüfen haben.» (Isabel Haupt, Kantonale Denkmalpflege)

Dass die Erhaltung der Shoppingbrücke in ihrer Anmutung und Funktionalität aus den 70er Jahren kein Thema war, heisst nicht, dass es später nicht dazu kommen könnte, wenn die Veränderungen grösser wären.

Es geht darum, das Bewusstsein zu schärfen für die Bedeutung, nicht nur der Autobahnraststätte, sondern der Siedlungsstrukturen insgesamt und der einzelnen Häuser sowie deren Geschichte. Die Gemeinde und damit die Bevölkerung hat es in der Hand, diese Struktur zu gestalten.

Roman Würsch