

# Architektur in Fahrt

Brücken, Raststätten,  
Parkhäuser oder  
Tankstellen – immer mehr  
Architekten befassen sich  
mit Verkehrsprojekten, um  
Funktion und Ästhetik auf  
neuem Niveau miteinander zu  
verbinden. So entstehen  
Immobilien von erstaunlicher  
gestalterischer Mobilität

TEXT JÜRGEN PANDER FOTOS MIGUEL DE GUZMAN/WWW.IMAGENSUBLIMINAL.COM, HASSAN BAGHERI, ARTHUR CHANG, THOMAS DREXEL, JULIEN BROSSARD, 3GATTI ARCHITECTURE STUDIO, DELUGAN MEISSL, CHRISTIAN RICHTERS, ROB HOECKSTRA, DECLAN NOLAN, MOHAMED MAZOUZI, PPA ARCHITECTS, PHILIPPE RUULT, BEIGESTELLT

**RICHTIG RASTEN**  
Ein schönes Beispiel  
für automotiv  
Architektur findet sich  
in Thusis an der A13 in  
der Schweiz. urbanplus  
Architekten entwarfen  
eine Raststätte, die  
auch architektonisch  
erfrischt

viamala  
raststätte THUSIS

**VIAMALA-RASTSTÄTTE**

Architekt: urbanplus

Ort: Thusis, Schweiz

Erbaut: 2008

Rund 200 Sitzplätze, Tankstelle und 130 Parkplätze bietet die Raststätte an der A13, Ausfahrt Thusis Nord. Imposant sind das Tankstellendach sowie der erfrischend gestaltete Innenraum



**Kapitel 1: Raststätten**

**SPEISEN AUF REISEN**

*Es gibt Autobahnraststätten, in denen fühlt man sich rundum willkommen*

Autofahrer stillen ihren Hunger am liebsten mit einer Currywurst samt Pommes. Jedenfalls gehört der schlichte Imbiss mit der roten Soße zu den Bestsellern in hiesigen Autobahnraststätten. Kulinarisch also herrscht ausgerechnet an den Rändern der breitesten Straßen des Landes ein Schmalspur-Programm. Architektonisch sah das lange Jahre ebenso aus. In schlichte Zweckbauten mit langen Selbstbedienungstresen und meist angeschmuddelten Sanitärbereichen sollten Autofahrer regenerieren, ehe sie sich wieder in den mehrspurigen Wahnsinn draußen vor der Tür einfädelten. In baulicher Hinsicht jedoch ändert sich die Situation. So wurde unlängst die erste Feng-Shui-Raststätte an einer deutschen Autobahn eröffnet, oder es kümmern sich engagierte Architekten

um coole Locations, in denen das Pausemachen gar nicht lange genug dauern kann.

Etwa an der Schweizer Autobahn A13, Ausfahrt Thusis Nord. Dort steht ein helles Gebäudeensemble, in dem Reisende alles Notwendige zur Erfrischung von Körper und Auto vorfinden. Schlicht, schick und sehr lässig wirkt die Anlage - hier erhält auch der Geist neue Nahrung, ehe es wieder in die Monotonie der Straße zurückgeht. Auch in Nordspanien steht seit Kurzem eine

besondere Raststätte. Nahe der Stadt Zaragoza bauten die Architekten María Langarita und Victor Navarro ein komplexes Raumsystem, das je nach Bedürfnis - von der zehnmütigen Kaffeepause über die zwei-stündige Mittagsrast bis hin zum ganztägigen Aufenthalt von Konferenzteilnehmern - geeignete und geschickt voneinander separierte Flächen bietet. Sogar die Studenten der nahe gelegenen Uni kommen hierher, um bei einem Kaffee das Wi-Fi-Netz zu nutzen.

**ZARAGOZA-RASTSTÄTTE „LOLITA“**

Architekt: Langarita-Navarro Ort: Zaragoza, Spanien Erbaut: 2010

Von außen bestimmen die kastenartige Struktur und die scheinbaren Holz-Einschübe das Erscheinungsbild. Zugleich gliedern die einzelnen Gebäudeteile die Funktionsbereiche im Inneren



**HELIOS-TANKSTELLE**

Architekt: office dA Ort: Los Angeles, USA Erbaut: 2008

Das eindrucksvolle Dach der Tankstelle besteht aus 1.653 einzelnen Stahlplatten. Zusätzlich sind 90 Solarzellen installiert, die jährlich 15.000 Kilowattstunden Strom erzeugen



**Kapitel 2: Tankstellen**

**OASEN FÜR ERSCHÖPFTE AUTOS**

*Tankstellen oder Waschstraßen könnten so viel mehr bieten als Zapfsäulen und Nylonbürsten ...*

Die „Neue Zürcher Zeitung am Sonntag“ war begeistert. Als „exklusivste Autowaschanlage von Europa“ feierte das Blatt die Waschstraße Tiefenbrunnen am Rand der Schweizer Metropole. Ein goldenes M glänzt dort, doch es sind nicht die „golden Arches“ einer US-amerikanischen Schnellrestaurantkette, sondern der Buchstabe steht für „Meylenstein“, eine Wortspielerei mit dem Namen der Inhaber, die Meyerstein heißen. Das ansonsten schmucklose Gebäude, das von außen interessant und unnahbar zugleich wirkt, bietet innen jeden erdenklichen Service zur Autopflege. Die Komplettreinigung (VIP-Complete) kostet mehrere 100 Euro, es gibt sogar eine Hundewaschgelegenheit, um nicht nur die vierrädrigen, sondern auch die vierbeinigen Freunde der Familie reinigen zu lassen. Während die Bürsten rotieren und die Staubsauger dröhnen, entspannen die Eigner der meist noblen Karossen beim Caffè Latte in der dazugehörigen Bar. Ähnlich exzentrisch - architektonisch wie in Sachen Service - ist die Helios-Tankstelle in Los Angeles. Die Anlage ist eine Art Prototyp an Energieeffizienz - und produziert unter anderem ihren eigenen Solarstrom.

Kapitel 3: Automuseen

# GEPARKTE GESCHICHTE

Spektakuläre Tempel für das Automobil, den größten Fetisch der modernen Gesellschaft

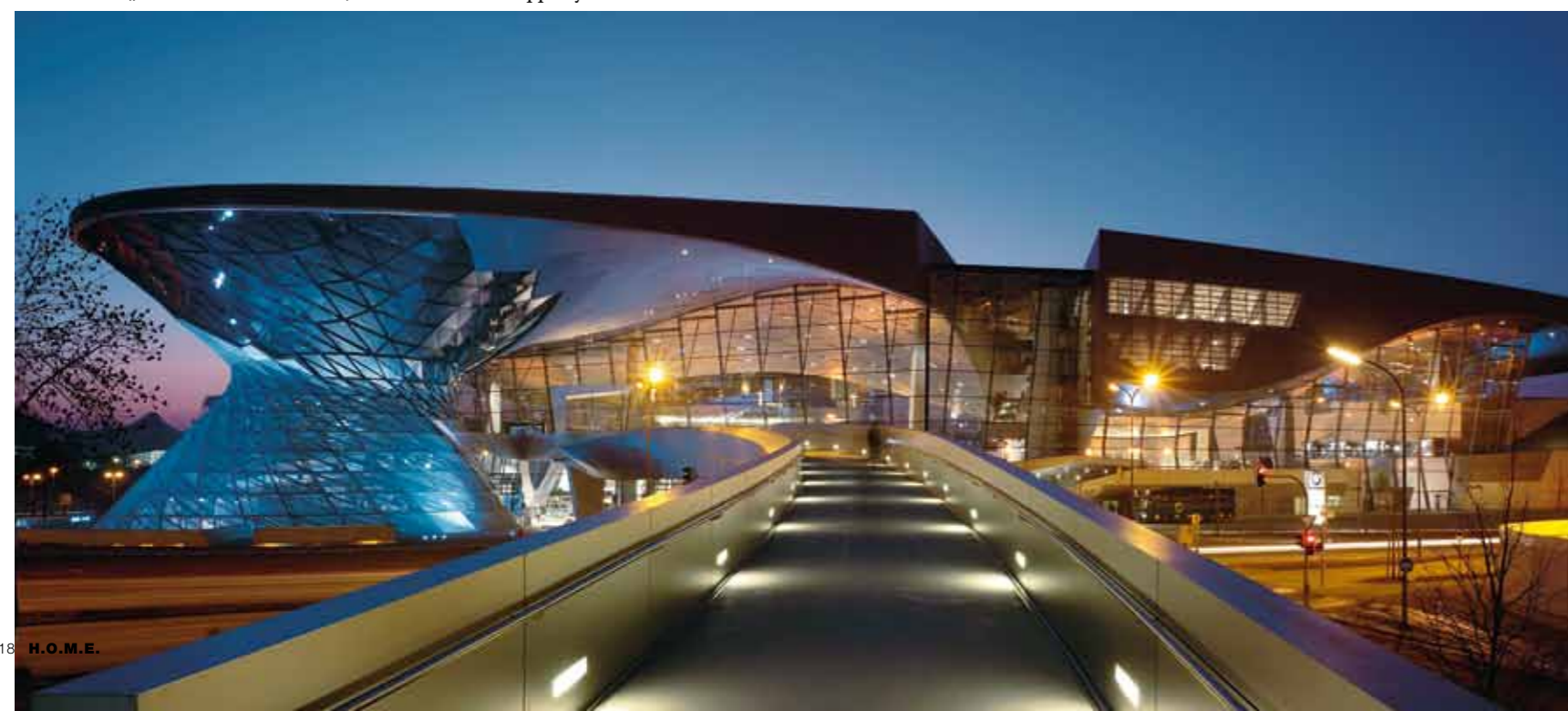
Mit der Autostadt, die VW in Wolfsburg im Jahr 2000 eröffnete, setzte ein wahrer Bauboom in der PS-Branche ein. Audi, Mercedes, BMW und Porsche ließen in der Folge ebenfalls Prachtbauten errichten, in denen die Marken ihre Geschichte feiern, an der Legendenbildung feilen und sich der eigenen Großartigkeit versichern können. Denn wer im 21. Jahrhundert erfolgreich Autos bauen und verkaufen möchte, der braucht ein passendes Image. Die Basis dazu sind ein langer Atem, ausreichend Kapital und Mut. Zum Beispiel, um ein Markenmuseum errichten zu lassen wie Porsche. „In Fachkreisen galt das Gebäude zunächst als unbaubar“, berichtet Museumschef Achim Stejskal. Offenbar reizte die schwäbischen Sportwagenbauer genau das. Statt der zunächst veranschlagten 50 Millionen Euro kostete der Prachtbau zwar das Doppelte, doch das Ergebnis der Investition lässt derartige Banalitäten vergessen. Auf allen Ebenen der nahezu komplett weiß gehaltenen Haupthalle sind

die etwa 80 ausgestellten Autos die einzigen Farbtupfer – sie bringen, obwohl sie sich keinen Millimeter bewegen, Bewegung und Rasanzen in die coole Atmosphäre. Einen möglichst starken Kontrast zwischen Exponat und Architektur herstellen – dieser Maxime folgen fast alle Automuseen. Die sinnlich geformten, glänzend lackierten und geschickt beleuchteten Karosserien wirken wie gute alte Bekannte in einer kühl ästhetisierten Welt aus Glas, Stahl und Sichtbeton. Damit die Besucher auch merken, dass sie durch die quasi heiligen Hallen der Motorisierung wandeln, heißen die Ausstellungssäle im Mercedes-Museum in Stuttgart zum Beispiel „Mythenräume“. Zum Mythos kann manchmal auch die Entstehung eines Museumsbaus werden. An der Ausschreibung für die BMW Welt in München etwa beteiligten sich 275 Architekturbüros. Die Jury entschied einstimmig: Gewonnen hat der Entwurf von Prof. Wolf D. Prix und dem Wiener Büro Coop Himmelb(l)au. Als Student hatte Prix die Vorlesungen von Prof. Karl Schwanzer besucht, dem Architekten des BMW-Hochhauses, genannt Vierzylinder. Schwanzer wurde damals aus einer Vorlesung herausgerufen, kam zurück und sagte: „Für mich ist heut’ schon Weihnachten – ich habe den BMW-Turm gewonnen!“ Student Prix war im Auditorium und erlebte 30 Jahre später die gleiche Szene in neuer Rollenverteilung. Diesmal wurde er aus der Vorlesung herausgerufen. Den Grund erfuhr er vor der Tür: „Sie haben den Wettbewerb der BMW Welt gewonnen!“

**BMW WELT**  
**Architekt:** Coop Himmelb(l)au **Ort:** München, Deutschland **Erbaut:** 2007  
 Gleich neben Münchens Olympiapark erhebt sich das scheinbar schwebende Wolkendach der BMW Welt, das mit einer Größe von 16.000 Quadratmetern auch den Markusplatz in Venedig überspannen würde. Die Konstruktion besteht aus über 4.000 Tonnen Stahl – rund ein Viertel davon ist im „Tornadowirbel“ verbaut, dem markanten Doppelzylinder in der Gebäudefront



**PORSCHE MUSEUM**  
**Architekt:** Delugan Meissl **Ort:** Stuttgart, Deutschland **Erbaut:** 2008  
 Das neue Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen ist mehr Skulptur als Gebäude. Der weiße Bau mit der riesigen Glasfront schwebt scheinbar auf drei Stützen. Möglich wurde diese spektakuläre Architektur durch eine moderne Konstruktionsmethode aus dem Brückenbau. Die rund 80 Porsche-Modelle stehen auf mehreren Ebenen in einem einzigen stützenfreien Raum



**AUTOMOBIL-MUSEUM**  
**Architekt:** 3gatti **Ort:** Nanjing, China **Erbaut:** Baubeginn 2011  
 Wie ein von innen in Kreisen aufgeschnittenes Papier steht das Automobil-Museum in Nanjings Hightech-Park und erinnert an Origami, die berühmte japanische Papierfalttechnik



**HESSING SHOWROOM**

**Architekt:** ONL (Oosterhuis\_Lénárd) **Ort:** Utrecht, Holland **Erbaut:** 2005  
Nein, eine Brücke ist das nicht. Aber das Autohaus Hessing erfüllt mit seiner lang gezogenen Fassade (aus 8.500 dreieckigen Glasscheiben) eine wichtige weiterführende Funktion an der öden Autobahn: vom schnöden Zweckbau zum Architekturkleinod

**Kapitel 4: Brücken**

**DEN BOGEN WEITER SPANNEN**

*Brücken gehören zu den grandiosesten Verkehrsbauwerken – wenn sie so gut aussehen wie diese hier*

**B**rücken gehören zu den klassischen Infrastrukturbauten. Und ob Pont du Gard oder Ponte Vecchio – die großen Viadukte und Straßenbrücken längst vergangener Epochen sind noch immer architektonische Glanzstücke. „Heute wird häufig unbedacht, uninspiert und ohne die Beteiligung der besten Köpfe gebaut“, sagt Design-Professor Paolo Tumminelli, Autor des Buches „Traffic Design“ und jahrelang Mitglied der Jury des Renault Traffic Design Award. Warum gerade bei öffentlichen

Bauwerken wie Brücken oft nur die zweit- oder gar drittbeste Architektur-Variante umgesetzt wird, hat meist einen einfachen Grund: die knappen öffentlichen Kassen. Oder anders formuliert: das Knauern bei Projekten, denen etwas mehr Großzügigkeit unbedingt zuträglich wäre. Gerade Brücken eignen sich als sogenannte Landmark-Architektur. Das zeigen Beispiele wie etwa das Viaduc de Millau in Südfrankreich, das seit der Fertigstellung im Jahr 2004 den Titel „längste Schrägseil-

brücke der Welt“ trägt und von Sir Norman Foster gestaltet wurde, sowie die hier gezeigten Brücken. Die Sheikh-Zayed-Brücke von Zaha Hadid, deren Bögen an Wüstendünen erinnern sollen, könnte auch eine stählerne Seeschlange sein, die sich durchs Wasser bewegt, und die Samuel Beckett Bridge in Dublin, die sich über den Liffey spannt, wirkt wie eine quer über den Fluss gelegte Harfe – passenderweise ist eine Harfe auch im Wappen der Republik Irland zu sehen. Die von Santiago Calatrava entworfene 125 Meter lange und 27 Meter breite Brücke für Fußgänger, Fahrradfahrer und Autos kann übrigens um 90 Grad gedreht werden, um Schiffe auf dem Fluss passieren zu lassen. Der 49 Meter hohe Hauptpylon kam ebenfalls per Schiff an die Baustelle – er wurde nämlich in Rotterdam hergestellt.



**SAMUEL BECKETT BRIDGE**

**Architekt:** Santiago Calatrava **Ort:** Dublin, Irland **Erbaut:** 2009  
Leicht wirkt die Brücke, beinahe fragil. Vom 49 Meter hohen Pylon sind 31 Stahlseile gespannt, welche die 125 Meter lange und um 90 Grad drehbare Stahlbrücke über den Liffey tragen



**SHEIKH-ZAYED-BRÜCKE**

**Architekt:** Zaha Hadid **Ort:** Abu Dhabi, VAE **Erbaut:** 2010  
Die 842 Meter lange Brücke wird von gigantischen Bögen getragen, die Sanddünen in der Wüste symbolisieren und Temperaturen von null bis 60 Grad Celsius standhalten sollen

1111

**LINCOLN ROAD**

**Architekt:** Herzog & de Meuron **Ort:** Miami Beach, USA  
**Erbaut:** 2010

Mehrere Geschäfte und Restaurants befinden sich im „1111“, das schönste davon auf dem Dach mit Sicht auf Strand, Ozean und die pulsierende Stadt. Das urbane Zentrum soll Lebensraum sein, keine Garage, Wellnessbereich inklusive. Was aussieht wie ein Parkhaus, ist jedoch auch eines: 300 Stellplätze bieten eine exquisite Park-Atmosphäre



**Kapitel 5: Parkhäuser**

**WO AUTOS ABSTEIGEN**

*Triste Großgaragen waren gestern - heute ist auch Parken eine Stilfrage*

**A**uch wenn in manchen Großstädten der sogenannte Parksuchverkehr ein ernstes Problem ist - in der Regel ist das Abstellen von Autos heutzutage ein Klacks. Das liegt nicht nur an ausgeklügelten Parkleitsystemen oder schlaunen Navigationsgeräten, die wissen, wo es noch freie Plätze zum Ab-

stellen des Fahrzeugs gibt. Sondern auch an der Ausstattung von immer mehr Pkw-Modellen mit Einparkhilfen, Rückfahrkameras oder gar komplett selbstständigen Parkassistenten, die den Wagen vollautomatisch in die gewünschte Lücke rangieren. Insofern ist es nur konsequent, dass sich inzwischen

immer mehr Menschen - und das heißt vor allem: immer mehr Architekten - Gedanken machen um Art und Ästhetik des Parkraums selbst. Ausgerechnet das Auto, um dessen Form hochspezialisierte Designer oft viele Monate lang ringen, wird bislang meist in Tiefgaragen oder Parkhäusern abgestellt, die trist, düster, karg, manchmal sogar feucht oder gar furchteinflößend sind. Das wird in Zukunft anders.

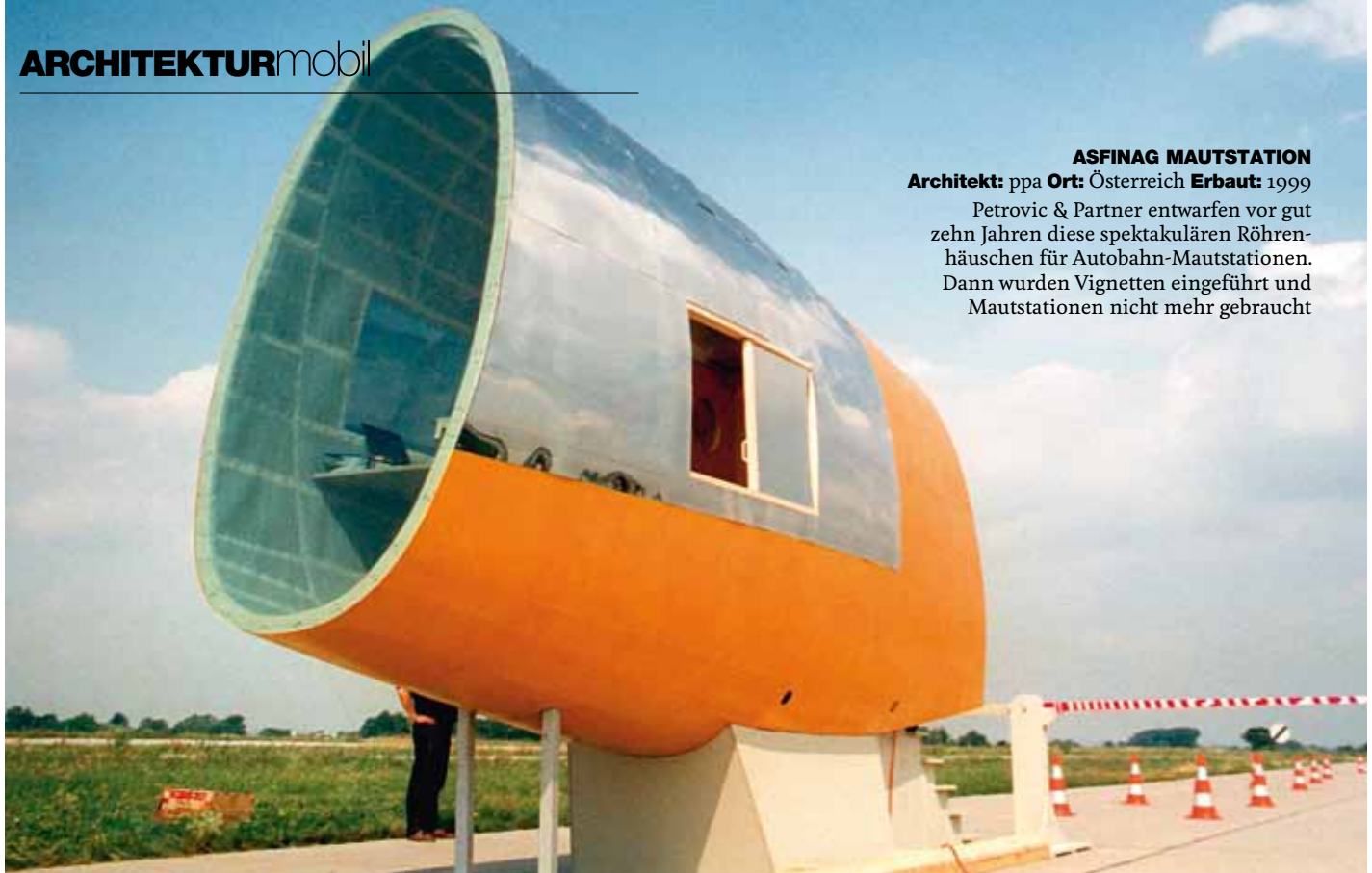
Mancherorts ist es das längst. Etwa im Burda-Parkhaus in Offenburg von Ingenhoven-Overdiek und Partner, im Zoo-Parkhaus in Leipzig mit einer Fassade aus Bambusstäben oder im Parc des Célestins, einer sieben Geschosse in den Untergrund reichenden Parkgarage in Lyon. Herausragend ist das ebenfalls in Frankreich errichtete Parking Odysseum in Montpellier, ein Parkhaus in Form einer riesigen Acht, die in drei Ebenen übereinandergelegt ist und für 1.200 Autos Platz bietet; besonders interessant für die Investoren ist die äußerst geschickte Flächenausnutzung, denn während normalerweise für einen Parkhaus-Parkplatz im Schnitt 25 Quadratmeter gebraucht werden, sind es hier lediglich 21 Quadratmeter. Einer ganz anderen Maxime folgt das von Herzog & de Meuron entworfene Parkhaus 1111 Lincoln Road in Miami Beach. Die reduzierte und zugleich skulpturale Architektur passt exakt zu diesem Ort des Körperkults und Lifestyles. Jacques Herzog sagte, das Parkhaus sei ein Gebäude „reiner Muskeln ohne Kleidung“. Der Komplex, zu dem Restaurant, Geschäfte und Wohnungen gehören, nimmt auch die hier abgestellten Autos wie willkommene Gäste in hell erleuchteter, freundlicher Atmosphäre auf.



**PARKING ODYSSEUM**

**Architekt:** Brullmann Crochon **Ort:** Montpellier, Frankreich **Erbaut:** 2009

In nur sieben Monaten Bauzeit wurde das 23.000 Quadratmeter große, offene Parkhaus für bis zu 1.200 Autos fertiggestellt. Der Rahmen des Odysseums besteht aus 1.800 Tonnen Stahl



**ASFINAG MAUTSTATION**

**Architekt:** ppa **Ort:** Österreich **Erbaut:** 1999

Petrovic & Partner entwarfen vor gut zehn Jahren diese spektakulären Röhrenhäuschen für Autobahn-Mautstationen. Dann wurden Vignetten eingeführt und Mautstationen nicht mehr gebraucht

**Kapitel 6: Mautstationen**

**HIER WIRD ERST MAL ABKASSIERT**

*Dass es Straßenzoll gibt, ist nicht schön – manche Straßenzollstationen sind dafür umso schöner*

**M**autstationen sind eigentlich ein Ärgernis. Sie hemmen den Verkehrsfluss und dann muss man auch noch Geld bezahlen, um passieren zu dürfen. Damit der Unmut der vor solchen Anlagen Wartenden nicht zu groß wird, beauftragen Autobahngesellschaften zunehmend Architekten mit einer möglichst überraschenden und ästhetisch ansprechenden Gestaltung der Bauten, die im Prinzip reine Funktion sind. Ein Dach, viele Kassenhäuschen, dazu Schranken und ein Rastplatz samt Toiletten am Rand.

Die österreichische Betreiberfirma Asfinag plante vor gut zehn Jahren ganz neue, ganz andere Mautstationen. Das Wiener Büro Petrovic & Partner Architekten gestaltete daraufhin röhrenförmige Kassenhäuschen, die Riesen-Megafonen oder Mini-Radioteleskopen ähnelten. Die lustigen Gebilde erfüllten alle Anforderungen – von der richtigen Höhe des Bezahlfensters bis zum ergonomisch korrekten Arbeitsplatz für Insassen der Zahlsta-

tionen. In Serie gebaut wurden die Mautstationen allerdings nie, denn Österreich führte eine Vignette ein, die man einfach an der Tankstelle kauft und auf die Autoscheibe pappt. Viele bunte Stationen auf den Autobahnen wurden einfach nicht mehr gebraucht. In Frankreich hingegen wird der

Straßenzoll noch abschnittsweise eingehoben. Und wer auf nordostfranzösischen Autobahnen unterwegs ist, wird früher oder später an eine Station gelangen, die von der Pariser Architektin Manuelle Gautrand entworfen wurde. Es sind farbenfrohe Kleinode in der ansonsten eher öden Autobahn-Umwelt.

**MAUTSTATION A16**

**Architekt:** Manuelle Gautrand **Ort:** Frankreich **Erbaut:** 1998

Sphärisch gestaltete Glasdächer prägen die Mautstationen der Pariser Architektin für die französische Autobahngesellschaft Sanef – auch die Toilettenhäuschen sind optische Highlights

