Die Isler-Schalen in Deitingen oder wie eine Tankstelle über Nacht zum Kulturdenkmal wird

Autor(en): **Rutishauser, Samuel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **14 (1999)**

Heft 3

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-726753

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Isler-Schalen in Deitingen oder wie eine Tankstelle über Nacht zum Kulturdenkmal wird

Résumé

Lors de la construction de l'autoroute qui s'appelait à l'époque N1, une aire de service a vu le jour à Deitingen Süd au cours des années 1964-66. Pour abriter les pompes à essence, Heinz Isler (né en 1926), ingénieur de Berthoud, créa un toit composé de deux coques en béton de 10 à 12 cm d'épaisseur et d'un diamètre d'environ 30 mètres, reposant chacune uniquement sur trois points d'appui. Cette première construction était un prototype et devait continuer à abriter d'autres stations-service d'autoroute en Suisse mais ce fut la seule de la série. Dans la perspective d'une rénovation de cette aire de service, le propriétaire BP Switzerland avait l'intention de détruire les deux coques en béton de la station-service Deitingen Süd. Au grand étonnement de BP, le service cantonal de conservation des monuments historiques de Soleure soutenu par l'Institut de la statique et des constructions et l'Institut de l'histoire et de la théorie de l'architecture de l'EPF-Zurich s'est interposé dans la procédure d'octroi du permis de construire. Le service de conservation considère ces deux coques en béton comme une des oeuvres techniques importantes

Mit dem Bau der damaligen Autobahn N1 entstand in Deitingen Süd in den Jahren 1964–66 eine Raststätte. Als Überdachung der Benzin-Zapfstellen entwarf der Burgdorfer Ingenieur Heinz Isler (geb. 1926) zwei nur etwa 10–12 cm dicke Betonschalen, die bei einer Spannweite von rund 30 Metern lediglich auf je drei Punktstützen auflagen. Diese Konstruktion war als Prototyp für weitere Autobahntankstellen in der Schweiz gedacht, eine Serienproduktion kam aber nie zustande. Im Zuge der Erneuerung der Anlage beabsichtigte die Eigentümerin BP Switzerland, die beiden Betonschalen der Raststätte Deitingen Süd abzubrechen.

Zur Bedeutung der Isler-Schalen

Zum grossen Erstaunen von BP schaltete sich die kantonale Denkmalpflege Solothurn – unterstützt von den Instituten für Baustatik und Konstruktion (BKI) und für Geschichte und Theorie der Architektur (gta) der ETH Zürich – in das Baubewilligungsverfahren ein. Sie erachtete die beiden Schalen als eine der massgebenden Ingenieurleistungen des 20. Jahrhunderts, die unbedingt erhalten werden sollte und wies in einer Eingabe an die Baubewilligungsbehörden auf die kulturelle Bedeutung des Bauwerks hin. In ihrer Stellungnahme beurteilte sie das Bauwerk in dreifacher Hinsicht:

1. Die Konstruktion: Nachdem sich Heinz Isler schon in seiner Abschlussarbeit an der ETH Zürich mit dem statischen Verhalten dünner Schalen befasst hatte, erregte er mit seinen Ideen und Konstruktionsmethoden bereits früh internationale Aufmerksamkeit. Im Gegensatz zu den Ingenieuren seiner Zeit setzte er sich von einem rein analytischen Denken ab, das die gestalterischen Möglichkeiten von Tragwerken auf mathematisch berechenbare Formen reduzierte. Isler entwickelte seine nicht mathematisch definierten Schalenformen intuitiv und experimentell mittels Modellen, mit deren Hilfe er anschliessend die Konstruktion messtechnisch auf ihre Tragfähigkeit überprüfte.

Auf diese Weise entstanden ausdrucksreiche Tragwerke, die trotz grosser Spannweite sehr dünn sind und den Boden nur an wenigen Punkten berühren. Seine Konstruktionen erlaubten es auch, mit einem Minimum an Material eine dennoch ausreichende Festigkeit zu erzielen und gleichzeitig die Kosten zu minimieren.

Die Tankstelle der Autobahnraststätte wird von zwei dreipunktgestützten, geblähten Schalen mit einer Spannweite von 30 m überspannt. Die beiden äusseren Stützpunkte sind mit einem unterirdischen Spannseil verbunden, und die Geometrie ist derart bestimmt, dass nur Druckspannungen in einer Betonstärke von durchschnittlich 10–12 cm entstehen. In dieser Form sind es die einzigen derartigen Schalen von Heinz Isler.

2. Die Ästhetik: Die Möglichkeiten der freien Formgebung liessen es zu, Tragwerke mit einem Reichtum an Phantasie und einer ausgeprägten visuellen Ausdruckskraft zu entwickeln. Die beiden Schalen sind denn auch nicht bloss Tankstellenüberdachungen; sie vermitteln gleichzeitig eine Ästhetik der Schwerelosigkeit und Dynamik, erzeugt dadurch, dass sie ausgesprochen dünn sind und nur an drei Punkten den Boden berühren. Die unverhüllte Materialstruktur und die ausdrucksstarke, geometrische Form bilden gleichzeitig einen reizvollen Kontrast zur Umgebung. Damit wird die funktionale Aufgabe einer Tankstellenüberdachung zu einer künstlerischen, der Tragwerkingenieur zu einem bildenden Künstler.

3. Die Bedeutung: Die Raststätte in Deitingen ist das erste Autobahnrestaurant des Unternehmens Mövenpick in der Schweiz, welches als Pionier auf dem

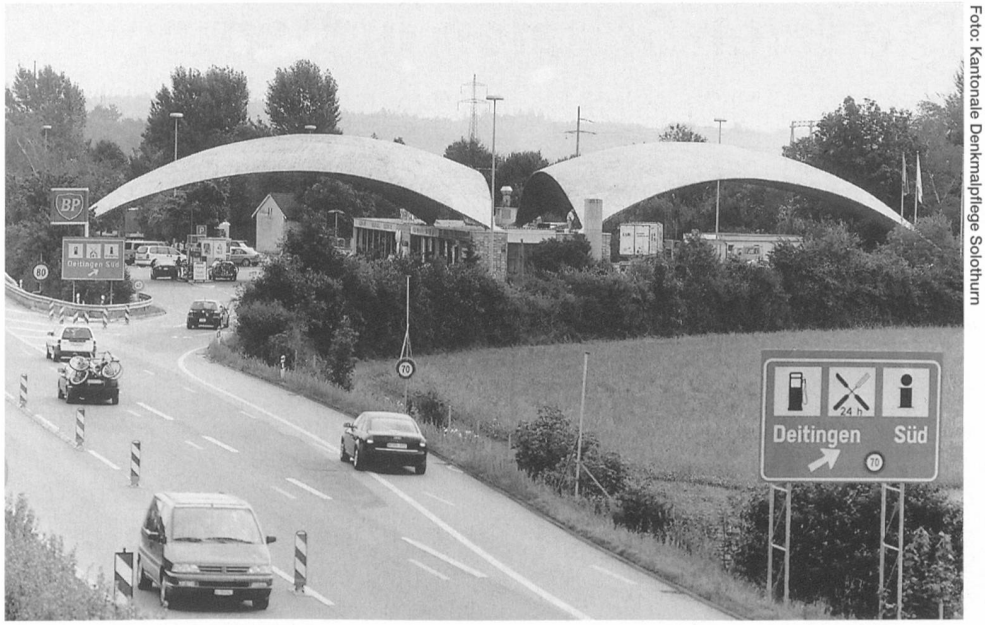

Foto: Kantonale Denkmalpflege Solothurn

Deitingen, Kanton Solothurn, BP-Tankstelle mit Isler-Schalen

Gebiet der reinen Schnell-Restaurants mit beschränktem und billigem Angebot gilt. 1962 erstmals in Zürich eröffnet, verbreiteten sich die sogenannten Silberkugel-Restaurants schnell in der ganzen Schweiz. Wegweisend war auch die Marketingstrategie von Mövenpick, die auf einem einheitlichen Erscheinungsbild des Unternehmens basierte. Die standardisierte Gestaltung der Restaurants und die symbolhafte Verwendung von Architektur besassen dabei ohne Zweifel einen hohen Stellenwert.

In diesem Sinne ist auch Islers Bauwerk zu verstehen. Es besitzt einen hohen Wiedererkennungswert, der in erster Linie auf der besonderen Form beruht, die an einen Vogel mit ausgebreiteten Schwingen erinnert. Dass die «Beton-Flügel» als architektonische Manifestation des Themas der Möwen und somit als monumentales Firmenkennzeichen von Mövenpick zu verstehen ist, wird von Heinz Isler heute bestritten. Beim Betrachter kann aber die Form der Schalen durchaus solche Gedanken evozieren. Die Schalen sind aber auch eng mit der Bedeutung der Autobahn selbst verbunden und zwar als Sinnbild des Aufbruchs in das fortschrittsgläubige Zeitalter der unbeschränkten Mobilität. So wird versucht, durch die Bildhaftigkeit des Bauwerks bestimmte Assoziationen auf den Benutzer zu übertragen. Richtet man in diesem Zusammenhang den Blick über die schweizerische Grenze hinaus auf die internationale Architektur der 1950er und 1960er Jahre, erkennt man weltweit ähnliche Tendenzen. Das Bestreben, Bauaufgabe und Bauform architektonisch sinnfällig zu verbinden, findet dabei im vogelähnlichen TWA-Terminal des New Yorker Flughafens Idlewild (heute JFK), 1956–1962 von Eero Saarinen gebaut, seinen wohl berühmtesten und spektakulärsten Ausdruck.

Die Bedeutung von Islers Bauwerk ist somit sehr vielschichtig. Die vogelschwingenähnlichen Schalen besitzen eine grosse Zeichenhaftigkeit vor allem für das damals beginnende Autobahnzeitalter in der Schweiz (Stichworte Mobilität, Freiheit und Fortschrittsgläubigkeit). Nicht zuletzt sind die Betonschalen aber auch als eine der gelungensten und kühnsten Ingenieurleistungen des weltweit anerkannten Burgdorfer Ingenieurs Heinz Isler zu würdigen.

Das öffentliche Interesse

Für die kantonale Denkmalpflege waren demzufolge die Voraussetzungen für den Erhalt des Bauwerks, wie sie in § 3 der Verordnung über den Schutz der historischen Kulturdenkmäler des Kantons Solothurn formuliert sind, gegeben: «Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Erhaltung historischer Kulturdenkmäler, so können diese vom Kanton oder von den Gemeinden unter Schutz gestellt werden.» Diese Beweggründe für eine Unterschutzstellung sind für allgemein anerkannte, historische Baudenkmäler unbestritten. Wie aber eine Tankstelle, eine ausschliesslich zweck-

du XXe siècle devant absolument être conservées et a mis l'accent dans sa requête aux autorités responsables de l'octroi des permis de construire sur l'importance culturelle de cette construction. Dans sa prise de position, le service de conservation considère les particularités de cette construction sous trois aspects. 1. La construction: H. Isler a mis au point des constructions au système porteur très élaboré qui malgré leur diamètre sont très minces et ne touchent le sol qu'à très peu de points. Sa technique permet d'obtenir une solidité suffisante avec un minimum de matériaux et donc de réduire les coûts. 2. L'esthétique: les deux coques ne forment pas seulement le toit d'une station-service, elles attirent le regard par leur esthétique, leur légèreté et leur dynamique dues à la minceur du béton et aux trois points d'appui. 3. La signification: l'aire de service de Deitingen abrite le premier restaurant d'autoroute de l'entreprise Mövenpick en Suisse qui peut être considérée comme le pionnier de la restauration rapide. L'aménagement standardisé des restaurants et l'utilisation symbolique de l'architecture avaient sans aucun doute à cette époque une grande importance. La construction d'Isler est typique et facilement reconnaissable et possède de ce fait une valeur spécifique qui repose en premier lieu sur sa forme si particulière qui fait penser à un oiseau aux ailes déployées. Pour le service cantonal des monuments historiques, les

conditions étaient donc réunies pour la conservation de cette construction: «S'il existe un intérêt public prépondérant à la conservation de monuments culturels et historiques, le canton et les communes peuvent demander à les placer sous protection». Personne ne conteste les critères de mise sous protection des monuments reconnus d'une manière générale d'importance historique. Mais la manière dont une station-service est devenue d'un jour à l'autre monument culturel d'intérêt national est sans aucun doute une première. Bien que le service de conservation ait été informé il y a quelques mois par l'Institut de la statique et des constructions et par l'Institut de l'histoire et de la théorie de l'architecture de l'EPF Zurich de la destruction prévue de la station-service de Deitingen Süd et ait pris contact avec BP Switzerland, c'est un article paru dans le Tages-Anzeiger sur l'opposition du service de conservation et de l'EPF qui a fait du projet un événement qui est devenu thème de nombreux articles de presse. La télévision suisse s'en est également fait l'écho dans l'émission culturelle «neXt» et dans «10 vor 10». Le problème de la mise sous protection d'une station-service en tant que bien culturel des années 60 est ainsi devenu un sujet d'actualité qui a passionné au moins la Suisse alémanique et a finalement abouti à ce que BP Switzerland se déclare prêt à ne pas détruire la construction d'Heinrich Isler.

gebundene Einrichtung im Dienste der vielfach umstrittenen, totalen Mobilität unserer heutigen Gesellschaft sozusagen über Nacht zu einem Kulturdenkmal von gesamtschweizerischem Interesse gemacht werden kann, ist bis anhin wohl einzigartig:

Die Denkmalpflege des Kantons Solothurn wurde bereits vor einigen Monaten vom Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (gta) und vom Institut für Baustatik und Konstruktion (BKI) der ETH Zürich darauf aufmerksam gemacht, dass die beiden Betonschalen von Heinz Isler über der Tankstelle Deitingen Süd einer neuen Anlage weichen sollten. Infolge äusserer Umstände war es schwierig, mit den ETH-Instituten Kontakt aufzunehmen, und die Angelegenheit schien vorerst auch nicht dringend zu sein. Am 26. Mai 1999 erschien dann in der Neuen Mittelland Zeitung ein Bericht aus dem Gemeinderat von Deitingen, der vom Bau-Departement des Kantons Solothurn über die Lärmschutzwände an der Autobahn im Bereich der Raststätte und über deren Erneuerung orientiert worden war. Eher beiläufig war auch die Rede davon, dass die alte Tankstelle einem Neubau zu weichen habe. Diese Meldung brachte die Denkmalpflege Solothurn auf den Plan. Noch gleichentags intervenierte sie trotz der Aussicht, als David gegen Goliath antreten zu müssen, beim Bau-Departement des Kantons Solothurn und bei BP Switzerland und verlangte, dass die Bedeutung der sogenannten Isler-Schalen vor der Erteilung einer Baubewilligung abgeklärt werden müsse. Sie stützte sich dabei nicht zuletzt auch auf die Aussagen der bereits genannten, kompetenten Fachleute der ETH. Wenige Tage später erschien denn auch ein zweiter Artikel in der Neuen Mittelland Zeitung, der vom Widerstand nicht nur der Denkmalpflege sondern auch von Einwohnern von Deitingen gegen das Vorhaben der BP Switzerland berichtete. BP seinerseits reagierte anlässlich einer ersten Kontaktaufnahme mit der Denkmalpflege völlig verständnislos, ja belustigt über die Idee, dass ein solcher «Schrotthaufen» von irgendwelchem Interesse sein könnte.

Die Schalen sind eng mit der Bedeutung der Autobahn selbst verbunden und zwar als Sinnbild des Aufbruchs in das fortschrittsgläubige Zeitalter der unbeschränkten Mobilität.

Den eigentlichen Stein ins Rollen brachte erst ein Artikel im Tages-Anzeiger, der vom Widerstand seitens der Denkmalpflege und der ETH Zürich gegen das Vorhaben berichtete. Daraufhin fand das Thema Eingang in verschiedene Printmedien, so u.a. im Cash, in der Berner Zeitung und vor allem in der Sonntags Zeitung, die renommierte Architekten und Architektinnen wie Tilla Theus, Mario Botta, Peter Zumthor, Roger Diener, und Theo Hotz zu Wort kommen liess. Auch das Schweizer Fernsehen berichtete vorerst in der Kultursendung «neXt», später auch im populären Nachrichtenmagazin «10 vor 10» darüber. Damit wurde die Frage der Schutzwürdigkeit einer Tankstelle als Kulturgut der 1960er Jahre zu einem Thema gemacht, das zumindest die Deutschschweiz interessierte und schliesslich dazu führte, dass BP Switzerland die Absicht erklärte, die beiden Isler-Schalen zu erhalten.

Der Denkmalpflege ist es zusammen mit Fachkreisen demzufolge gelungen, das Interesse der Medien und der Öffentlichkeit derart zu wecken, dass schliesslich sogar der internationale Erdölkonzern BP sich dazu bewegen liess, ein Kulturdenkmal zu erhalten. Dabei ist aber Folgendes zu bedenken: Die Medien interessierten sich wohl weniger für die Isler-Schalen als bedeutendes Ingenieurbauwerk unseres Jahrhunderts. Sie schienen ein «storyträchtiges Thema», einen Streit zwischen Denkmalpflege und BP zu wittern, der die eben angebrochene, sogenannte «Sauregurkenzeit» in den Medien beleben konnte. Wäre der Fall Bellasi anfangs Juni aktuell geworden oder hätte das Erdbeben zu dieser Zeit die Türkei erschüttert, die Deitinger Tankstelle wäre für die Medien kaum von Interesse gewesen. Ob es der Denkmalpflege unter diesen Umständen gelungen wäre, das öffentliche Interesse an den Schalen von Heinz Isler nachzuweisen, sei dahingestellt.

Zu einer medienwirksamen Auseinandersetzung zwischen BP und Denkmalpflege ist es nicht gekommen. BP Switzerland liess sich nicht auf einen Rechtsstreit ein und kündigte verhältnismässig rasch den Erhalt der Isler-Schalen an. Wir dürfen uns darüber freuen, dass eine der wichtigen Ingenieurleistungen des 20. Jahrhunderts in der Schweiz erhalten bleibt. Für die Denkmalpflege Solothurn fangen die Schwierigkeiten nun aber erst recht an, gilt es doch zusammen mit BP eine neue Lösung unter sehr schwierigen Randbedingungen für den Neubau der Raststätte Deitingen Süd zu finden.

Dr. Samuel Rutishauser
Denkmalpfleger des Kantons Solothurn
Werkhofstrasse 55
4509 Solothurn
T 032 627 25 77

Das Projekt ISIS – Inventar der schützenswerten Industriekulturgüter der Schweiz

Den Schwung der Aktivitäten «150 Jahre Bundesstaat» nutzen

Im Februar 1999 konnten die Aktivitäten «150 Jahre Bundesstaat – 150 Jahre Industriekultur» erfolgreich abgeschlossen werden. 18 Ausstellungsorte und 188 Anlässe hatten während 11 Monaten 65'000 Besucherinnen und Besucher angelockt. Die Bundesmittel in der Höhe von 400'000 Franken für die Gesamtorganisation und die Erarbeitung der Inhalte, die Herstellung, den Transport und die Montage und Demontage der Wanderausstellungen in drei Sprachen erhielten durch die regionalen Aktivitäten eine Potenzierung für die Vollendung von industriekulturellen Projekten um das Zehnfache. Mit 120'000 Jahresprogrammen, 4000 Postkarten, 1500 Plakaten und 1000 verkauften Katalogen und über das Internet wurde direkt für Werbung gesorgt. Über 150 Pressemeldungen, ein Dutzend Radiosendungen und fünf Fernsehsendungen waren der Erfolg von 16 Medienkonferenzen.

Im Frühling 1999 hat das Sekretariat der Schweizerischen Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur (SGTI) über 100 Partner der Aktivitäten 1998/99 betreffend ihren Interessen an einem «Netzwerk Industriekultur Schweiz» angefragt. Es hat sich gezeigt, dass die im Bereiche der Industriekultur tätigen Institutionen vor allem an ausgewählten Erhaltungen, an einem regeren Industriekultur-Tourismus und an Anlauf- und Lagerstellen für gefährdete Maschinen und Archivalien interessiert sind. Der Vorstand der SGTI hat darauf beschlossen, mit der Wiederaufnahme der 1993 abgebrochenen Inventararbeiten die Vernetzung der genannten Anliegen anzustreben. Mit der Fortsetzung der Bestandesaufnahmen sollen regionale Partner angesprochen und für industriekulturelle Arbeiten motiviert werden.

Die Desindustrialisierung und das Verschwinden von wertvollen Bauwerken, Maschinen und Archivalien

Die Erarbeitung einer Gesamtschau um die Jahrtausendwende hat nach einem Vierteljahrhundert Desindustrialisierung zu einem dringlichen Handlungsbedarf geführt. 1998 lagen in der Schweiz 400 Quadratkilometer Industrie- und Büroflächen brach. Diese werden nach und nach wieder genutzt – durch Abbruch, Umbau und Neubauten. Erhaltungsbemühungen müssen sich je länger desto mehr auf prioritäre Objekte und Zusammenhänge beschränken: das ISIS soll als Hinweisinventar eine wichtige Grundlage für die Planung, die Bauwirtschaft und die Denkmalpflege bilden.

Für die Tourismuswirtschaft erlangt die Vernetzung industriekultureller Attraktionen eine zunehmende Bedeutung. Schliesslich ermöglicht eine bessere Ko-

Résumé

En février, après la clôture des activités «150 ans d'Etat fédéral – 150 ans de culture industrielle» qui connurent un grand succès, le comité de l'ASHT a décidé de reprendre les travaux d'inventorisation des biens culturels industriels de la Suisse interrompus en 1993. Dans les années 80, un groupe d'anciens membres et de membres actifs du comité de l'Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel avait déjà pris l'initiative d'élaborer un «Inventaire des témoins de l'histoire de la technique en Suisse». En prévision des festivités à l'occasion de la commémoration du 700ème anniversaire de la Confédération, l'ASHT a mené une enquête de 1991 à 1993 auprès des 3000 communes de Suisse qui a permis l'élaboration d'une liste qui n'est pas systématique de 3730 ob-