

# Alpentower Planplatten eröffnet

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **118 (2000)**

Heft 7

PDF erstellt am: **01.06.2023**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-79878>

## **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.

## Bauten



Bergrestaurant Planplatten, Meiringen-Hasliberg (Architektur: E. E. Anderegg + Partner Architekten AG, 1999). Blick von der Ankunftsseite der Gondelbahn

### Alpentower Planplatten eröffnet

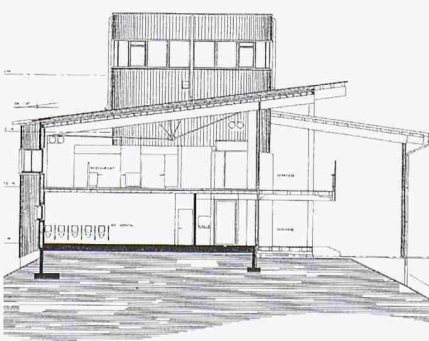
(pd) Am 10. Dezember 1999 konnten die Meiringen-Hasliberg-Bahnen das Gratrestaurant «Alpentower» auf der Planplatten eröffnen. Der Standort des Bergrestaurants wurde durch die Linienführung der neuen 8er-Gondelbahn Mägisalp-Planplatten bestimmt. Die höchste Graterhebung mit dem beliebten Aussichtspunkt auf 2245 Metern Höhe blieb unberührt und lädt den Besucher ein, dort die Bergwelt in freier Natur zu geniessen.

Die alleinige Vorgabe der Bauherrschaft bestand in der Forderung, Bahnstation und Restaurant unter einem Dach zu realisieren. Im Planungsprozess erwies sich für einmal als vorteilhaft, dass Layout, Raumprogramm und -grössen nicht fix vorgegeben waren, sondern mit der Bauherrschaft während der jeweiligen Projektierungsschritte überprüft werden konnten. Dies ermöglichte, die Baukosten von rund 5,5 Millionen Franken laufend zu kontrollieren und führte zu zahlreichen Projektoptimierungen beziehungsweise -verkleinerungen.

Die Absicht des Büros E. E. Anderegg + Partner, Meiringen, bestand in der Integration der Bahnstation und des Restaurants in einer Grossform und deren Einpassung in die heikle Gratsituation. Die Grossform, auf der Ankunftsseite niedrig und rund, auf der Gegenseite aber, wo das

Gebäude nur aus der Ferne sichtbar ist, geradlinig und markant, reagiert auf die weiche Gratlandschaft einerseits und das steil abfallende Gelände zum Gental andererseits. Diese Situation ist akzentuiert durch das leichte Abdrehen des Baukörpers zum Gratverlauf. Im Grundriss ein Kreissegment und im Schnitt mit einem flach geneigten Pultdach, wird die Grossform do-

Blick von der Rückseite und Schnitt



#### Am Bau Beteiligte

Bauträger:  
Meiringen-Hasliberg-Bahnen AG, Meiringen  
Architektur:  
E. E. Anderegg + Partner Arch. AG, Meiringen  
Ingenieure:  
E. S. Pulver, Meiringen (Statik)  
Fritz Allenbach, Frutigen (Holzbau)

miniert durch den zentralen runden Turmaufbau.

Für die Besucher stehen im Restaurant 150 bediente und unbediente Sitzplätze zur Verfügung, auf den ost- und westseitigen Terrassen weitere 200 z.T. überdeckte Sitzplätze. Der Turm mit der trendigen Apérobar und weiteren 40 Plätzen soll zum «Meeting-Point» für Jung und Alt werden. Die durchgehend verglaste Fassade erlaubt eine Rundschau vom Titlis über den Jochpass nach Engstlen zu Wetterhorngruppe bis Brienzensee und Brünig.

Als Bau- und Konstruktionsmethode kam auch aus Kostengründen nur eine Holzbauweise in Frage sowie Stahlbeton für die erdberührten und statisch bedingten Bauteile wie Bodenplatte, Liftschacht, aussteifende Wandscheiben usw.; das Aushubmaterial in feinblättrigem Schiefergestein konnte als Baumaterial nicht verwendet werden.

Das Tragsystem besteht aus Stützenreihen in Brettschichtholz BSH, z.T. Stahlrohr, mit ein- bis zweifeldrigen, unterspannten BSH-Biegeträgern, Dach- und Deckenplatten in Hohlkastenelementen und den bis zu 12 m<sup>2</sup> grossen, fertig verkleideten Wandelementen in sägeroher Douglasienschalung.

Architektonische Gestaltung, Material- und Farbwahl sind geprägt durch die Dynamik der unterspannten und verspannten Konstruktionen und die Einfachheit der sichtbar belassenen Holzelemente, die Gegensätze von rohen (sägerohe Schalung) und glatten Bauteilen (Alu-Paneele), matten und glänzenden Oberflächen, gewöhnlichen und eleganten Möblierungselementen. Die Architekten wollen damit eine junge, frische aber auch warme Raumatmosphäre erzielen.

Die auf 2234 m ü. M. gelegene Baustelle erlaubte eine saisonale Bauzeit von nur sechs Monaten, Materialtransporte erfolgten mit der neuen 8er-Gondelbahn oder mit dem Helikopter. Möglich wurde dies dank einer weitgehenden Vorfabrikation in Holzelementen - für die mit den Aufträgen betrauten einheimischen Holzbauunternehmungen eine neue, erfolgreich bestandene Herausforderung.