

Synthesebericht Eigergletscher

Bauliche Entwicklung 1898 bis 2024



Impressum

Architektur

L2A Architekten AG, Untere Gasse 4, 3800 Unterseen
Martin Althaus, Paul Rosser, Marcel Abegglen

Bauhistoriker

Christoph Schläppi, Seidenweg 24, 3000 Bern

Raumplanung

Ecoptima AG, Spitalgasse 34, 3001 Bern
Franziska Rösti

Im Auftrag von:

Jungfraubahn AG, Harderstrasse 6, 3800 Interlaken
Referenz: Dominik Liener, Anita Angst

Rev. 23.07.2025:

Präzisierte Geometrien der Projekte ‚Gruppenrestaurant‘ & ‚Eigermuseum‘, in Abbildungen:
15, S.39, 16, 17, 18, 19, 40, 41, Anhang

Inhalt

1.	Ausgangslage	5
1.1.	Aufgabenstellung	5
2.	Geschichte	6
2.1.	Methodische Vorbemerkung	6
2.2.	Historische Übersicht über die frühe Entwicklung des Eigergletschers	7
2.3.	Besondere Phasen und Elemente der baulichen Entwicklung	14
2.3.1.	Die technischen Bahninfrastrukturen	15
2.3.2.	Frühe Infrastrukturbauten für Unterkunft und Unterhalt	16
2.3.3.	Tourismusbauten	16
2.3.4.	Definitive Bauten mit repräsentativem Charakter	17
2.3.5.	Modernisierungen und Erweiterungen	17
2.4.	Landschaftsbezug	17
2.5.	Umgebungsgestaltung	18
2.6.	Aufbau der Baugruppe	18
2.7.	Bedeutung im bahnhistorischen Kontext	19
3.	Gebäudebestand	20
3.1.	Übersicht	20
3.2.	Eigergletscher Egg	21
3.3.	Station Eigergletscher	22
3.4.	Station / Restaurant	23
3.5.	Guesthouse	24
3.6.	Trafo / Alte Post	25
3.7.	Remise / Werkstatt	26
3.8.	Barackenkantine	27
3.9.	Gedeckter Gang	28
3.10.	Dependance	29
3.11.	Hundewärter Magazingebäude	30
3.12.	Schweinställe	31
3.13.	Hundestaffel	31
3.14.	Wasserreservoir	32
3.15.	Bergstation Eigernordwand	32
3.16.	Bergstation Eiger Express	33
3.17.	Tunnelportal	33
4.	Analyse	34
4.1.	Gebäudehöhen	34
4.2.	Sichtbeziehungen	34
4.3.	Architektursprache	34
4.3.1.	Materialisierung	35
4.3.2.	Dächer / Fassade	36
4.4.	Schutzziele	37
5.	Nutzungskonzept	38
5.1.	Nutzungszonen	38
5.2.	Übersicht Potential Bauliche Entwicklung	39
5.2.1.	Gebäude 5D (Richtprojekt Baufeld E) - Potential Aufstockung Gruppenrestaurant	40
5.2.2.	Gebäude 19 (Richtprojekt Baufeld B2) - Eigermuseum	40
5.2.3.	Gebäude 1A & 1B (Richtprojekt Baufeld B1) Gastronomie in 'Egg'	41
5.2.4.	Gebäude 7 & 9 (Baufeld D) - Umnutzung 'Barackenkantine / Dependance'	42
5.2.5.	Gebäude 20 & 21 (Baufeld D1, D2) - Potenzial westliche Erweiterung	49
5.2.6.	Gebäude Hundewärter 10	50

5.2.7.	Gebäude 3A & 3B (Baufeld G) - Umnutzung Restaurant / ehem. Station	51
5.2.8.	Gebäude 2C (Baufeld F) - Potenzial Aufstockung Bergstation	52
5.2.9.	Gebäude 18 - Tunnelverlängerung	52
5.3.	Aussenräume und Wegnetz / Skipisten	53
5.4.	Übersicht & Fazit Nutzungskonzept.....	54
6.	Abbildungsverzeichnis.....	55
7.	Anhang	56
7.1.	Übersicht Projekte	56
7.2.	Übersicht Nutzungszonen	57
7.3.	Übersicht Nutzungskonzept	58
7.4.	Übersicht Nutzungskonzept Aussenflächen + Wegverbindungen	59

1. Ausgangslage

1.1. Aufgabenstellung

Um die baulichen Absichten der Jungfraubahn AG am Eigergletscher planungsrechtlich sicherzustellen, wird eine neue Überbauungsordnung erstellt. Zur Erarbeitung einer fundierten Grundlage wurden L2A Architekten damit beauftragt, die Qualität der verschiedenen erhaltens- und schützenswerten Bauten in der Baugruppe Eigergletscher zu dokumentieren und ein Gutachten zu erarbeiten, welches die Möglichkeiten einer Um- und Weiternutzung und allenfalls Ergänzung der bestehenden Bauten ermitteln soll. Dazu wird auch Architekturhistoriker Christoph Schläppi beigezogen. Eine erste Analyse zeigte, dass die Gebäude (Barackenkantine und Dependance) teils in schlechtem Zustand sind. Im Rahmen der Begehung werden Risse an den Gebäuden sichtbar. Es wird darauf hingewiesen, dass die Barackenkantine, die Dependance seit Jahren ungenutzt sind.

2. Geschichte

2.1. Methodische Vorbemerkung

Die nachfolgend präsentierten Erkenntnisse sind unter den Bedingungen eines vorwiegend architektonischen, planerischen, mit historischer Expertise unterstützten Arbeitsprozesses entstanden. Sie stellen keine abschliessende historische Abhandlung dar. Dennoch haben die Recherchen zahlreiche Informationen und Materialien zutage gefördert, welche dem ortsbaulichen Schwerpunkt dieser Arbeit eine materialhistorische und atmosphärische Komponente hinzufügen und zum Verständnis der Aufgabe teilweise spektakuläre Facetten beitragen. Dies ist vor allem der Lektüre des Bildmaterials zu verdanken, welches auf verschiedenen digitalen Wissensportalen und Bilddatenbanken erschlossen ist. Unter dem Bestand an historischen Fotografien sind nebst bekanntem Material auch einige Trouvaillen, besonders aus dem Katalog der Nationalbibliothek. Das in diesen Datenbanken zur Verfügung gestellte Bildmaterial ist von teilweise hervorragender Qualität und Auflösung, welche der Virtuosität der Fotografen und der damals angewandten Technologie der Glasplattennegative zu verdanken sind. Hier die wichtigsten Bilddatenbanken:

Bildarchiv ETH Zürich	https://ba.e-pics.ethz.ch/login/welcome.jsp
digitalisierte Druckwerke aus Schweizer Bibliotheken	https://www.e-rara.ch
Bildarchiv der Schweizerischen Nationalbibliothek	www.helveticarchives.ch
Wikimedia Mediendatei-Repositoryum	https://commons.wikimedia.org
Bürgerbibliothek Bern	https://katalog.burgerbib.ch
Staatsarchiv des Kantons Bern	https://www.staatsarchiv.sta.be.ch

Aus dem zusammengetragenen Bildmaterial wird in diesem Synthesebericht eine Auswahl von besonders aussagekräftigen, schönen Blättern getroffen. Der gesamte recherchierte Bestand an Bildmaterial wird dem Bericht digital beigelegt. Aus der Konstellation der hier vorliegenden Aufnahmen gehen auch Korrekturen von Datierungen hervor, welche im vorliegenden Bericht im Sinn einer Hypothese und von Interpolationen vorgeschlagen werden. Ein lückenloses Netz von Datierungen ist im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich.

Die hier weiter zusammengetragenen Datierungen basieren andererseits auf lexikalischen Informationen. Hier die wichtigsten Quellen:

- <https://www.jungfrau.ch/de-ch/jungfraujoeh-top-of-europe/bau-der-jungfraubahn/>
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Wengernalpbahn>
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Jungfraubahn>
- https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Eigergletscher

Die Datierungen der Bauten werden, soweit nicht durch Bildmaterial nachweislich zu korrigieren, aus dem kantonalen Gebäudeinventar der Denkmalpflege übernommen. Die nachfolgend präsentierten Feststellungen basieren ausgeprägt auf einer sorgfältigen Lektüre des Bildmaterials, welches als historische Quelle einen breiten Fächer von auch für die räumliche Entwicklung des Gebiets relevanten Interpretationen zulässt.

Zusätzlich zu diesen Materialien wurde eine nicht vollständige, aber aufschlussreiche Sammlung von Zeitschriftenartikeln aus dem so genannten Baugedächtnis der ETH-Bibliothek zusammengestellt, welche dieser Studie ebenfalls beigelegt wird. Hinzu kommen Stichproben aus dem Newspaperarchiv. Die Ergiebigkeit dieser Quelle verunmöglicht freilich eine vollständige Auswertung.

- <https://www.e-periodica.ch>
- <https://www.e-newspaperarchives.ch/>

2.2. Historische Übersicht über die frühe Entwicklung des Eigergletschers

Das bauliche Ensemble auf dem Eigergletscher widerspiegelt wie kein zweiter Ort alle Phasen und Besonderheiten in der Geschichte der Jungfraubahn von den ersten Infrastrukturen bis zur wetter- und saisonunabhängigen Abwicklung eines internationalen Tourismusangebotes. Aus sämtlichen Phasen dieser Entwicklung sind Bauten und Anlagen vorhanden, wenn auch in teilweise stark überformtem und baulich teils stark unterhaltsbedürftigem Zustand.

Die Besonderheit des Eigergletschers besteht einerseits darin, dass hier der Stützpunkt des gesamten Unternehmens liegt, andererseits darin, dass der Grossteil der Bauten und Anlagen überirdisch erstellt worden und dadurch sichtbar sind. Diese Gemeinsamkeit teilt der Eigergletscher mit der Kleinen Scheidegg und der Sphinx; alle anderen massgeblichen Bauten sind normalerweise vor allem von innen erlebbar (dies gilt insbesondere für das Jungfrauoch). Die Bedeutung des Eigergletschers beruht somit auf dem Wesenszug der Jungfraubahn als unterirdisches Bauwerk.

Das Ziel dieser Arbeit besteht darin, Informationen zusammenzutragen, welche als Grundlage für einen respektvollen und sorgsamen Umgang mit diesem Bestand dienen. Dies gilt insbesondere für die frühen baulichen Zeugen, in deren Bescheidenheit der Aufbruchgeist Adolf Guyer-Zellers, die bis heute staunenswerte Herausforderung seines Projekts, letztlich die Grossartigkeit der Idee Jungfraubahn zum Ausdruck kommen.

Die folgende Zusammenstellung von Bildmaterial ist eine Auswahl von Fotografien, die zunächst in chronologischer Folge die wichtigsten frühen Phasen der baulichen und räumlichen Entwicklung des Eigergletschers dokumentieren. Diese Fotografien werden mit Bildlegenden einer individuellen Lektüre unterzogen und es wird auf Besonderheiten aufmerksam gemacht, welche auf ihnen zu sehen sind.



Abbildung 1: Bauarbeiten am Bahntrasse knapp unterhalb der Station Eigergletscher, wohl 1898 (Ausschnitt).

Diese kurz vor der Fertigstellung der ersten Bauetappe 1898 aufgenommene Photographie zeigt bereits die Barackenkantine, den Vorgängerbau des Guesthouses sowie Arbeiten am unteren Sockelgeschoss für das spätere Stationsgebäude.



Abbildung 2: Eigergletscher, Gesamtansicht von Westen, vor 1900.

Diese zu den besonders frühen Photographien der Situation am Eigergletscher gehörende Aufnahme ist während des Baus des Trafogebäudes entstanden – siehe Gerüst. Dieses Trafohaus ist für die Gesamtanlage von grosser Bedeutung, da das gesamte Bahnprojekt von Anbeginn mit elektrischer Energie vorangetrieben wird.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme bestehen bereits die Barackenkantine Nr. 7, das Hundewärterhaus Nr. 10 (neu auch als Magazingebäude bezeichnet) sowie der Vorgängerbau des heutigen Guesthouses Nr. 4c.

Der gemauerte Unterbau des Stationsgebäudes, erkennbar an dem hochformatigen Zwillingsfenster, wartet in diesem Zustand während mehreren Jahren auf den Weiterbau und die Fertigstellung.



Abbildung 3: Ansicht der Betriebsbauten am Eigergletscher, wohl im Sommer 1900 (Ausschnitt).

Auf dieser frühen Aufnahme sind die Baracken sowie die Bahnanlagen noch vor Inbetriebnahme des ersten Werkstattgebäudes und der Fertigstellung der Ausweichstelle zu sehen. Die Weichen sind bereits eingebaut. Baumaterialien werden saisonal auf Installationsplätzen neben den Geleisen bereitgestellt. Die erste der Baracken, welche als Vorgänger des Werkstattgebäudes diente, wird soeben vom Dachdecker eingedeckt. Wohl aufgrund des Blickwinkels ist das untere Sockelgeschoss des Stationsgebäudes, welches zu dieser Zeit bereits fertig gestellt ist, nicht sichtbar.

Gut zu sehen ist u. a. das Magazingebäude Nr. 10. Seine Lage erklärt sich aus der Nähe der hier vorbeiführenden Erschliessungsstrasse, von der aus ein Steg direkt ins obere Geschoss führt.



Abbildung 4: Aktivitäten auf dem Eigergletscher, Sommer 1900 (Ausschnitt, wie Abbildung 3)

Diese Abbildung zoomt in einen anderen Ausschnitt der zuvor gezeigten Aufnahme hinein. Als Besonderheit fällt der Weg auf den Eigergletscher hinaus auf, wo bereits zum Anlass der Einweihung der ersten Etappe am 2. September 1898 die Gletschergrotte besucht werden konnte. (<http://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=DBB18980922-02.2.7>)



Abbildung 5: Station Eigergletscher mit Vorgängerbauten des Bahnhofes und des heutigen Guesthouses, wohl 1902 (Ausschnitt).

Die Fotografie zeigt die Anlage in der Zeit kurz vor Eröffnung des Betriebs bis zur Station Eigernordwand im Juni 1903. Das Bild ist insbesondere hinsichtlich der Konstruktionsweise, der Materialien und Oberflächen und insbesondere der Eindeckung der Bauten in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit wertvoll. Neben Leichtbaukonstruktionen wie beim provisorischen Stationsgebäude – einer reinen Holzbaracke mit Blechdach – dominieren die gemischte Bauweise mit gemauertem Sockel und aufgesetztem Rieggeschoss sowie Massivbauten. Diese Fotografie ist auch als Quelle für die verschiedenen zur Anwendung gekommenen Dachbedeckungsmaterialien interessant (s. Kapitel 4.3.2 *Dächer*).



Abbildung 6: Die Bauten am Eigergletscher im Jahr 1909 (Bildausschnitt).

Die Besonderheit dieser Fotografie liegt in der Perspektive, welche nahezu in Form eines Planes eine Übersicht über die Gesamtanlage erlaubt. Nebst dem Bestand der Bauten sind bauliche Details und Elemente der Umgebung von besonderem Interesse. So zeichnen sich die Gruppe von Baracken – der Vorgängerbauten des Werkstattgebäudes sowie das Magazingebäude Nr. 10 u. a. durch die Absenz von Schornsteinen aus, und werden alle bewohnten, beheizten bzw. mit Küchen ausgestatteten Bauten als solche ersichtlich. Ausserdem ist das zu jener Zeit vorhandene Netz von Strassen und Wegen dokumentiert. Ausserdem wird deutlich, dass die Bauten unterhalb der Station auf einer nur mit einem dünnen Grasbewuchs bedeckten Felsrippe fundiert werden konnten – ein Element, das heute nicht mehr als solches erkennbar ist.



Abbildung 7: Edition Photoglob, Ansicht der Bauten am Eigergletscher von Süden, 1909 (Ausschnitt).

Mit Ausnahme der ersten Werkstattgebäude ist der gesamte Baubestand auf dieser Ansicht in hervorragendem Detailreichtum festgehalten. Unter den Bauten ragt der wohl erst vor kurzem fertig gestellte Neubau des heutigen Dépendencegebäudes in seinem frühesten bekannten Zustand, damals noch mit Holzzementdach, hervor.

Ein faszinierender Aspekt dieser Aufnahme ist die Analogie zwischen der Seitenmoräne des Gletschers und den Schüttungen, mit denen das Bahntrasse entlang der Rotstockkrete zum Tunnelportal hinauf angelegt ist. Mit diesen Böschungen und mit der Abraumhalde des ersten Tunnelabschnittes mischt sich die Jungfraubahn wohl eher unbeabsichtigt mit einer eigenen Stimme in den Klang der Landschaftselemente. Die Kraft und die Schönheit dieser Elemente beruht wohl auch darauf, dass sie nicht gestaltet, sondern technischer Notwendigkeit und baulichem Pragmatismus geschuldet sind. (In der Architektur der Moderne wurde den Ingenieurbauten eine immanente, nicht von Verfremdung durch gestalterische Bemühungen gestörte Schönheit zugestanden.)



Abbildung 8 Ansicht von der Eisgrotte am Eigergletscher aus, 1923 (Ausschnitt)

Diese im Katalog der Nationalbibliothek auf das Jahr 1923 datierte Fotografie ist von besonderer Bedeutung, weil die in diesem Bericht zusammengestellte Serie von Aufnahmen nach 1909 abreisst. Damit fehlen uns ausgerechnet im Zeitfenster der die bedeutenden Bauphase, in welcher das Direktionsgebäude, das Werkstattgebäude, das Postgebäude und der Umbau der Dépendence realisiert werden (weiter unten unter den «Definitiven Bauten mit repräsentativem Charakter» zusammengefasst), die Momentaufnahmen. Diese Fotografie zeigt somit als früheste im Rahmen dieser Untersuchung studierte Bildquelle das Ensemble, welches das Bild des Eigergletschers bis weit ins späte 20. Jahrhundert geprägt hat.

Soweit erkennbar, zeigt die Fotografie als letzte hier behandelte Quelle das Stationsgebäude vor dem Umbau bzw. Einbau des Zwischengeschosses.



Abbildung 9 Ansicht von Westen, 1926.

Diese Ansicht von Westen zeigt die Gesamtsituation mit den Neubauten des Werkstattgebäudes und des Guesthouses sowie der stark umgebauten und mit einem Satteldach versehenen Dépendence. Gut ersichtlich ist auch die Erweiterung des Bahnhofsgebäudes um die Raumschicht an der Perronanlage sowie die Unterteilung des Eingangsbereiches in zwei niedrige Geschosse. Von den für das Ensemble wichtigen Bauten oberhalb des Bahnhofsgebäudes ist nur der Turm am Komplex des Trafogebäudes sichtbar.

Die Photographie gehört ausserdem zu den wenigen Quellen, auf denen ganz rechts unten das Stumpengleis sichtbar ist, mit welchem das Magazingebäude erschlossen wurde.

2.3. Besondere Phasen und Elemente der baulichen Entwicklung

Die wesentlichen Grundzüge der baulichen Entwicklung sind im Artikel der Schweizerischen Bauzeitung vom 10. April 1897 umrissen:

An geeigneter geschützter Lage, nahe am Hauptportal, werden die erforderlichen, gut ausgestatteten Wohnungen für die Bauleitung, den Arzt, die Arbeiter u. s. w. zusammen für etwa 100 Personen erstellt, ebenso die Lokomotivremise, die Werkstätte, das Spital, die Kantine und die auf längere Zeit zu verproviantierenden Magazine für Nahrungsmittel und Werkzeuersatz. Dieselben sind während der sechs Sommermonate mit Bahnverbindung versehen. Während der übrigen sechs Monate ist ein Verkehr mit Lauterbrunnen durch Boten und Träger fast immer zu ermöglichen. Heizung, Kochen und-Beleuchtung geschieht auf elektrischem Wege. Für allfällige Betriebsstörungen müssen Petroleumvorrichtungen hierfür bereit gehalten werden. Der Installationsplatz ist durch Telephon und Telegraph mit der Arbeitsstelle und mit Lauterbrunnen zu verbinden. Zwischen den Baracken und dem Tunnelportal muss ein gedeckter Gang erstellt werden, um die ungestörte Kommunikation auch bei starkem Schneefall zu sichern. (...)

*Ueber den Bau und die Kosten des Jungfraubahn - Tunnels. Von F. Hennings, Ingenieur.**

2.3.1. Die technischen Bahninfrastrukturen

Unter diese Kategorie fallen das Trasse, die Ausweichstelle, der Tunneleingang, die Zufahrt zum Werkstattgebäude sowie die Geleise selbst mit Schienen, Schwellen, Zahnstangen, Weichen, Signaletik etc. Konkret fallen unter diese Kategorie das Bahntrasse mit Unterbau und Geleiseinfrastrukturen, aus Aushub und Ausbruchmaterial geschüttete Böschungen, die Böschungsmauer unterhalb der Station Eigergletscher, das Portal des Haupttunnels sowie das Trafogebäude.

Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Elemente der Abnutzung sowie technischer und betrieblicher Innovation unterworfen und einem starken Erneuerungsdruck ausgesetzt sind. Aus diesen Gründen ist eine Musealisierung weder sinnvoll noch möglich.



Abbildung 10: Bauarbeiter, Trafogebäude, provisorisches Stationsgebäude, Geleise und Fahrleitung mit Zug, um 1900.

Auf dieser Darstellung ist die frühe Phase der Station Eigergletscher als Baustelleninstallation, die von der Anwesenheit von Bauarbeitern sowie technischen Anlagen geprägt ist, eindrücklich zu spüren. Zum Aufnahmezeitpunkt sind die Ausbrucharbeiten in den Tunnelabschnitt zwischen den Stationen Rotstock und Eigergletscher im Gang.

2.3.2. Frühe Infrastrukturbauten für Unterkunft und Unterhalt

In der ersten Phase der Bauarbeiten entstand am Eigergletscher eine Serie von Baracken und Werkstattgebäuden, welche der Arbeit und Unterkunft der ArbeiterInnen auf der Baustelle und im Betrieb dienten. Diese Bauten folgten einer Typologie und Konstruktionsweise, wie sie von frühen Berghütten oder von Militärbauten her bekannt sind. Konstruktiv handelt es sich in der Regel um eine Kombination gemauerter Gebäudesockel bzw. Sockelgeschosse aus Feldsteinmauerwerk und in Holz- bzw. Riegbauweise errichteter Obergeschosse und hölzerner Dachstühle (Details siehe Bildlegende zu Abbildung 5).

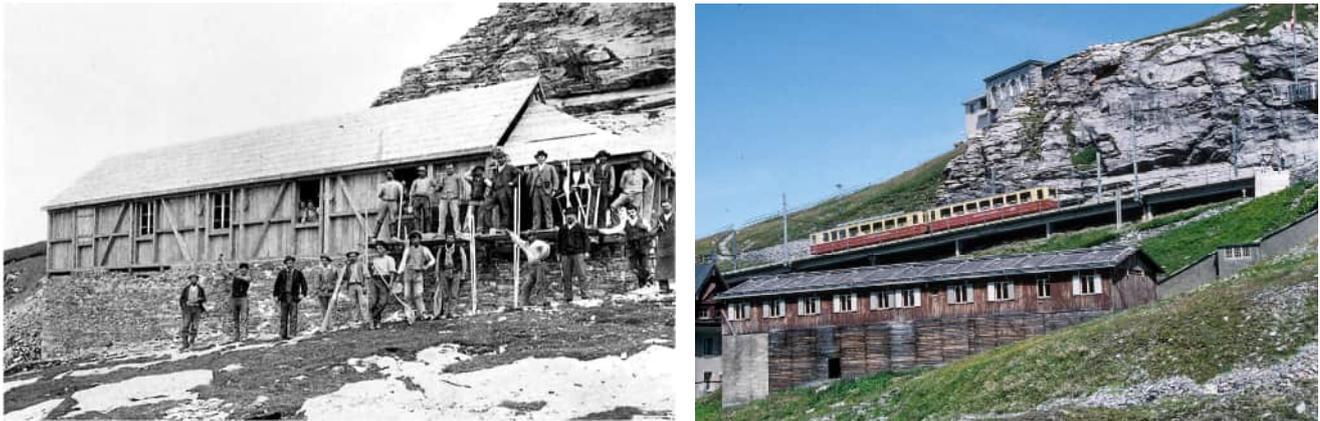


Abbildung 11, 12: Die Barackenkantine, Zustand während des Baus mit Bauequippe, um 1896-98 (links) sowie 1995 (rechts).

2.3.3. Tourismusbauten

Das Projekt Jungfraubahn musste schon zu einem frühen Zeitpunkt einen Umgang mit Kostenüberschreitungen und Projektverzögerungen finden. Die reine Bauzeit der Bahn begann mit dem Spatenstich 1896, 1898 wurde der Eigergletscher erreicht, 1899 die Station Rotstock, 1903 die Station Eigerwand, 1905 die Station Eismeer, 1912 die Station Jungfraujoch. Jede dieser Etappen wurde jeweils baldmöglichst mit Publikum bewirtschaftet - siehe z. B. Der Bund vom 26. Juli 1905 (<http://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=DBB19050726-01.2.16>).

Bis zur Inbetriebnahme des Restaurants auf dem Jungfraujoch im Juni 1918 war also die Station Eigergletscher die wichtigste Ausflugsdestination des Unternehmens. Dieser wurde nicht nur schön gestaltet, sondern leistete einen wesentlichen Beitrag zur Ausstrahlung der Marke Jungfraubahn. Dabei wurde der Ruf des Unternehmens durch intelligente Marketingideen wie das temporäre Postbüro am Eigergletscher wirkungsvoll ins Land getragen. Ebenso schnell hat seine Bedeutung offenbar abgenommen. Innert kurzer Zeit wurde die Station Eigergletscher zum Transitort, an welchem die grössten Publikumsströme vorbei fuhren.



Abbildung 13: Station Eigerletscher, wohl 1906.

Auf dieser Aufnahme, welche während der Ausbrucharbeiten zwischen Eismeer und Jungfrauoch entstanden ist, ist der Zauber der Tourismusdestination Eigerletscher auf besonders eindrückliche Art dokumentiert. Das neue Stationsgebäude zeigt eine lustvolle Kombination von teilweise überdecktem Vorplatz, grosszügig befensterter Gaststube, Aussichtsterrasse und Sonnenbad.

2.3.4. Definitive Bauten mit repräsentativem Charakter

Derweil Restaurant und Station mit der Inbetriebnahme des Joches an Bedeutung verloren haben, setzte das nunmehr offenbar florierende Unternehmen in der Zwischenkriegszeit in kurzer Folge mit dem Direktionsgebäude Egg, der neuen Werkstätte und dem neuen Guesthouse drei repräsentative, bis heute die Stimmung des Orts prägende Akzente. Diese Bauten repräsentieren u. a. die Konsolidierungsphase, während der das erste Berghaus auf dem Jungfrauoch entstand. Obwohl anders materialisiert, ist auch der Umbau der Dépendence unter Hinzufügung eines sehr schönen neuen Daches und der klassizistischen Pilastergliederung seiner Fassaden diesen repräsentativen Ansprüchen angepasst worden.

2.3.5. Modernisierungen und Erweiterungen

Die baulichen Interventionen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts dienten primär technischen Bedürfnissen und dem technischen Unterhalt, Dabei entstanden qualitätvolle Lösungen wie die Erweiterung des Guesthouses ebenso wie die technisch bedingte Vorhalle des Werkstattgebäudes.

2.4. Landschaftsbezug

Mit dem Bau der Jungfrauobahn ist am Eigerletscher an einer topographisch nicht sehr ausgeprägten Stelle ein Ort entstanden, der mit dem Blick auf den Gletscher und die Berge sowie der sonnigen, teilweise auch windgeschützten Stelle eine eigene auratische Qualität angenommen hat. Die Lage ist durch die frühen Tourismusbauten sowie

die Attraktion einer Eisgrotte im Gletscher früh als Reiseziel ausgezeichnet und bewirtschaftet worden. Massgeblich hierfür war das als Mittelpunkt ausgezeichnete Restaurant/Stationsgebäude, welches einen zauberhaften, pavillonartig-leichten Charakter hatte. Der Aspekt des Eigergletschers als touristischer Ankunfts- und Aufenthaltsort tritt heute gegenüber den grossformatigen technischen Bauten und Anlagen, die im Dienst des Produktes «Top of Europe» stehen, fast gänzlich in den Hintergrund

Weiter beruhen die Qualitäten des Eigergletschers auf der Sichtbarkeit der Ingenieurleistung und des landschaftsgestalterischen Eingriffs, welcher in der Legende von Abbildung 7 beschrieben sind. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass mit der Temperaturerwärmung und dem Gletscherschwund derzeit grossmassstäbliche, schnell ablaufende Prozesse wie die Veränderung der Waldgrenze und der Bewuchs höherer Lagen im Gang sind.

Eine wichtige Besonderheit der Bauten und Anlagen am Eigergletscher liegt darin, dass diese fast ausschliesslich aus der Innenperspektive wahrgenommen werden. So nutzen die gewaltigen Infrastrukturen des neuen Terminals die Lage an der Felswand oberhalb des alten Bahnhofes, um sich erstaunlich unauffällig in die Landschaft zu integrieren. Der wichtigste grossräumige Sichtbezug wurde mit dem Bau des neuen Direktionsgebäudes Egg und des Werkstattgebäudes geschaffen, indem diese seit den 1910er bzw. 1920er Jahren die Station Eigergletscher gegen die kleine Scheidegg bewusst markiert haben.

2.5. Umgebungsgestaltung

Bemerkenswert an diesen Bauten ist die Qualität ihrer Setzung in die Landschaft. Mit ihren gemauerten Sockeln besetzen sie jeweils nur den Fussabdruck des Gebäudes im Gelände. Eine Ausnahme bildet das Magazingebäude, dessen Sockel an der westlichen Schmalseite strebepfeilerartig angebösch ist. Das Magazingebäude wurde in den 1910er oder frühen 1920er Jahren über den schon zuvor bestehenden Weg mit einem Stumpengeleise ohne Zahnstange mit der Hauptstrecke verbunden, sodass schwere Güter hier einfacher antransportiert werden konnten (Abbruchdatum nicht bekannt).

Die Anmutung dieser Bauweise, die sich in verschiedenen schönen Böschungsmauern fortsetzt, ist erdgebunden, standhaft und sauber abgezikelt. Terrassen wurden traditionell als aus dem Boden heraus gewachsene Elemente behandelt. Diese traditionell mit Feldsteinen gebauten Elemente schaffen einen harmonischen Übergang zwischen der Vegetation und Naturlandschaft und allen baukulturellen Interventionen.

Das Wegnetz wirkt wenig selbsterklärend bzw. intuitiv. Die an sich attraktive, mit zahlreichen Aussichtslagen lohnende Umgebung, u. a. gegen die Moräne und den Gletscher hin, wirkt nicht so viel Anziehungskraft aus, wie ihr zusteht. Die natürliche Verbindung zwischen der oberen und der unteren Terrainhälfte darf aus Sicherheitsgründen heute nicht mehr überschritten werden; das Areal wird heute aufgrund der geltenden Sicherheitsnormen in zwei Hälften zerschnitten.

2.6. Aufbau der Baugruppe

Die Logik der Baugruppe zeigt den Einfluss verschiedener gestaltgebender Prinzipien. Zunächst ist dieses geprägt durch seine *Lage*. In einem landschaftlich nicht zwingend vorgegebenen Bereich hat das Ingenieurbauwerk Jungfraubahn einen sehr spezifischen *Ort* geschaffen, definiert von technischen Rahmenbedingungen wie Linienführung des Bahntrassees, geringere Steigung der Ausweichstelle etc. Dessen Grundgerüst wird bis heute von den Barackengebäuden der Baustelle bzw. deren Nachfolgebauten gebildet; diese erstrecken sich in einer diagonalen Anordnung vom Guesthouse hinunter zum Magazingebäude.

Innerhalb dieser Vorgabe haben das Trafogebäude und das Stationsgebäude mit Restaurant und Poststelle, flankiert von Kioskbauten, ursprünglich einen schönen Mittelpunkt gebildet, der als Aussichts- und Aufenthaltsort, als Ort der Verpflegung und Erholung Autorität hatte. Nach Vollendung des Gesamtprojekts haben das Direktions- und das Werkstattgebäude zwei repräsentative, weiträumig sichtbare Akzente gesetzt – sind also weniger aus ortsbaulichen denn aus landschaftsszenografischen Überlegungen gesetzt worden. Die ursprünglich auch mit verschiedenen Nebenbauten sehr episodische Setzung der Bauten hat mit dem neuen Terminal, der Station Eigergletscher ein weiträumig verbindendes Element erhalten, welches freilich mit seinen Anschlussstellen nicht allzu generös mit

dem ortsbaulichen Bestand umgeht. Die Einheit des Ganzen, welche früher über die Bahnanlage hinweg funktioniert hat, wird durch diese in jüngerer Zeit tendenziell entzweigeschnitten. Einen ähnlichen Effekt hat der nachträglich zwischen dem Stationsgebäude und der Dépendence eingebaute Verbindungsgang, sodass zwischen diesem und den Bahnanlagen ein Leerraum entsteht.

2.7. Bedeutung im bahnhistorischen Kontext

Bis heute erfüllt der Eigergletscher im Alltag der Jungfraubahn eine wichtige technische und logistische Rolle. Diese reicht vom neuen Umsteigeort bis hin zum Unterhalt des Rollmaterials. Diese an sich sehr wichtigen Funktionen führen dazu, dass der Eigergletscher tendenziell als technisches Gelände wahrgenommen wird. Historische Bauten und Anlagen sind zwar in grosser Zahl vorhanden, wurden aber stets kaum mit baukulturellem Fokus, sondern aus einer vorwiegend technischen Sicht genutzt und unterhalten. Vor allem die Baracken der Bauzeit sind jeweils für grössere Projekte aktiviert und danach wieder aufgegeben worden, daher präsentieren sie sich heute innen in einem schwer unterhaltsbedürftigen Zustand. Derweil die historische Bedeutung der Jungfraubahn unumstritten ist – sei es ihr Höhenrekord oder ihre Pionierrolle als elektrotechnisches Grossbauwerk – werden die Bauwerke der Pionierzeit nicht ausreichend als solche wahrgenommen. Dabei haben diese das Potential, als sprechende Zeugen des kühnen und letztlich weiträumig Identitätsstiftenden Bahnunternehmens neu in Wert gesetzt zu werden. Diese Anstrengung könnte einen Beitrag leisten, die Jungfraubahn als technik- und kulturgeschichtlich hervorragende Meisterleistung aneigenbar zu machen und damit vorweg auch ein schweizerisches bzw. europäisches Publikum anzusprechen. An anderer Stelle ist bereits betont worden, dass diese Qualitäten prinzipiell vor allem hier sichtbar sind und deshalb auch hier gepflegt und neu erarbeitet werden sollten.

3. Gebäudebestand

3.1. Übersicht



Nummer	Hausnummer	Bezeichnung	Einstufung	Baujahr	Abrissjahr
1A	1116p	Eigergletscher Egg	SW + K	1912	
1B	1116p	Eigergletscher Egg	SW + K	1925	
1C	1116p	Eigergletscher Egg		1968	
2A / 2B	1116h	Station Eigergletscher		2020	
3A	1116f	Station, Restaurant	EW + K	1919 – 1929	
3B	1116f	Station, Zimmer	EW + K	1929 – 1945	
4A	1116d	Guesthouse	EW + K	1919 – 1945	
4B	1116d	Schmiede, Bahndienstmagazin	EW + K	1919 – 1945	
4C	1116d	Guesthouse	EW + K	1973	
5A	1116g	Alte Post, Trafo		1910	
5B	1116s	Alte Post, Trafo		2011?	
5C	-	<i>Ehem. Postgebäude</i>			2019
6A	1116j	Remise, Werkstatt	SW + K	<1929	
6B	1116j	Werkstätte		2014	
7	1116c	Barackenkantine	SW + K	1897	
8A / 8B	1116c/k	Gedeckter Gang	SW + K		
9	1116k	Dependance	SW + K	1901 - 1910	
10	1116b	Hundewärter		1919 - 1929	
11	1116t	Schweinställe		1911	
12	1116r	Hundestaffel		1918	
13		Hundestaffel			
14	1116a	Wasserreservoir			
15		Bergstation Eigernordwand		2011	
16		Bergstation Eiger Express		2020	
17		Tunnelportal			

3.2. Eigergletscher Egg

1

Bezeichnung	Eigergletscher
HausNr. / Adresse	1116p
Baujahr	1912
Aktuelle Nutzung	Skibar, Verwaltung
Zustand	Gut
Bauinventar Kt. Bern	Schützenswert + K-Objekt

Kurzbeschrieb

Bauinventar: Ehem. Beamten- u. Verwaltungsgebäude von 1912, genannt 'Egg'; 1927 Errichtung der Beamtenküche, Waschküche mit Tröcknerei u. Abortanlage; 1960er Jahre Erweiterung.

Monumentales Repräsentationsgebäude im «alpinen» Stil, tektonisch gegliedertes Bruchsteinmauerwerk. Synthese von Traditionalismus und moderner Haltung, die sich u. a. im Flachdach und liegenden Fensterformaten zeigt.

Das Direktionsgebäude erhielt um 1970 an exponierter Stelle den bestehenden Anbau.



3.3. Station Eigergletscher

2

Bezeichnung	Station Eigergletscher
HausNr. / Adresse	1116h
Baujahr	2020
Aktuelle Nutzung	Stationsgebäude Bahn
Zustand	Neu
Denkmalpflege	-

Kurzbeschreibung

Grossform mit viertelliger Volumetrie, geprägt durch die Materialisierung mit Glas und gepflegtem Sichtbeton. Hervorhebung der einzelnen Bauteile mit unterschiedlichem Ausdruck; insgesamt seriell und ruhig aufgefasste Tektonik.



3.4. Station / Restaurant

3

Bezeichnung	Station, Restaurant
HausNr. / Adresse	1116f
Baujahr	1900-03, Einfügung Zwischengeschoss und Erweiterung gegen Perron 1929, ostseitiger Anbau M. 20. Jh.
Aktuelle Nutzung	Restaurant, Verwaltung
Zustand	Mittel bis gut
Bauinventar Kt. Bern	Erhaltenswert + K-Objekt

Kurzbeschreibung

Ursprünglich formaler und symbolischer Mittelpunkt der Baugruppe. Wichtigstes Denkmal für die ursprüngliche touristische Nutzung am Eigergletscher. Hausstein/Verputzbau im gepflegten Stil des Fin-de-Siècle. Gedeckte Laube, Balkon, Markisen und Brüstungen in filigranen Metallelementen. Diese Elemente waren für die Architektur wichtig, diese ist durch pragmatische Interventionen und Unterhaltsarbeiten eines grossen Teils ihrer einstigen Ausstrahlung beraubt.

Bauinventar: Stationsgebäude von 1900 mit Hotelzimmern u. Restaurant; 1901-1910 mit Postbüro; 1950er Jahre Erweiterung auf N-Seite u. neue Eindeckung Ehem. ganz flach gedeckter, beinahe kubischer Bau in Massivbauweise; heute durch seitl. Erweiterung längsrechteckiger Grundriss u. neu auch leicht geknicktes Dach. 3-stöckig u. in den Hang gebaut, wobei das oberste Geschoss ans Zugtrasse angeschlossen (auf diesem Niveau befindet sich auch das Restaurant). Vor der Erweiterung bestand hier einst eine offene Wartehalle. Auf Bügen abgestützter 'Panoramabalkon' über Ecke mit S-, W- u. O-Ausrichtung. Das Gebäude ist geschickt positioniert, sowohl als Station mit Anbindung an die Gleise wie auch als Aussichtsplattform zum Gletscher. Es ist vor allem aufgrund seiner Geschichte u. als funktional wichtiges Gebäude zentrales Objekt der Baugruppe Eigergletscher.»



3.5. Guesthouse

4

Bezeichnung	Guesthouse
HausNr. / Adresse	1116d
Baujahr	1919 / Erweiterung 1975
Aktuelle Nutzung	Unterkunft Personal
Zustand	Mittel bis gut
Bauinventar Kt. Bern	Erhaltenswert + K-Objekt

Kurzbeschreibung

Ersatzbau für die erste Wohnbaracke von 1897 mit einem zusätzlichen Geschoss. Der Erweiterungsbau von 1975 belässt den Kernbau sichtbar und fügt diesem einen neuen, architektonisch ansprechenden Akzent hinzu.

Bauinventar: Herberge, so genanntes 'Guesthouse' um 1905; wohl Ersatzbau der 2. Arbeiterbaracke von 1901; im Verlauf des 20. Jh. erneuert; Erweiterung um 1 Trakt in den 1970er Jahren; 2004 Fassadensanierung u. Fensterersatz; bis 2009 Herberge, heute z.T. Personalhaus Längsrechteckiger Wohnbau mit Satteldach u. nach SO ausgerichteter Schauseite mit 11 Fensterachsen. Harmonische Wandgliederung durch die Übersetzung der Prinzipien antiker Baukunst in die Formsprache der Moderne. Stark hervortretende Pilaster aus rustikalem Sichtmauerwerk (Pilasterkolonnade). Darüber Gesims u. vorkragendes Attikageschoss. Zwischen den Pfeilern verputzte u. befensterte Wandflächen. Reste der Kegelbahn von 1900 nordwestl. des Gebäudes. Dieses markiert den Ausgang der Gebäudegruppe u. ist ein wichtiges Zeitzeugnis der Tourismusgeschichte der Jungfraubahn. Mit Ähnlichkeit zur Remise (1116J).



3.6. Trafo / Alte Post

5

Bezeichnung	Trafo / Alte Post
HausNr. / Adresse	1116g
Baujahr	um 1900, nach 1920, 1945 / Umbau 1975
Aktuelle Nutzung	Trafo / Unterstand
Zustand	Gut
Bauinventar Kt. Bern	

Kurzbeschreibung

Das Transformatorengebäude, in welchem die Stromversorgung der Bahn und ihrer Infrastrukturen sichergestellt wurde, gehört zu den frühesten Bauten auf dem Areal. Es wurde mehrmals verändert: Abbruch Vorbau gegen Geleise, Anbau Ostseite, Bau Turm, Bau des Postgebäudes, zahlreiche Veränderungen und technische Anpassungen in jüngerer Zeit.



3.7. Remise / Werkstatt

6

Bezeichnung	Remise / Werkstatt
HausNr. / Adresse	1116j
Baujahr	1893-1908 / Erweiterung 2014
Aktuelle Nutzung	Werkstatt
Zustand	Gut
Bauinventar Kt. Bern	Schützenswert + K-Objekt

Kurzbeschreibung

Klassizistisch-repräsentativer Werkstattbau mit mehrfach umgebautem Schrägdach.

Bauinventar: 'Remise' von 1905-07; Ersatzbau für kleinere Eisenbahnremise von 1900; 1926 Anbau Depotwerkstätte für Rollmaterial der Jungfraubahn u. Einbau Direktionswohnung im OG, Umbau zu Wohnräumen im 1. OG u. im DG; Dachumbauten: 1920/21, 1949 u. 1975 Sichtsteinmauerwerk (Material stammt vom Tunnelbau) mit grossen rundbogigen Toreinfahrten zur Halle (O-Seite) u. angezogenen Pilastern an den Traufseiten. Zwischen den Pilastern Blendbögen: Überlagerung der vorgeblendeten Pilasterkolonnade mit dem Arkadenmotiv. Darüber Gesims u. Attikageschoss (ehem. Arbeiterunterkünfte). Baukörper mit 11 Fensterachsen u. Satteldach, wie Herberge (1116D). Besonderes Gebäude mit Anlehnung an antike Tempelarchitektur, doch zeitgemäss interpretiert. Ausstattung der Direktionswohnung von 1926 weitgehend original erhalten. In Gestalt u. aufgrund der markanten Lage beeindruckendes Bauwerk.»



3.8. Barackenkantine

7

Bezeichnung	Barackenkantine
HausNr. / Adresse	1116c
Baujahr	1897
Aktuelle Nutzung	Keine
Zustand	Schlecht
Bauinventar Kt. Bern	Schützenswert + K-Objekt

Kurzbeschreibung

Barackenkantine aus der frühesten Bauzeit; vermittelt eindrücklich die Lebensumstände der Bauleute. Sehr schöne Setzung ins Gelände. Dem originalen westlichen Gebäudeteil wurde nach 1930 eine Verlängerung mit gleichem Querschnitt hinzugefügt. Das Gebäude wurde durch den Verbindungsgang isoliert und in Mitleidenschaft gezogen.

Bauinventar: Ehem. Arbeiterbaracke von 1897; 1924 östl. Erweiterung u. Einbau für Unterkünfte; später Verwendung als Kantine mit Küche u. Speisesaal, so genannte 'Barackenkantine' (seit 1996 stillgelegt) 2-stöckiger, verputzter u. z.T. verschindelter Bau mit Satteldach. Sockelgeschoss (EG) aus örtlichem Gestein massiv errichtet, OG aus einer Fachwerkkonstruktion. Verputz im EG grau, im OG rötlich. N-seitiger Korridor mit Quergiebel, der an den geschlossenen Verbindungstrakt zu Nr. 1116K (Dependance) anschliesst. Im EG Lagerräume, Hauptgeschoss mit ehem. Küche u. Speisesaal. Die W-Seite zum Verbindungstrakt weist eine Tür u. 3 Fenster auf. Das Gebäude ist in seiner Funktion als erste u. ganzjährige Arbeiterbehausung für die Jungfraubahn an der Station Eigergletscher von grosser sozialgeschichtlicher Bedeutung. Die Baracke ist schweizweit eine der wenigen aus der Frühzeit des Eisenbahnbaus, die noch am originalen Standort erhalten ist.



3.9. Gedeckter Gang

8

Bezeichnung	Gedeckter Gang
HausNr. / Adresse	1116c
Baujahr	wohl 1930er Jahre
Aktuelle Nutzung	Keine
Zustand	Schlecht
Bauinventar Kt. Bern	Schützenswert + K-Objekt

Kurzbeschreibung

Nachdem schon in der frühesten Phase des Tunnelbaus der Bau von wintersicheren Verbindungsgängen in Erwägung gezogen worden war, wurde dieser so zwischen dem Stationsgebäude und der Dépendence eingefügt, dass er auch in einem Anbau an der hangseitigen Traufe der Barackenkantine integriert werden konnte. Wahrscheinlich in der gleichen Phase wie diese recht tiefgreifende Anpassung entstand der östliche Anbau der Barackenkantine.

Der Gang hat historische und denkmalpflegerische Bedeutung, bildet aber im Aussenraum ein trennendes Element zwischen Bahnhof und BLN-Gebiet.



3.10. Dependance

9

Bezeichnung	Dependance
HausNr. / Adresse	1116k
Baujahr	um 1905, Umbau nach 1920
Aktuelle Nutzung	Keine
Zustand	Schlecht
Bauinventar Kt. Bern	Schützenswert + K-Objekt

Kurzbeschreibung

Ursprünglich ein rationaler Kubus mit Holzzementdach, wurde das Gebäude nach 1920 mit einem expressionistisch anmutenden, sehr schönen Dachgeschoss mit Blecheindeckung sowie einer neoklassizistischen Fassadengliederung umgewertet. Dabei wurde die Fenster- und Zimmerteilung verändert. Die rationale Qualität des Gebäudes zeigt sich auch in der Organisation der einbündigen Grundrisse.

Bauinventar: Dependance, wohl von 1901 oder 1910; 1920er Jahre umgeb. (Fassade u. Dach); M. 20. Jh. Verbindungsgang zu 1116C angefügt; seit 1997 stillgelegt
Langrechteckiger schmaler u. hoher Bau mit 2 Geschossen u. hohem Kellergeschoss. Satteldach mit Vogeldielen; urspr. Flachdach. Feine Lisenen im grobkörnigen Putz gliedern die S-Fassade in regelmässige Felder, dazwischen 6 Fensterachsen. Östl. erkerartige Fenster in den Giebfeldern. Der Hauptzugang befindet sich auf der N-Seite u. führt in das angebaute Treppenhaus in der NW-Ecke. Es handelt sich um den für die Angestellten bereits anspruchsvoller gestalteten Ergänzungsbau zur 1. Arbeiterbaracke (1116C). Beide Gebäude sind auf der N-Seite durch einen geschlossenen u. abgetreppten Korridor miteinander verbunden u. liegen unterhalb des Gleistrassees. Besonders in Kombination mit der Arbeiterbaracke wichtiges Zeitzeugnis.



3.11. Hundewärter Magazingebäude

10

Bezeichnung	Hundewärter
HausNr. / Adresse	1116b
Baujahr	1897
Aktuelle Nutzung	Keine
Zustand	Schlecht
Bauinventar Kt. Bern	

Kurzbeschreibung

Von dem ursprünglichen Bestand dieses sehr früh realisierten Gebäudes ist der Sockel sichtbar, ansonsten ist die Volumetrie erhalten.



3.12. Schweineställe

11

Bezeichnung	Schweineställe
HausNr. / Adresse	1116t
Baujahr	1911
Aktuelle Nutzung	Keine
Zustand	Schlecht
Bauinventar Kt. Bern	



3.13. Hundestaffel

12 / 13

Bezeichnung	Hundestaffel
HausNr. / Adresse	1116r
Baujahr	1919 – 1929
Aktuelle Nutzung	Keine
Zustand	Schlecht
Denkmalpflege	
Kurzbeschreibung	

Dieses Gebäude entspricht mit massivem Sockelgeschoss und Obergeschoss in Holzbauweise der ortsüblichen Typologie, ist aber mit der Strickbauweise mit Rundhölzern ein Sonderfall auf dem Gelände. Mit Türen und Fenstern ungewöhnlich rhythmisierter, interessanter Sockelbau.



3.14. Wasserreservoir

14

Bezeichnung	Wasserreservoir
HausNr. / Adresse	1116a
Baujahr	
Aktuelle Nutzung	Wasserreservoir
Zustand	Gut
Bauinventar Kt. Bern	

3.15. Bergstation Eigernordwand

15

Bezeichnung	Bergstation Eigernordwand
HausNr. / Adresse	
Baujahr	2011
Aktuelle Nutzung	Station Sessellift
Zustand	Gut
Bauinventar Kt. Bern	
Kurzbeschreibung	

Das Bauwerk dokumentiert den Wandel weg von gebäudeartigen Einhausungen hin zu Maschinen bzw. Objekten in der Landschaft.



3.16. Bergstation Eiger Express

16

Bezeichnung	Bergstation Eiger Express
HausNr. / Adresse	
Baujahr	2020
Aktuelle Nutzung	Station 3S-Bahn
Zustand	Neu
Bauinventar Kt. Bern	
Kurzbeschreibung	

Kubische Grossform in der Landschaft; trotz beträchtlicher Dimensionen sorgfältig in die Situation eingebettet.



3.17. Tunnelportal

17

Bezeichnung	Tunnelportal
HausNr. / Adresse	
Baujahr	2020
Aktuelle Nutzung	Bahninfrastruktur
Zustand	Neu
Bauinventar Kt. Bern	
Kurzbeschreibung	

Im Unterschied zum ursprünglichen Tunnelportal, welches ohne architektonische Rahmung in den Fels gebohrt wurde, erscheint der für das Jungfraubahnerlebnis wichtige Ort heute als Galerie, als gebautes technisches Element.



4. Analyse

4.1. Gebäudehöhen

Auf dem Areal gibt es eine weite Bandbreite an Gebäudehöhen und Dimensionen. Erschliessungswege werden wegen dem steilen Terrain möglichst kurzgehalten. Wo möglich wird möglichst punktuell die Höhe gebaut, so wurde der Fussabdruck und somit nötige Erdarbeiten minimiert und grössere Höhenunterschiede im Terrain können im Gebäude überwunden werden (Beispiel Station / Restaurant, oder Eigergletscher Egg). Nutzungen, welche sich nicht in die Höhe entwickeln können, wurden im Terrain an möglichst flachen Stellen platziert (Beispiel Werkstätte).

Die Höhen der Gebäude werden an diesem Standort je nach Blickrichtung und Standpunkt sehr unterschiedlich wahrgenommen. Das Stationsgebäude wird, zum Beispiel, vom nordseitigen Perron aus als ein zweigeschossiges Gebäude wahrgenommen, von der südlichen Talseite aus, ragt das Gebäude jedoch mit fünf Geschossen aus dem Terrain.

4.2. Sichtbeziehungen

Die Gebäude am Eigergletscher werden in verschiedenen Szenarien anders wahrgenommen. Diese können grob in Kategorien unterteilt werden:

- Fernsicht auf den Eigergletscher: Die Gebäude werden von der kleinen Scheidegg und begrenzt von Grindelwald aus wahrgenommen. Die Sicht darauf ist eher statisch, aus einem festen Blickwinkel.
- Als Besucher wird man wortwörtlich auf Schienen durch das Areal geführt oder erlebt die Gebäude von innen und oder aus dem Zwischenraum der Gebäude.
- Wanderer erleben die Gebäude von der südwestlichen Moräne aus.

4.3. Architektursprache

Die Baugruppe am Eigergletscher wird hauptsächlich aufgrund der bedeutenden, repräsentativen, mit Sichtsteinfassaden realisierten Gebäude Egg, dem Werkstattgebäude sowie dem Teil des Guesthouses aus den 1920er Jahren als einheitlich wahrgenommen. Bis heute stehen diese massiven Gebäude (Egg, Werkstätte, Guesthouse) stolz am Eigergletscher und definieren den Ort. Sie verkörpern als bauliche Zeugen zudem die Epoche des Berghauses auf dem Jungfraujoch von 1924, welches 1972 einem Brand zum Opfer fiel.

Prägend wirkt sich auch das Dépendencegebäude aus, dessen tiefgreifender Umbau in den 1920er Jahren das Verputzthema in neoklassizistischer Form neu aufgriff. Verputzte waren, sobald verfügbar, auch auf allen Barackengebäuden aufgebracht worden – besonders schöne Überbleibsel sind am älteren Abschnitt der Barackenkantine noch vorhanden. Hier wurde das Feldsteinmauerwerk des Sockelgeschosses mit einem Besenwurf in einem warmen Grauton, das Obergeschoss mit einem zu einem unbekanntem Zeitpunkt rot eingefärbten glatteren Rauhputz bedeckt.

Ein Ausnahmefall war das früh realisierte, repräsentative Stationsgebäude, dessen Aufbau in einer gepflegten verputzten Hausteinarbeit im typischen Stil der Belle Epoque ausgeführt wurde. In seinen besten Zeiten prägte dieses Gebäude das Bild des Eigergletschers auch mit dem filigranen Stabwerk seiner Balkone und der Konstruktion der gestreiften Markisen. Dieses Element ist wohl aufgrund technischer Probleme früh wieder verschwunden.

Nebst diesen traditionellen Materialien kam in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Sichtbeton hinzu. Im Zuge von Sanierungsarbeiten erhielten viele Bauten unterschiedlich verrandete Dämmungen, was zum Aufbrechen des einheitlichen Gesamtbildes geführt hat.

Der heutige Ausdruck der Bauten am Eigergletscher wird durch die Neubauten des Terminals geprägt. Diese sind stilistisch eher neutral einem ruhigen technischen Monumentalstil mit minimalistischem Ausdruck verpflichtet, welcher sich durchaus vereinheitlichend und beruhigend auf das Gesamtbild der Anlage auswirkt.

4.3.1. Materialisierung

Bei der Konstruktion der Infrastrukturbauten der ersten Phase dominierten äusserster Pragmatismus und Behelfsmässigkeit. Zu Beginn wurde auf vor Ort vorgefundene Baumaterialien, also vor allem Feldsteine, und einfach transportable, leichte Materialien zurückgegriffen. Die Palette wandelte sich unter zwei Einflüssen: Einerseits der Eröffnung des ersten Bahnabschnittes von der Kleinen Scheidegg her, welcher es nun ermöglichte, Materialien wie Holz, Schindeln, Kalk, Zement u. a. in grösseren Mengen zu verwenden, deren Wahl eher vom Preis und von ihrer Verarbeitungsfähigkeit, denn vom Gewicht und von ihrer Transportierbarkeit mit Trägern oder Saumtieren vorgegeben waren. Andererseits dürften mit den Jahren ersten Erfahrungen mit Wetter, Klima und Betrieb, insbesondere der Beheizung gemacht worden sein. Bereits in einer frühen Projektbeschreibung (Zitat in Kapitel 2.3 *Besondere Phasen und Elemente der baulichen Entwicklung*) wird die Möglichkeit von Elektroheizungen erwähnt – eine bemerkenswerte technische Lösung, die mit hoher Wahrscheinlichkeit auch realisiert worden ist.

Weitere Materialien sind im Kapitel 4.3 *Architektursprache* beschrieben.

Vor Ort werden heute folgende Materialien vorgefunden:

Historische Bauten: Bruchsteinmauerwerk



Historische Bauten: Massivbauweise verputzt



Moderne Infrastrukturbauten: Mineralische Oberflächen



Technische Bauten: Oberflächen roh / durch Anlage definiert



4.3.2. Dächer / Fassade

Auf den frühen Photographien wird deutlich, dass Dachbedeckungen nicht systematisch materialisiert wurden, sondern dass hier Erfahrungswerte für die besten Lösungen gesucht wurden. So kam von Anfang an eine bemerkenswert vielfältige Palette von Materialien zur Anwendung.

Konkret wurden auf den Holzbaracken für das provisorische Stationsgebäude und der frühen Werkstattgebäude Spenglerdächer mit Stehfalz gebaut. Die bewohnten Baracken (Vorgängerbau Guesthouse, Nr. 4c, Barackenkantine, Nr. 7) besitzen, soweit erkennbar, Falzziegeldächer – ein Material, das möglicherweise auch aus Gründen des Brandschutzes gewählt wurde – diese Bauten besaßen Kamine. Der erste Kiosk oberhalb des Stationsgebäudes war mit Schindeln eingedeckt. Mehrere Bauten besaßen ausgeprägte Flachdächer – damals aufgrund ihrer Konstruktionsweise als Holzzementdächer bezeichnet: Konkret waren dies das Transformatorengebäude, das Stationsgebäude, die Dépendence vor dem Umbau der frühen 1920er Jahre und das Direktionsgebäude Egg. Diese Bauweise, bestehend aus Holzschalungen, geteerten Papieren, brandsicherer Bedeckung mit Kies oder Sand, fand seit den 1880er Jahren grosse Verbreitung, wurde aber bald wieder von Flachdächern neuerer Bauart verdrängt. Auch unter der hohen Belastung am Eigergletscher scheinen die Erfahrungen nicht optimal gewesen zu sein und erhielten alle diese Bauten neue Dächer. Besonders augenfällig wird dies am Dépendencegebäude, welches in den frühen 1920er Jahren einen tiefgreifenden Umbau erfuhr und im ausgebauten Dach zusätzliche Zimmer erhielt.

Was die Fassaden anbelangt, kamen vorwiegend die reine Holzbauweise, die verputzte Massivbauweise und die verputzte Riegbauweise zur Anwendung. Viele Bauten wurden später mit Lattungen oder mit Faserzementplatten beplankt. Das Stationsgebäude erfuhr zahlreiche Umgestaltungen mit verschiedenen, teilweise störenden Steinbekleidungen, Metall- und Glaselementen.

4.4. Schutzziele

Substanzerhalt

Authentizität und historische Zeugenschaft wahren, Bausubstanz als materielle und ideelle Quelle. Die Substanz der ursprünglichen Bauten und Anlagen, welche unter schwierigen Bedingungen und grossen körperlichen und technischen Anstrengungen erstellt wurde, ist das materielle Erbe der Institution. (Abbrüche führen zu Verlusten, welche prinzipiell unersetzlich sind und durch Rekonstruktionen nicht angemessen wiederhergestellt werden können.).

Angemessener Umgang mit Bestandesbauten

Bei Instandhaltungsarbeiten werden Bauten und Anlagen soweit möglich auf ihre ursprüngliche Beschaffenheit und Qualität zurückgeführt. Dies kann auch schrittweise erfolgen. Damit soll das räumliche Setting und mit ihm die räumliche Spannung geschont, der Charakter des Orts gewahrt und gestärkt, das ortsbauliche Zusammenwirken der Bauten gepflegt werden.

Aufwertung des Aussenraumes

Das vorgefundene Gelände respektieren, künstliche Aufschüttungen beispielsweise des Ausbruchsmaterials oder des Bahntrassees bewusst als solche erfahrbar machen. Historische Spuren nicht beseitigen, sondern sinngebend in den Gesamtkontext einbeziehen. Das Wegnetz auf gepflegtem Niveau instandstellen, dadurch die Erfahrbarkeit des Aussenraumes und seine Einbettung in die nach wie vor überwältigende Glaziallandschaft steigern. Gäste mit intuitiv gestalteten, Anreize schaffenden Zirkulationsmöglichkeiten dazu einladen, das Gebiet promenierend zu erleben. Die Erlebnisqualität des Ortes steigern.

Fernsicht und Landschaftsbezüge mitdenken

In zahlreichen historischen Bildquellen wird immer wieder her auf die beiden repräsentativen Bauten des frühen 20. Jahrhunderts – das Direktionsgebäude Egg und das Werkstattgebäude gezeigt. Diese Sicht hilft, den Eigergletscher auf mittlere Distanz im Landschaftsbild zu verorten und macht die Massstäblichkeit der gesamten Kulisse spürbar – Die Winzigkeit der beiden Objekte in der Landschaft bricht die Massstabslosigkeit der Landschaft und macht ihre gewaltige Ausdehnung anschaulich. Dieser Effekt wird dadurch verstärkt, dass es sich bei den beiden sichtbaren Häusern um zwei wichtige, durchaus auch repräsentative Bauten des frühen 20. Jahrhunderts handelt. Es ist wünschbar, dass diese Silhouetten auch zukünftig nicht gestört werden.



Abbildung 14 Blick zur Baugruppe Eigergletscher gsehen vom Wanderweg ab Kleine Scheidegg

5. Nutzungskonzept

5.1. Nutzungszonen

Das Areal und dessen Infrastrukturen können in drei Nutzungszonen unterteilt werden:

Tourismus & Wintersport

Mit dem Bau der V-Bahn ist die Bergstation ein wichtiger Umsteige- und Aufenthaltsort für die Besucher des Jungfraujochs und der Region. Diese Zone hat einen grosszügigen, barrierefreien und öffentlichen Charakter mit Flächen zum Ein- und Umsteigen in die beiden Bahnen sowie Informations- und Kommerzflächen. Die neue Station (2) bildet dabei den Ankerpunkt.

Betrieb / Bahn

Umfasst die Bereiche der Werkstätte (6), des Stationsgebäudes (3), des Trafo-Gebäudes (5A) sowie das Guesthouse (4). Diese Zone dient vor allem dem Bahnbetrieb selbst und dessen peripheren Funktionen wie Personalräume, Büros, etc.

«Kontemplativer» Tourismus

Ehemals der Zone 'Betrieb / Bahn' zugeordnet, könnten die Gebäude unterhalb der Bahnlinie (7, 8, 9) zu touristischen Angeboten umgenutzt werden. Durch die erschwerte Zugänglichkeit und andere Einschränkungen, die diese geschützten Gebäude mitbringen, sind potenzielle Nutzungen nur schwer in das aktuelle Hauptangebot der Jungfraubahn zu integrieren. Vorgeschlagen wird daher in den Gebäuden ein Nischenangebot zu erstellen das einem 'kontemplativem' Tourismus dient.

- Tourismus & Wintersport
- Betrieb / Bahn
- "Kontemplativer" Tourismus



Abbildung 15 Situation zoniert nach Hauptnutzung

5.2. Übersicht Potential Bauliche Entwicklung



Nummer	Baufeld UeO	Haus Nr.	Bezeichnung	Einstufung	Baujahr
1A	B1	1116p	Eigergletscher Egg	SW + K	1912
1B	B1 - Richtprojekt	1116p	Eigergletscher Egg	SW + K	1925
1C	B1 - Rückbau	1116p	Eigergletscher Egg		1968
2A / 2B	-	1116h	Station Eigergletscher		2020
2C	F		Potenzial Aufstockung		
3A	G	1116f	Station, Restaurant	EW + K	1919 – 1929
3B	G	1116f	Station, Zimmer	EW + K	1929 – 1945
4A	C	1116d	Guesthouse	EW + K	1919 – 1945
4B	C	1116d	Schmiede, Bahndienstmagazin	EW + K	1919 – 1945
4C	C	1116d	Guesthouse	EW + K	1973
5A	E	1116g	Alte Post, Trafo		1910
5B	E	1116s	Alte Post, Trafo		2011?
5D	E - Richtprojekt		Gruppenrestaurant		Projektiert
6A	A	1116j	Remise, Werkstatt	SW + K	<1929
6B	A	1116j	Werkstätte		2014
7	D4	1116c	Barackenkantine	SW + K	1897
8A / 8B	-	1116c/k	Gedeckter Gang	SW + K	
9	D3	1116k	Dependance	SW + K	1910
10	Rückbau	1116b	Hundewärter		1919 – 1929
11	Rückbau	1116t	Schweinställe		1911
12	Rückbau	1116r	Hundestaffel		1918
13	Rückbau		Hundestaffel		
14	-	1116a	Wasserreservoir		
15	-		Bergstation Eigernordwand		2011
16	-		Bergstation Eiger Express		2020
17	-		Tunnelportal		
18	PGV laufend		Tunnelverlängerung		Projektiert
19	B2 - Richtprojekt		Eigermuseum		Projektiert
20	D2		Potenzial Erweiterung west		
21	D1		Potenzial Erweiterung west		

5.2.1. Gebäude 5D (Richtprojekt Baufeld E) - Potential Aufstockung Gruppenrestaurant

Mit dem Ziel das Restaurant auf dem Jungfraujoch zu entlasten, soll am Eigergletscher ein neues Restaurant entstehen, um Reisegruppen zu verpflegen. Der Standort Eigergletscher bietet sich an, da dieser am Umsteigepunkt zwischen Eiger-Express und Jungfraubahn liegt, der Hang nach Süden bietet zudem eine hervorragende Aussicht auf das Jungfrau-Massiv. Vorgeschlagen wird, dass das Gruppenrestaurant auf das bestehende Trafo-Gebäude (5A, 5B) gesetzt wird. Über die Passerelle (2B) kann das Restaurant direkt über die Bergstation schwellenlos und wettergeschützt erschlossen werden. Konflikte mit dem Bahnbetrieb sind so vermieden. Es entsteht zudem ein starker Attraktor auf der Südseite der Geleise und gibt dieser eine höhere Wichtigkeit.



Abbildung 16 Volumen Gruppenrestaurant auf Trafo-Station

5.2.2. Gebäude 19 (Richtprojekt Baufeld B2) - Eigermuseum

Eigermuseum

Das Eigermuseum zielt darauf ab, dass Besucher*innenerlebnis am Eigergletscher durch eine interaktive Indoor-Erlebnisattraktion zu steigern. Diese Attraktion soll den "Mythos Eignordwand" und seine alpinistische Bedeutung inszenieren. Geplant ist eine Multimedia-Ausstellung, die durch die Schlüsselstellen der bekannten Heckmair-Route führt, um die Herausforderungen und Eindrücke einer Eignordwand-Besteigung nachzustellen. Ergänzt wird das Erlebnis durch die Integration des historischen Hauses Egg, das um ein hochwertiges Restaurant erweitert wird, und eine direkte Verbindung zur neuen Station Eigergletscher.

Die Gebäudeskulptur soll sich behutsam in die Landschaft einfügen und die bestehende Baugrube abdecken, dabei aber die markanten Hangsicherungen als Rückwand in das Museumserlebnis integrieren. Ziel ist es, den Ort als Erlebnisleuchtturm neu zu definieren und eine harmonische Verbindung von Natur und Architektur zu schaffen.

Architektonische Wirkung

Volumetrisch ist das Gebäude höher angedacht als das direkt daneben liegende Gebäude Egg, dieses gilt es in seiner Präsenz nicht zu schmälern. Trotz des grösseren Volumens sollte es dem Projekt gelingen mittels Silhouette und Materialisierung sich in den Felslandschaft einzubetten. Dies bedingt eine Materialisierung, die sich dem Fels in Haptik und Farbe angleicht und Bewuchs von Pionierpflanzen zulässt.

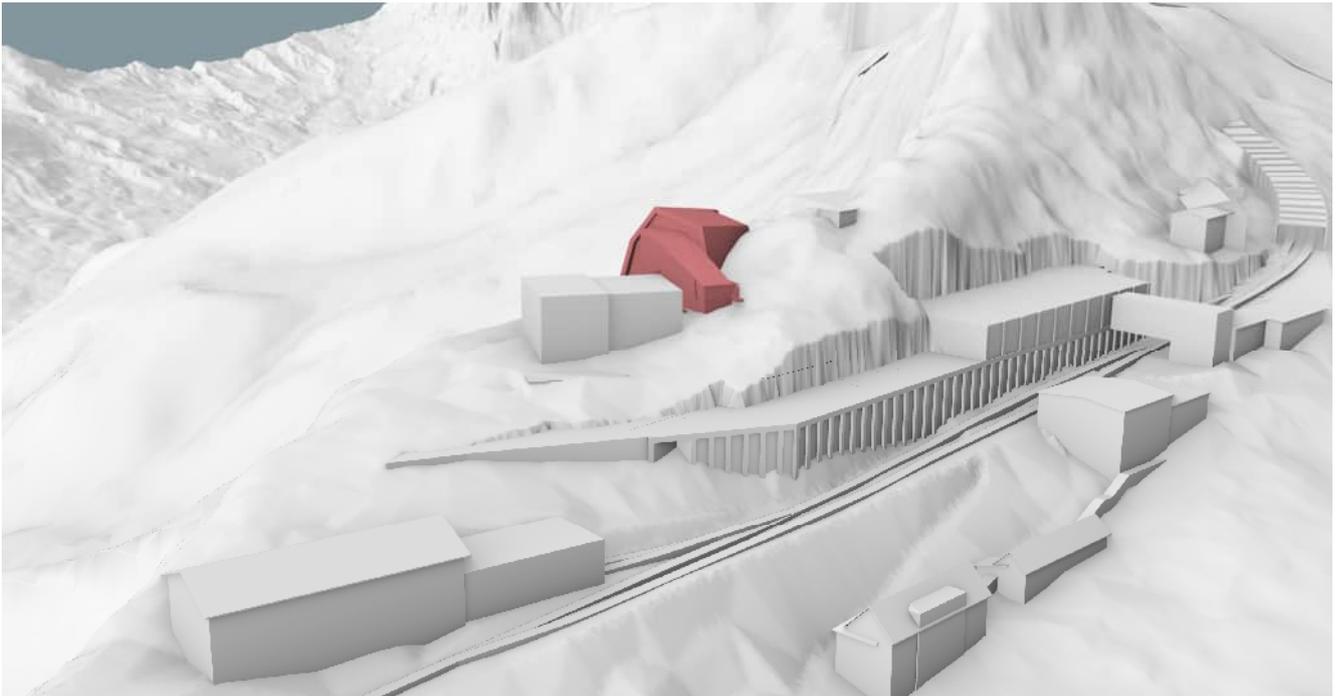


Abbildung 17 Das eingebettete Volumen des Eigermuseums.



Abbildung 18 Fernwirkung Nord, Projektierung in einer Materialneutralen Darstellung

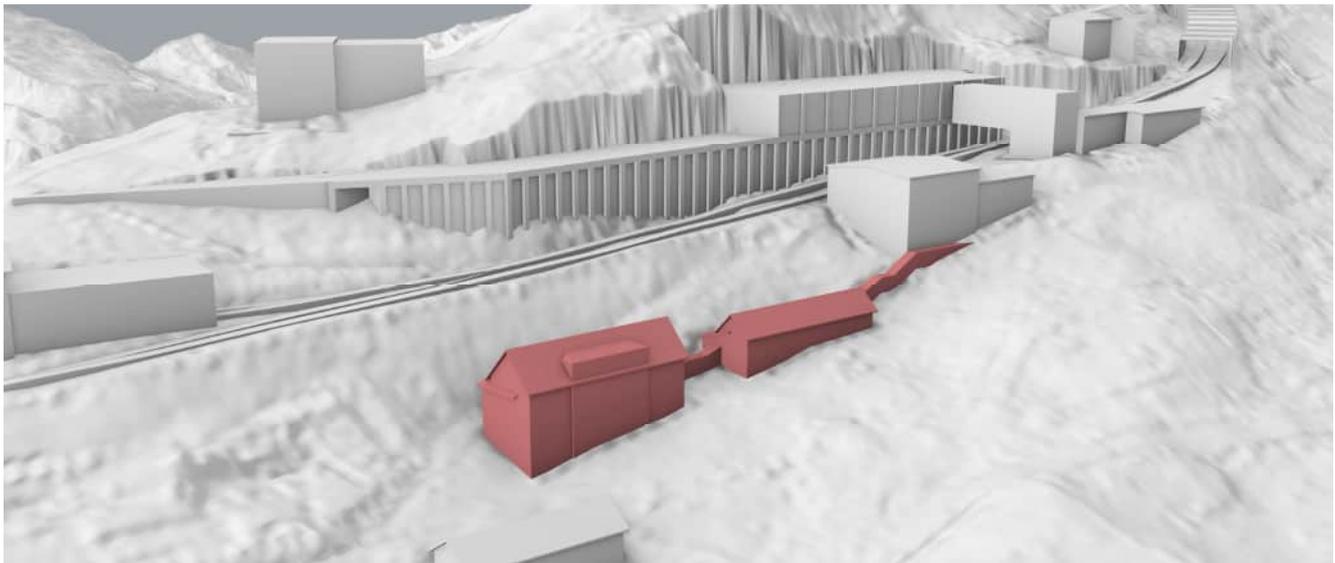
5.2.3. Gebäude 1A & 1B (Richtprojekt Baufeld B1) Gastronomie in 'Egg'

Im Zuge des Baus des Eigermuseum würde das Haus 'Egg' direkt von der Ostseite erschlossen und kann so aktiver bespielt werden. Vorgesehen ist, dass der westliche Anbau aus den 60er Jahren beim Bau des Eigermuseums zurückgebaut und auf die ursprüngliche Fassadengestaltung angepasst wird. Der ursprüngliche Bau wird zu einem Restaurant mit Bar im Erd- und Obergeschoss ausgebaut.



Abbildung 19 Haus Egg, Projekt mit Rückbau

5.2.4. Gebäude 7 & 9 (Baufeld D) - Umnutzung 'Barackenkantine / Dependance'



Durch einen wettergeschützten Durchgang sind die Beiden Gebäude 'Barackenkantine' und 'Dependance' vom Stationsgebäude erreichbar. Die ursprüngliche Nutzung der beiden Gebäude existiert im heutigen Kontext nicht mehr oder wird anderweitig abgedeckt. Für die beiden Gebäude muss eine neue Nutzung gesucht werden. Die Dependance wurde als wertiger Massivbau erstellt, und ist gegenüber der Barackenkantine, welche als Profanbau in Holz erstellt und verputzt wurde, in weitaus besserem Zustand. Die beiden Gebäude erscheinen in ihrer Funktion, Erschliessung, Standort und Form als Gruppe. In der Konzeption werden Gebäude als Baugruppe betrachtet.

Für eine Umnutzung werden folgende Herausforderungen identifiziert:

Bausubstanz Barackenkantine

Insbesondere die Bausubstanz der Barackenkantine hat über die Jahre unter den harschen Bedingungen stark gelitten. Eine Sanierung der Grundstruktur ist zu erwarten. Die Fassaden sind weitgehend beschädigt, der Verputz abgeplatzt und die Holzschindeln wegerodiert.



Abbildung 20 Zustand Fassade Barackenkantine



Abbildung 21 Zustand Fassade Süd

Bausubstanz Dependance

Die Dependance ist dank der massiven Konstruktion in besserem Zustand. Die Fassade ist grösstenteils intakt, an Stellen mit grösserer Wetterbelastung sind Risse und Abplatzungen in der Fassade, beschädigte Holzverkleidungen, Dachrinnen etc. zu finden. Die innere Ausstattung und Oberflächen würden bei einer Umnutzung komplett saniert und wo möglich restauriert werden.



Abbildung 22 Fassade Dependance Süd



Abbildung 23 Eingangsbereich Nord, Schäden an belasteten Stellen

Die wetterfesten Wegverbindungen wurden in ihrer Zeit sehr einfach und zweckmässig konstruiert, entsprechend sind die Bauten in schlechtem Zustand. Je nach Umnutzung der Hauptgebäude (7, 9) sind die neuen Anforderungen nicht mit der bestehenden Bausubstanz umzusetzen.



Abbildung 24 Verbindungsgang



Abbildung 25 Verbindungsgang, Innenbild

Erschliessung

Die Gebäude sind primär über die wetterfesten Verbindungsgänge erreichbar. Da die Gebäude nicht öffentlich genutzt werden, ist die Erschliessung in erster Linie für den Betrieb ausgelegt und genutzt. Bei einer Umnutzung und allfälliger Erweiterung ist zu erwarten, dass die bestehenden Erschliessungswege ergänzt oder gar ersetzt werden. Im Zuge einer westlichen Erweiterung, welche ebenfalls an das wetterfeste Wegnetz angeschlossen werden müsste, ist ein Neubau der gedeckten Verbindung in zeitgemässer Form denkbar. Es ist zu prüfen, ob die Erschliessung sogar untertags gebaut werden könnte, so würde die künstliche Grenze in der Landschaft aufgehoben werden.

Nutzungsszenario «Wohnen im Baudenkmal»

Das Dependance-Gebäude würde eine Solide Grundstruktur bieten, um jeweils mehrere Räume zu einer Wohnung zusammenzufassen. Diese Wohnungen würden durch «Wohnen im Baudenkmal» eine touristisches Nischenangebot bieten, welches gute mit dem historischen Erbe des Orts, sowie der Nutzungszone 'kontemplativer Tourismus' zu vereinen ist. Als Nischennutzung sollten die Wohnungen möglichst autonom und unabhängig einer grösseren Infrastruktur zu betreiben sein. Bei Bedarf können diese Wohnungen dem zudem als temporäre Personalwohnungen dienen.

Die Erschliessung müsste weiterhin über wetterfeste Verbindungsgänge funktionieren können, im Winter wären die Gebäude ansonsten unzugänglich. Zudem sollte die Nutzung der Umnutzung des Barackenkantinen-Gebäudes mit der Ferien-Wohn-Nutzung gut zu kombinieren sein. Diese könnte zum Beispiel als Lobby, Bibliothek, Selbstkocherküche oder ähnlicher Nutzung dem Dependance-Gebäude zudienen.

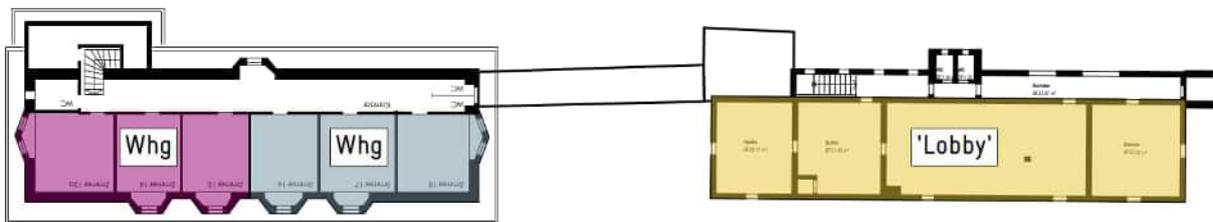


Abbildung 26 Mögliche Einteilung der Gebäude 'Dependance' & 'Barackenkantine'



Abbildung 27 Referenzbeispiel: Umnutzung Bahnhof Alvaneu

Nutzungsszenario Schaulager / JB Historic

Ein weiterer Ansatz zur Kombination des historischen Erbes mit einer touristischen Nischennutzung wäre eine Art Schaulager / Bibliothek, in der historisches Material der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Dies wäre nicht als Museum zu verstehen, sondern würde in Kombination mit Ferienwohnungen im Dependance-Gebäude, oder auf Anmeldung funktionieren. Eine reine Museumsnutzung wäre durch die erschwerte Erschliessung schwieriger zu realisieren und würde zudem dem projektierten Museum widersprechen.

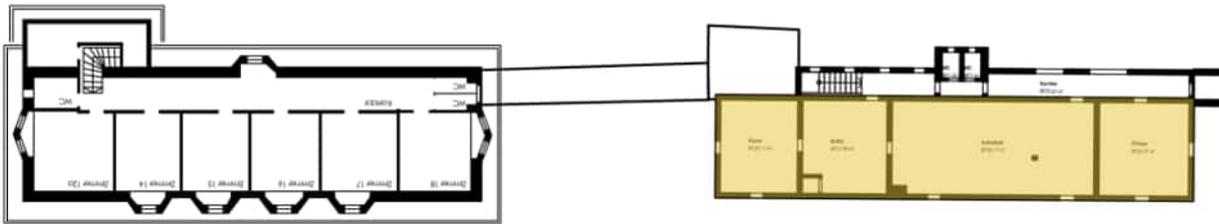


Abbildung 28 Möglicher Standort für Schaulager / Bibliothek in der Barackenkantine



Abbildung 29 Referenzbeispiel: Archiv / Schaulager SBB Historic

Szenario Skibar / Sommerbistro

Das Gebäude 'Barackenkantine' liegt nahe an der Skipiste im Winter und am Wanderweg im Sommer. Denkbar wäre es an diesem Ort eine kleine Restaurationsnutzung zu erstellen in Form einer Skibar bzw. Sommerbistros. Durch die erschwerte Zugänglichkeit wäre die Zielgruppe auf Wander- und Wintersportler*Innen beschränkt, was der Nutzungszone des kontemplativen Tourismus entsprechen würde. Wird das Dependance-Gebäude als Ferienwohnung genutzt, ist hier ebenfalls ein enges Zusammenspiel mit dieser Nutzung zu denken.



Abbildung 30 Referenzbeispiel: Aussenbistro / Skibar

5.2.5. Gebäude 20 & 21 (Baufeld D1, D2) - Potenzial westliche Erweiterung

Setzung in der Baugruppe

Die bestehenden Bauten (9, 7, 3) inkl. Verbindungstunnel legen eine Bebauungsmuster entlang der Gleise nach Westen nahe. Wir schlagen ein bis zwei Gebäude westliche der Dependance und südlich der Werkstatt vor. Der Abbruch der Gebäude 11, 12 & 13 legen eine Freifläche zwischen Bebauung und BLN-Schutzgebiet offen.

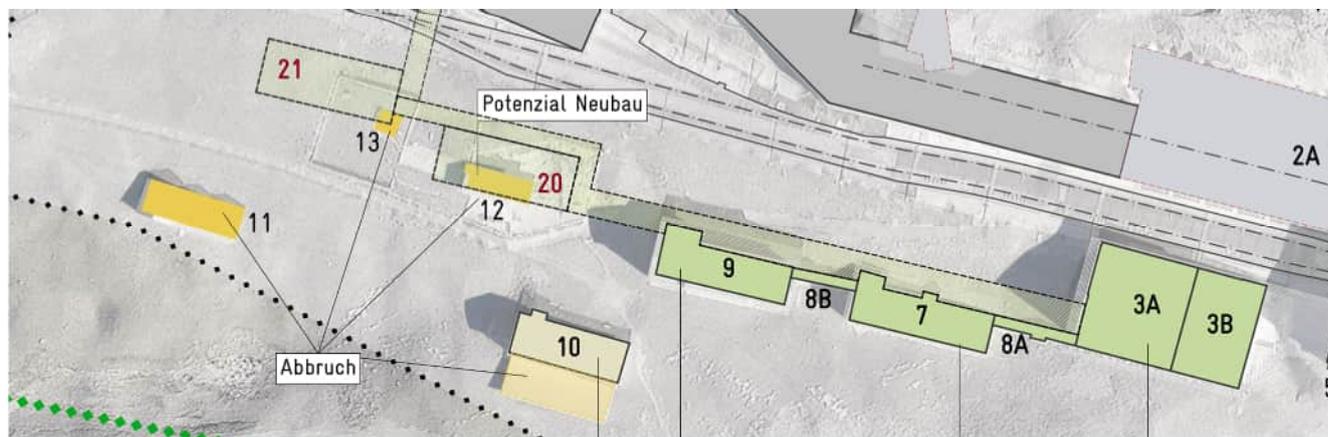


Abbildung 31 Ausschnitt Situationsplan Nutzungskonzept

Gebäudehöhen

Neue Gebäude sollten sich in ihrer Höhe den bestehenden Bauten angleichen. Durch das stark variiierende Terrain ist es schwierig eine klassische Gebäudehöhe vorzuschlagen. Die Gesamthöhe der bestehenden Dependance wird auf ca. 17m (unterer Punkt Terrain bis First) bemessen (Quelle: swissSURFACE3D). Die First- und Traufhöhen der Neubauten sollen diejenigen der Dependance nicht überschreiten (ca. 2314.4 m ü. M. – gem. Aufnahme JB).

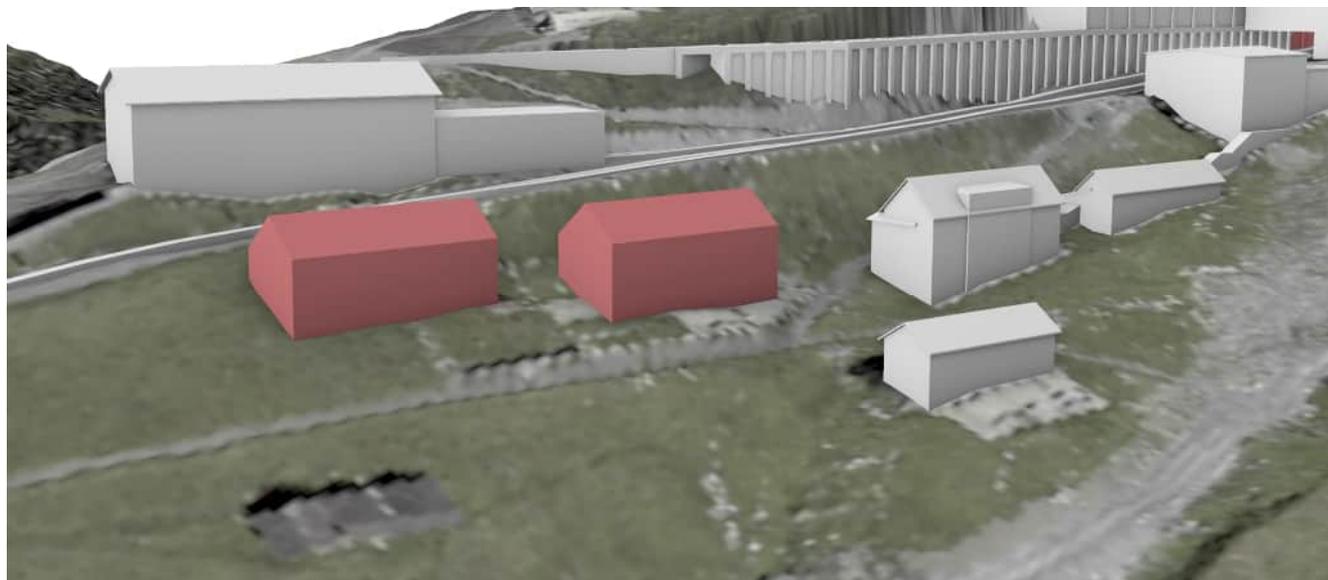


Abbildung 32 Vorgeschlagene Volumen im Verhältnis zum Bestand

Gestaltung

Führen eventuelle Neubauten die bestehende Gebäudereihe fort, liegt es nahe, wenn die Materialisierung der bestehenden historischen Bauten mitgenommen wird. Ziel sollte sein, dass die Neubauten die bestehende Werkstatt, sowie die historischen Bauten unterhalb des Bahntrasses nicht in ihrer Präsenz konkurrieren.



Abbildung 33 Westliche Ankunft via Wanderweg zu den unteren Volumen. Angedachte Neubauten in Weiss.

Nutzung

Die Neubauten (20, 21) liegen im Bereich des kontemplativen Tourismus und sind in ihrer Typologie den Bauten 'Barackenkantine' und 'Dependance' verwandt. Entsprechend ist hier eine Nutzung passend, welche die beiden Nachbarn ergänzen. Bewirtschaftete Wohnungen, inkl. zugehörige Räumlichkeiten, Aufenthaltsräume, Lobby, Personalräume etc. Für die anstehenden Bauarbeiten auf dem Jungfrauoch werden zeitgemässe Unterkünfte/Wohnungen für das Personal und die Bauarbeiter benötigt. Eine potenzielle Wegverbindung zum Werkstattgebäude (6) könnte den Gebäuden zusätzlich eine betriebliche Funktion verleihen.

5.2.6. Gebäude Hundewärter 10

Von dem ursprünglichen Bestand dieses sehr früh realisierten Gebäudes ist noch der Gebäudesockel erhalten, ansonsten ist die ursprüngliche Volumetrie noch zu erkennen. Die später angebaute Terrasse stört das Gesamtbild und ist zum Abbruch vorgesehen. Das Gebäude ohne denkmalpflegerischen Schutz, war eines der Ersten an diesem Ort. Mittelfristig ist ein Rückbau des Gebäudes angedacht, um dem Gebäudeensemble «Eigergletscher» einen gebührenden Abstand zum BLN-Gebiet zu verschaffen. Das Vorland soll von ungenutzten Gebäuden befreit werden, um den Freiraum aufzuwerten. Das Gebäude könnte als Zwischennutzung als Lager für den Wintersportbetrieb dienen.



Abbildung 34 Gebäude 'Hundewärter'

5.2.7. Gebäude 3A & 3B (Baufeld G) - Umnutzung Restaurant / ehem. Station

Das ehemalige Stationsgebäude hat sowohl eine öffentliche als auch eine Betriebliche Nutzungskomponente. Öffentlich zugänglich ist das Restaurant, zusammen mit der Terrasse. Im Obergeschoss und in den Untergeschossen befinden sich Personalräume, Küche, Lager, etc.

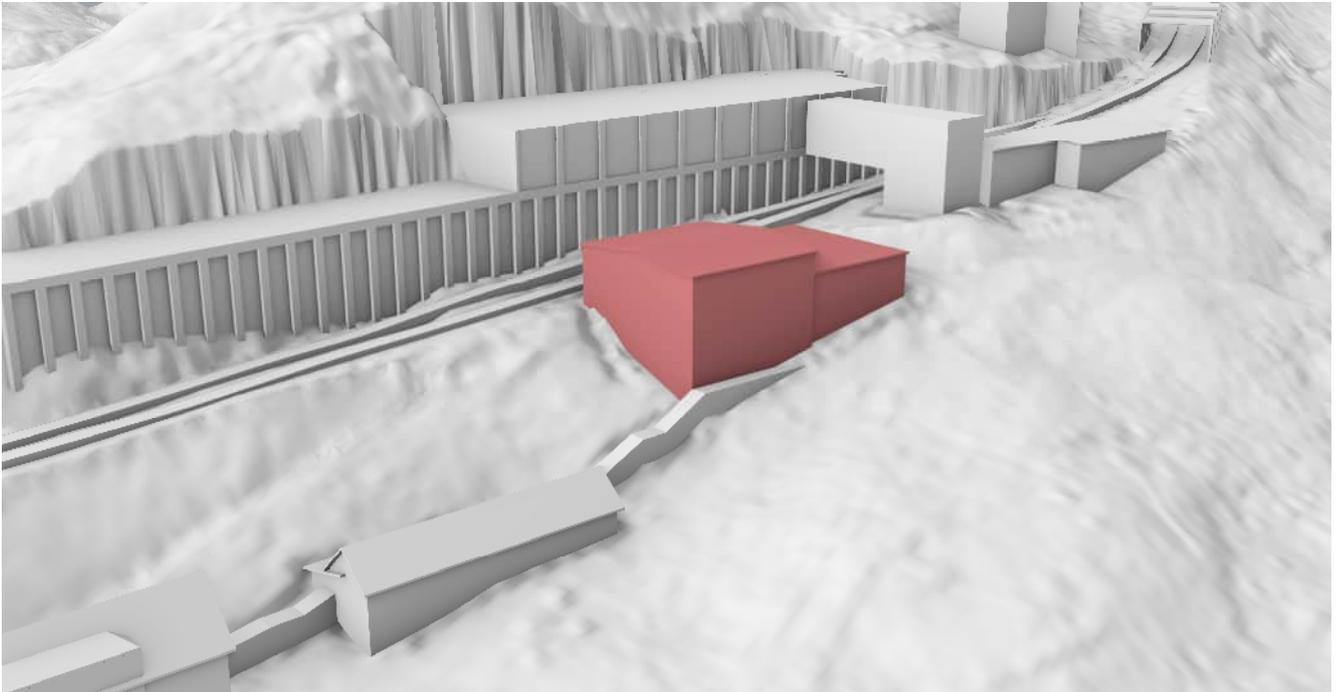


Abbildung 35 Position Ehemaliges Stationsgebäude

Im Rahmen einer Umnutzung und Sanierung könnten alte bauliche Aspekte wieder hervorgebracht werden, welche über die Jahre stetig verschwanden. So kann die Qualität des Gebäudes gefestigt werden.



Abbildung 36
Die historische Grundstruktur ist bis heute vorhanden.



Abbildung 37
Ehemalige Fassade im Foyer des Stationsgebäudes

5.2.8. Gebäude 2C (Baufeld F) - Potenzial Aufstockung Bergstation

Auf dem Neubau der Bergstation Eigergletscher besteht das Potenzial einer künftigen Gebäudeerweiterung. Statt ein neues Baufeld zu erschliessen, liegt es nahe, die bestehende Infrastruktur und bereits erfolgten Erdarbeiten zu nutzen und das bestehende Gebäude nach oben zu erweitern. Die Aufstockung soll dem Bahnbetrieb zugeordnet werden und eine moderate Erweiterung der heutigen Nutzung ermöglichen.

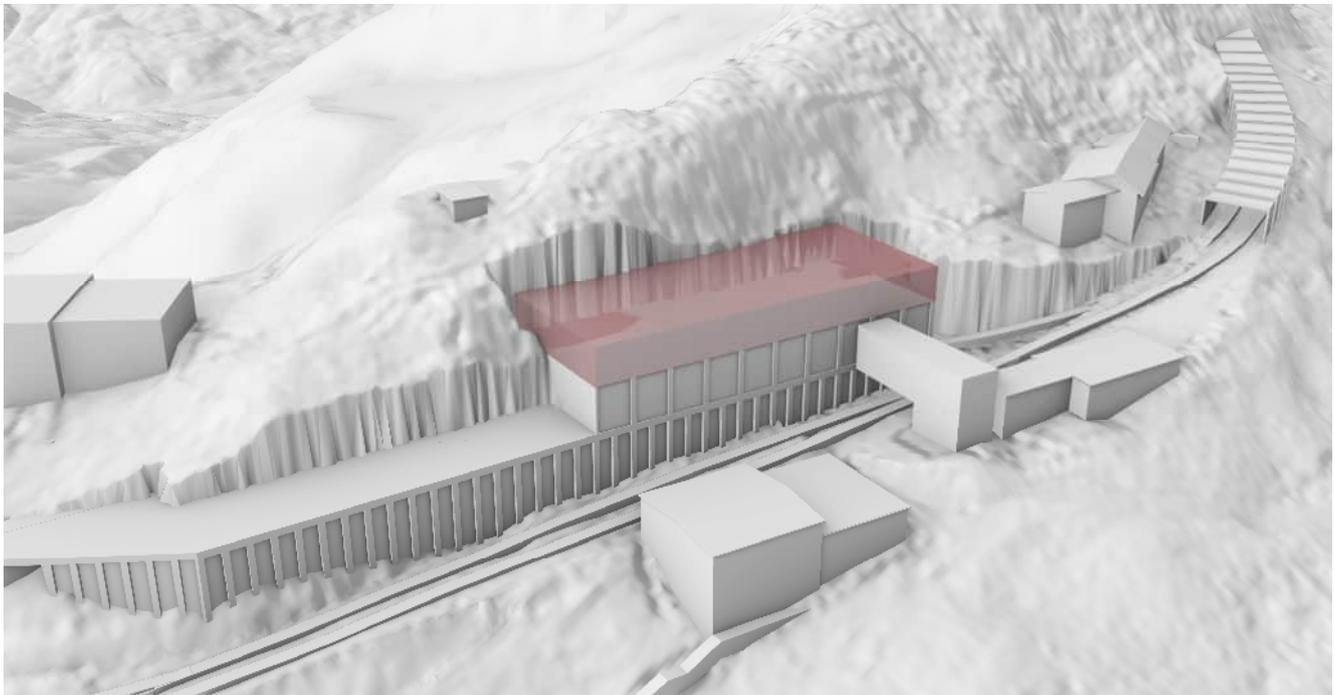


Abbildung 38 Potenzial zur Erweiterung (Rot Transparent) auf dem Gebäude der Bergstation

5.2.9. Gebäude 18 - Tunnelverlängerung

Das bestehende Tunnelportal wird bis zur Bergstation Eigergletscher verlängert. Die Verlängerung ist eine Nahtlose Erweiterung des vor wenigen Jahren erstellten Tunnels. Konstruktion und Materialisierung werden entsprechend übernommen. Zum Zeitpunkt dieses Berichts, ist das Projekt im Plangenehmigungsverfahren (PGV) beim Bundesamt für Verkehr.

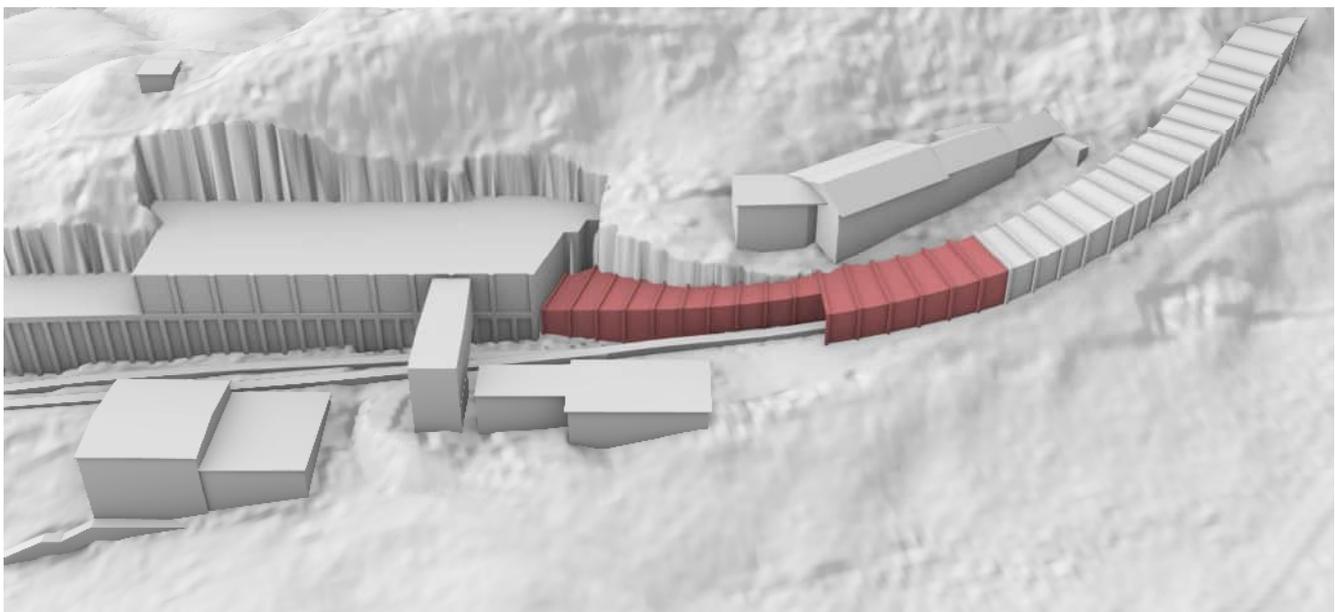


Abbildung 39 Die Tunnelverlängerung verbindet das bestehende Portal wetterfest mit der Bergstation

5.3. Aussenräume und Wegnetz / Skipisten

Die Station Eigergletscher ist ein Zentrum für Outdoor-Aktivitäten. Als Ausgangspunkt öffnet sich im Sommer ein Netz von Wanderwegen, die zu verschiedenen Zielen wie der Kleinen Scheidegg, dem Eiger Trail und der Station Wengerenalp führen. Diese Wege bieten nicht nur atemberaubende Ausblicke auf die umliegende Bergwelt, sondern auch die Möglichkeit, die einzigartige alpine Flora und Fauna zu erleben. Im Winter verwandelt sich die Landschaft in ein Skiparadies mit Pisten, die direkt von der Bergstation Eigerexpress, der Passarelle Süd und dem Sessellift Eigernordwand zugänglich sind. Das bestehende System aus Wanderwegen und Skipisten durchzieht das ganze Areal. Ergänzt wird das Wegnetz durch witterungsgeschützte Verbindungstunnels, die eine sichere Fortbewegung und Versorgung ermöglichen.

Das Erschließungskonzept sieht vor, die internen Verbindungen zu optimieren und neue Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen, um die Zugänglichkeit und den Komfort für den Betrieb und die Besucher zu verbessern. Durch die Weiterentwicklung wird die Nachhaltigkeit und Effizienz der Infrastruktur gesteigert.

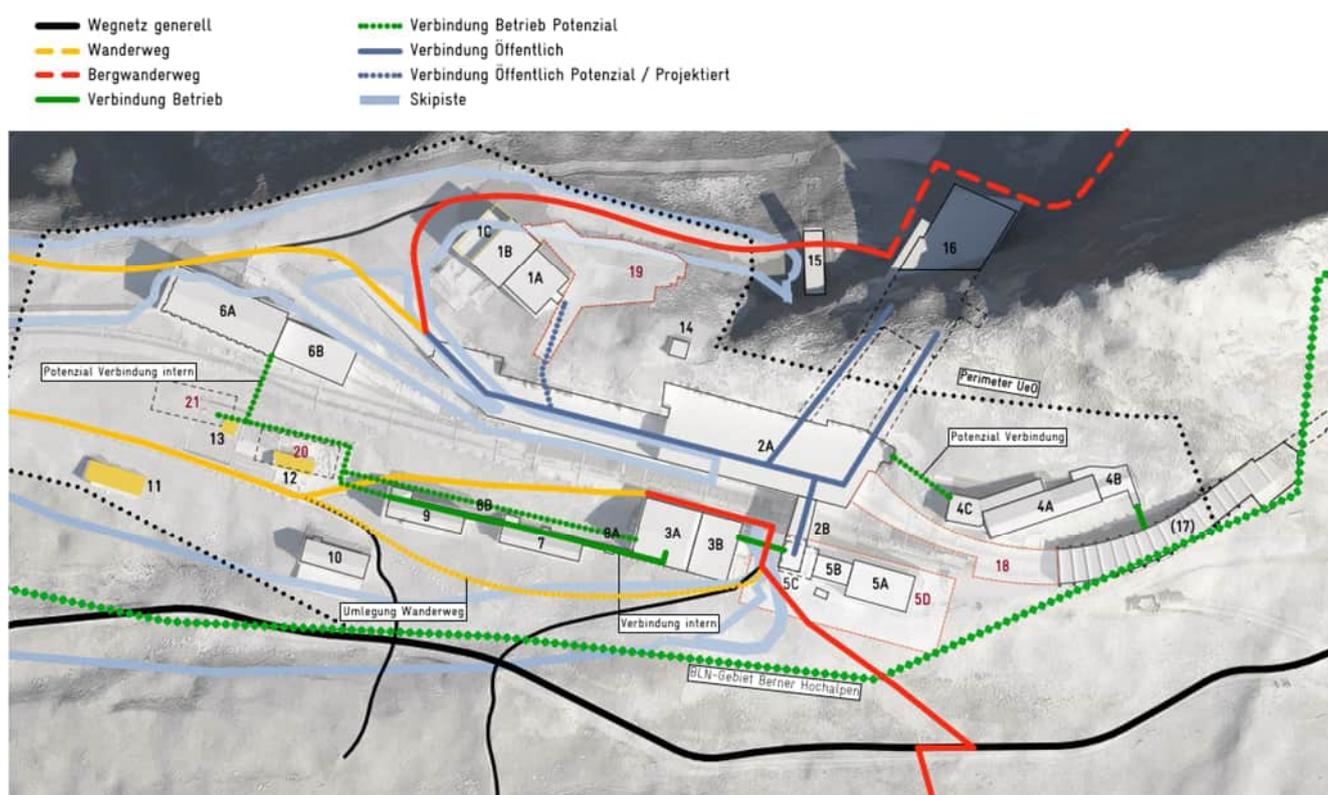


Abbildung 40 Übersicht aktueller und geplanter Verbindungswege

6. Abbildungsverzeichnis

Die Quellen des historischen Bildmaterials sind im Kapitel 2.1 dokumentiert.

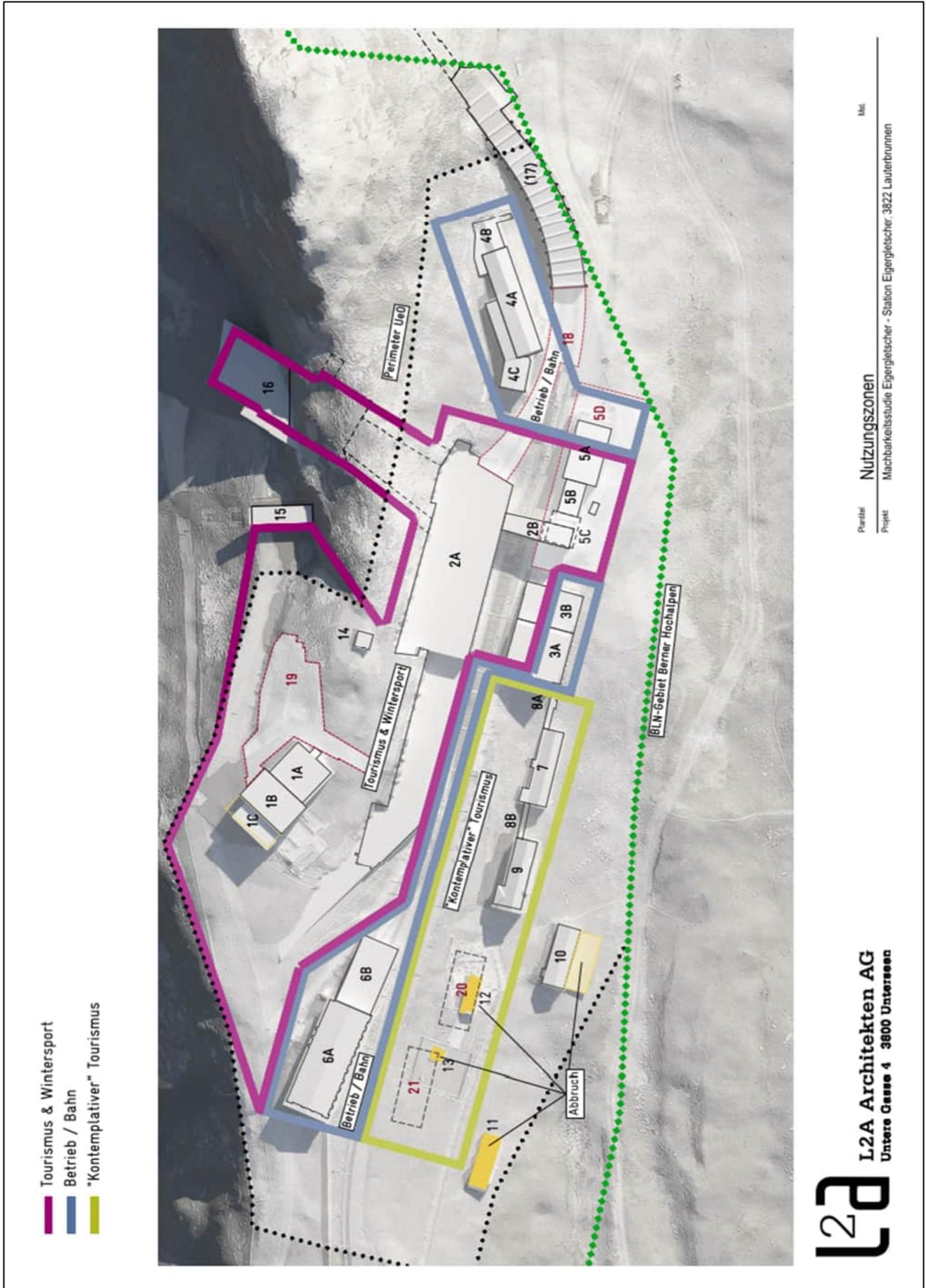
Abbildung 1: Bauarbeiten am Bahntrasse knapp unterhalb der Station Eigergletscher, wohl 1898 (Ausschnitt)	7
Abbildung 2: Eigergletscher, Gesamtansicht von Westen, vor 1900.....	8
Abbildung 3: Ansicht der Betriebsbauten am Eigergletscher, wohl im Sommer 1900 (Ausschnitt)	9
Abbildung 4: Aktivitäten auf dem Eigergletscher, Sommer 1900 (Ausschnitt, wie Abbildung 3).....	9
Abbildung 5: Station Eigergletscher mit Vorgängerbauten des Bahnhofes und des heutigen Guesthouses, wohl 1902 (Ausschnitt).....	10
Abbildung 6: Die Bauten am Eigergletscher im Jahr 1909 (Bildausschnitt).....	11
Abbildung 7: Edition Photoglob, Ansicht der Bauten am Eigergletscher von Süden, 1909 (Ausschnitt).....	12
Abbildung 8 Ansicht von der Eisgrotte am Eigergletscher aus, 1923 (Ausschnitt).....	13
Abbildung 9 Ansicht von Westen, 1926.....	14
Abbildung 10: Bauarbeiter, Trafogebäude, provisorisches Stationsgebäude, Geleise und Fahrleitung mit Zug, um 1900.....	15
Abbildung 11, 12: Die Barackenkantine, Zustand während des Baus mit Bauequipe, um 1896-98 (links) sowie 1995 (rechts).....	16
Abbildung 13: Station Eigergletscher, wohl 1906.....	17
Abbildung 14 Blick zur Baugruppe Eigergletscher gsehen vom Wanderweg ab Kleine Scheidegg.....	37
Abbildung 15 Situation zoniert nach Hauptnutzung.....	38
Abbildung 16 Volumen Gruppenrestaurant auf Trafo-Station	40
Abbildung 17 Das eingebettete Volumen des Eigmuseums.....	41
Abbildung 18 Fernwirkung Nord, Projektierung in einer Materialneutralen Darstellung.....	41
Abbildung 19 Haus Egg, Projekt mit Rückbau.....	41
Abbildung 20 Zustand Fassade Barackenkantine.....	42
Abbildung 21 Zustand Fassade Süd.....	43
Abbildung 22 Fassade Dependance Süd.....	44
Abbildung 23 Eingangsbereich Nord, Schäden an belasteten Stellen.....	45
Abbildung 24 Verbindungsgang.....	46
Abbildung 25 Verbindungsgang, Innenbild.....	46
Abbildung 26 Mögliche Einteilung der Gebäude 'Dependance' & 'Barackenkantine'	47
Abbildung 27 Referenzbeispiel: Umnutzung Bahnhof Alvaneu.....	47
Abbildung 28 Möglicher Standort für Schaulager / Bibliothek in der Barackenkantine	48
Abbildung 29 Referenzbeispiel: Archiv / Schaulager SBB Historic.....	48
Abbildung 30 Referenzbeispiel: Aussenbistro / Skibar	48
Abbildung 31 Ausschnitt Situationsplan Nutzungskonzept.....	49
Abbildung 32 Vorgeschlagene Volumen im Verhältnis zum Bestand	49
Abbildung 33 Westliche Ankunft via Wanderweg zu den unteren Volumen. Angedachte Neubauten in Weiss.....	50
Abbildung 34 Gebäude 'Hundewärter'	50
Abbildung 35 Position Ehemaliges Stationsgebäude.....	51
Abbildung 36 Die historische Grundstruktur ist bis heute vorhanden.....	51
Abbildung 37 Ehemalige Fassade im Foyer des Stationsgebäudes.....	51
Abbildung 38 Potenzial zur Erweiterung (Rot Transparent) auf dem Gebäude der Bergstation.....	52
Abbildung 39 Die Tunnelverlängerung verbindet das bestehende Portal wetterfest mit der Bergstation.....	52
Abbildung 40 Übersicht aktueller und geplanter Verbindungswege.....	53
Abbildung 41 Übersicht der vorgeschlagenen Nutzungsverteilung	54

7. Anhang

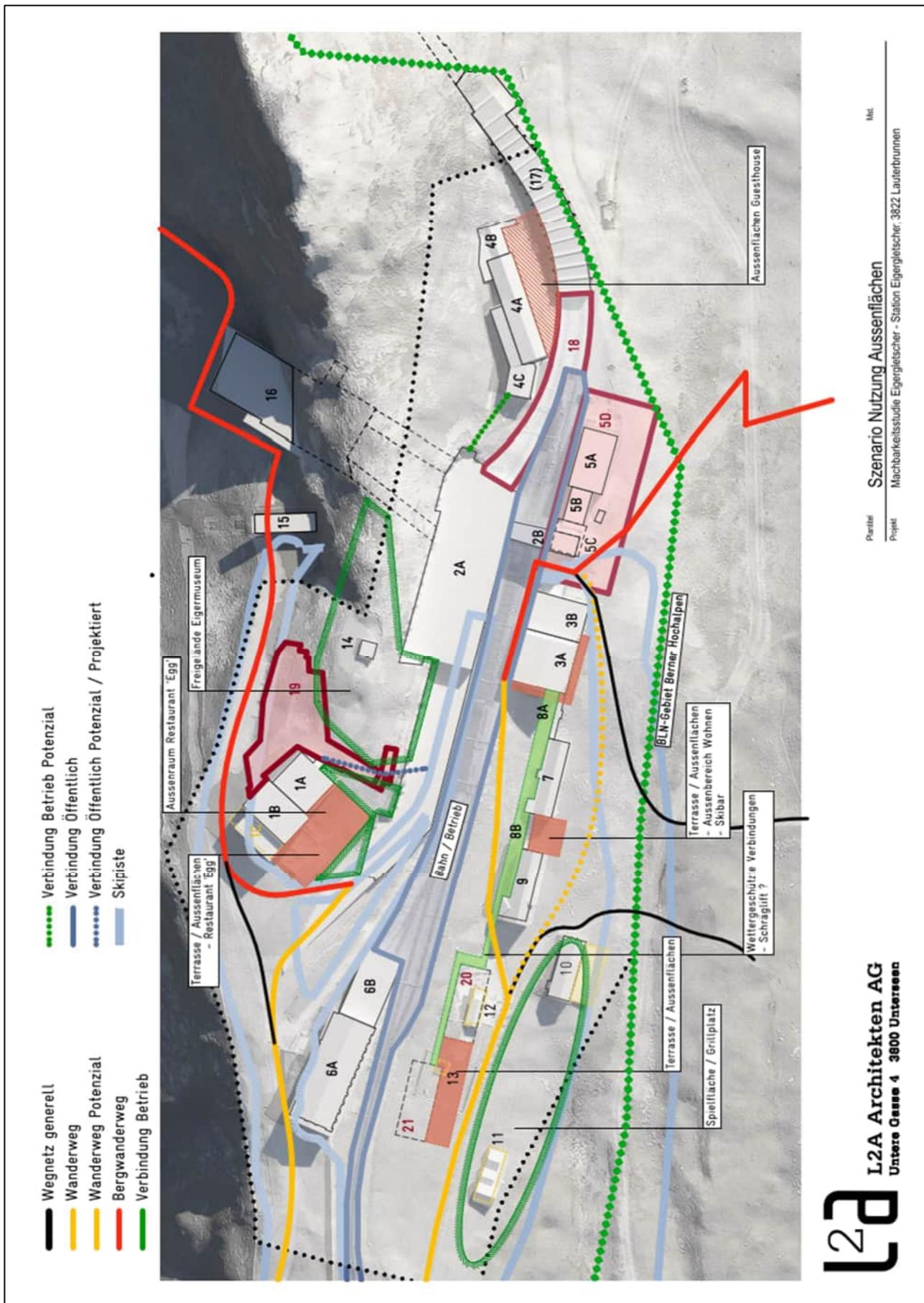
7.1. Übersicht Projekte



7.2. Übersicht Nutzungszonen



7.4. Übersicht Nutzungskonzept Aussenflächen + Wegverbindungen



L2A Architekten AG
Untere Gasse 4 3800 Unterseen

Partial **Szenario Nutzung Aussenflächen** Met
Projekt Machbarkeitsstudie Eigerletscher - Station Eigerletscher - 3822 Lauterbrunnen