

Übersicht Direttissima 1:20'000

**Die Ausgangslage**  
Die Bergbahnen Adelboden AG planen eine neue Linienführung «Direttissima» der Kabinenbahn von Adelboden Oey auf den Sillerenbühl. Die Bahn ersetzt die bestehende Bahninfrastruktur im Tourismusgebiet Chuenisbärgli-Silleren-Hahnenmoos in Adelboden. Die bestehende Bahn verbindet heute den Talboden (Oey) via zwei Zwischenstationen mit der Bergstation auf dem Sillerenbühl. Die neue Linienführung sieht vor, den Sillerenbühl ab der Talstation Führenweidli direkt (ohne Zwischenstationen) zu verbinden. In diesem Zuge wird ein Teil der bestehenden Bahn (Sektionen Oey - Eselmoos und Eselmoos - Bergläger) rückgebaut. Im Rahmen des Projektes des Ersatzneubaus der Sillerenbahn ist ein Neubau der Talstation mit dem Erhalt des Mietcenters geplant.

Mit der Überquerung des Weilers Gilbach und der Weiterführung über den Gilbachegge wird eine bisher wenig berührte Landschaft tangiert. Das neue Bahntrasse mit den nicht vermeidbaren Eingriffen und Umgestaltungen, insbesondere in den Waldpartien Gilbach, führt zu wahrnehmbaren Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild. Im Bereich der Überquerung des Gilbachs wird zudem ein kommunales Landschaftsschutzgebiet überquert, ohne jedoch die definierten Schutzziele zu beeinträchtigen. Auf dem Sillerenbühl wird für die neue Bergstation eine neue Ankunftssituation nötig. Aufgrund der landschaftlichen Attraktivität werden im Richtplan an die Bauten und Anlagen «erhöhte Qualitätsansprüche» gestellt und eine «gute Integration ins Landschaftsbild» verlangt. Mit dem qualitätssichernden Verfahren sollen die bisherigen Ansätze zur Verbesserung der Integration der neuen Bahn in das Landschafts- und Ortsbild weiter optimiert werden. Ein finales Gestaltungskonzept soll definiert werden, welches auch mit den wirtschaftlichen und betrieblichen Interessen der Auftraggeberin vereinbar ist.

Planungsteam

Ingenieurbüro  
**Schönholzer AG**

Guntern Architekten

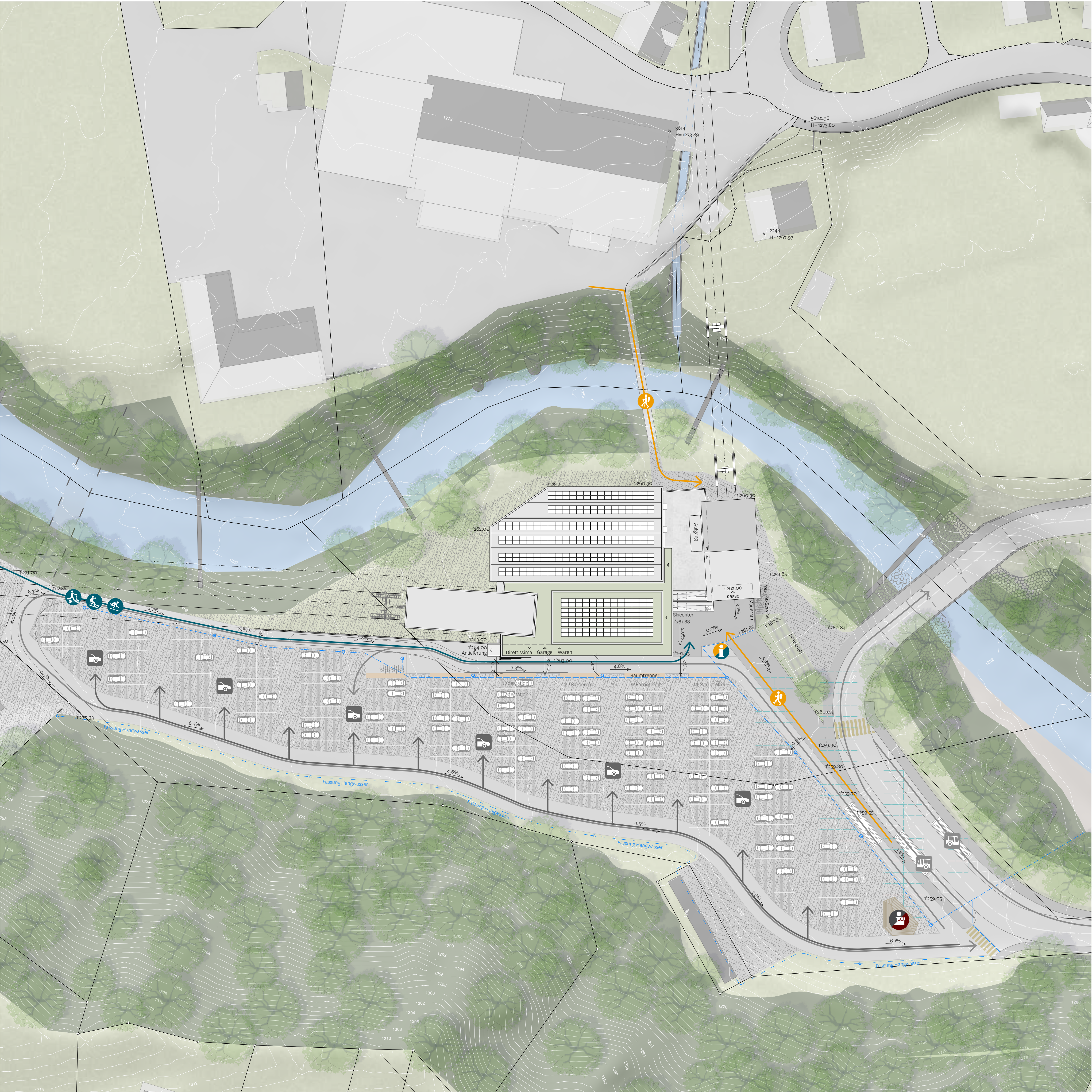
**GARAVENTA**

**landplan**  
PLANUNG.GESTALTUNG.ENTWICKLUNG

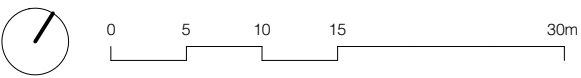
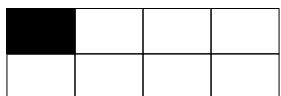
**Kocher Minder Architekten**  
unterstützt von AZCON architectures

**Transportkapazität**  
Die neue Bahn mit einer Kapazität von 2'200 P/h hat die gleiche Förderleistung wie die bestehende Anlage. Es ist somit keine Kapazitätserhöhung bei der neuen Anlage vorgesehen. Die direkte Linienführung entlastet jedoch die Anlage Bergläger - Sillerenbühl von den aus dem Tal kommenden Gästen. An Tagen mit grossem Publikumsaufkommen ermöglicht die Linie Chuenisbärgli - Bergläger - Silleren eine starke Entlastung. Über diese Achse können neu 1'500 P/h ins Skigebiet befördert werden. Bis heute war die Zubringerkapazität durch den Flaschenhals Bergläger Silleren auf 2'200 P/h begrenzt. Mit der neuen Bahn können im Winter 2'200 P/h direkt auf Silleren und dazu 1'500 P/h über Chuenis ins Skigebiet befördert werden. Für die «Direttissima» wird ein AURO-System eingesetzt. AURO-Seilbahnen funktionieren ohne Stationsbedienstete. Ausgestattet mit modernster und vernetzter Technik bringen sie die Fahrgäste komfortabel und speditiv auf den Sillerenbühl.

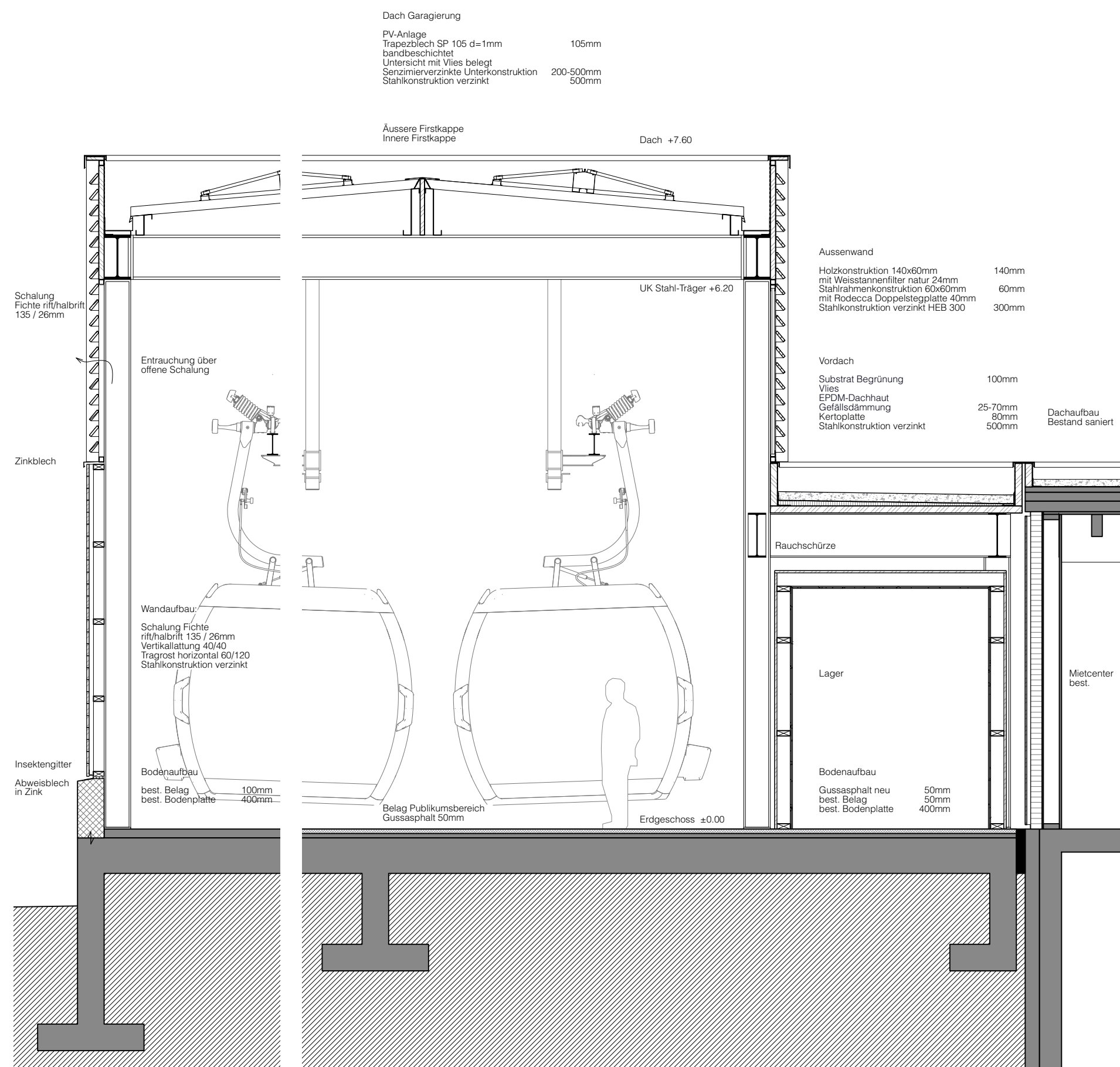
**Verkehrskonzept**  
Die Parkplatzanzahl bei der Talstation wird mit dem Neubauprojekt auf 224 Parkfelder reduziert. Dazu können vier Parkfelder für Reiseautos angeboten werden. Der motorisierte Verkehr wird klar von den Fussgängerbereichen getrennt geführt. Minimal gelegte Strassenlinien und sickerfähige Parkierungsbereiche prägen das Bild einer ortstypischen Schwemmlandlandschaft. Sowohl dem Bedürfnis nach optimaler Anbindung an den öffentlichen Verkehr als auch der Transformation des Individualverkehrs wird Rechnung getragen. So soll, in einem separaten Projekt der Einwohnergemeinde Adelboden, eine neue Verkehrsführung und eine neue Bushaltestelle die Gondelinfrasturktur im Führenweidli optimal erschliessen, was einer verkehrstechnischen Aufwertung des Ortes gleichkommt.



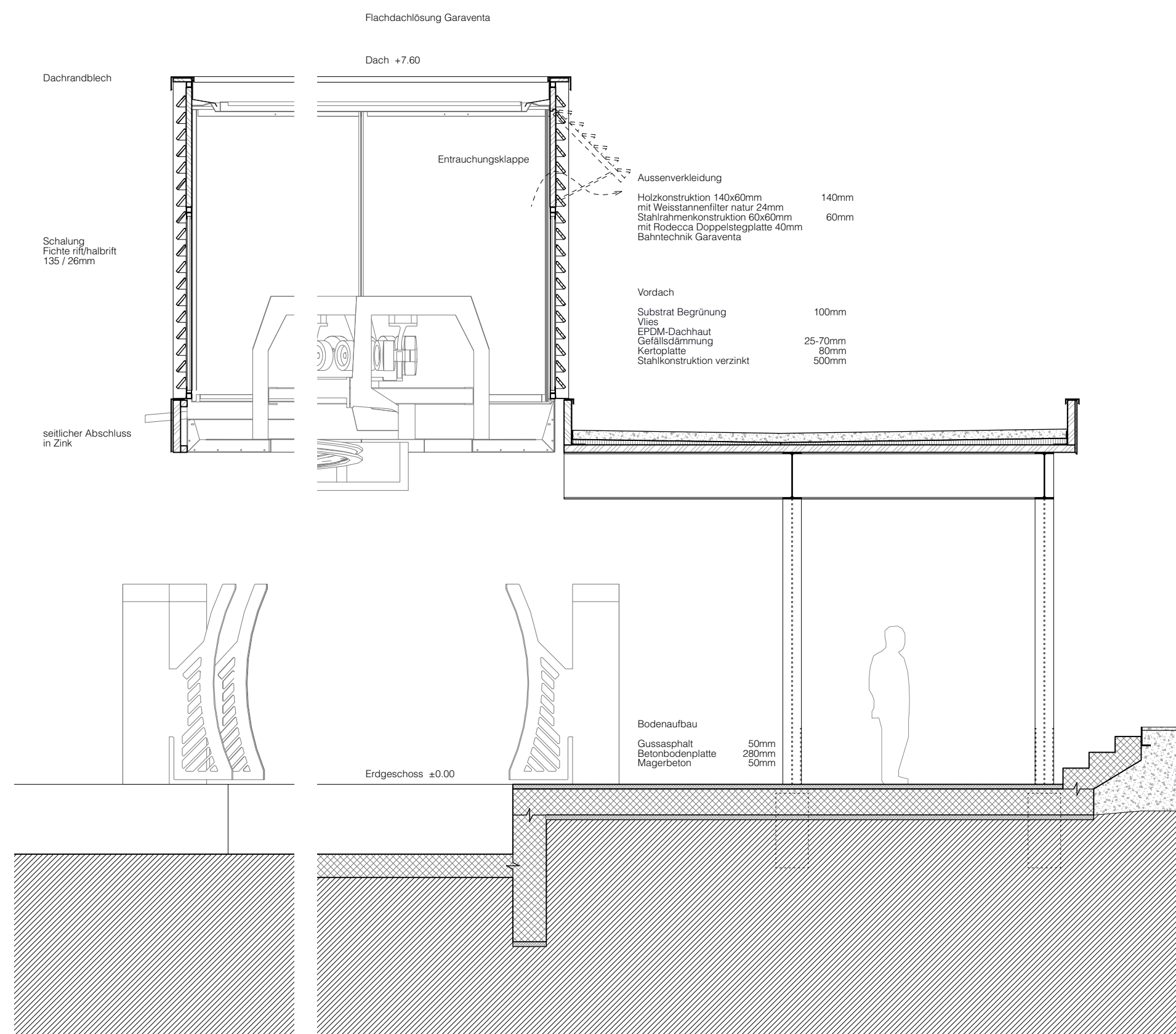
Situation 1:500



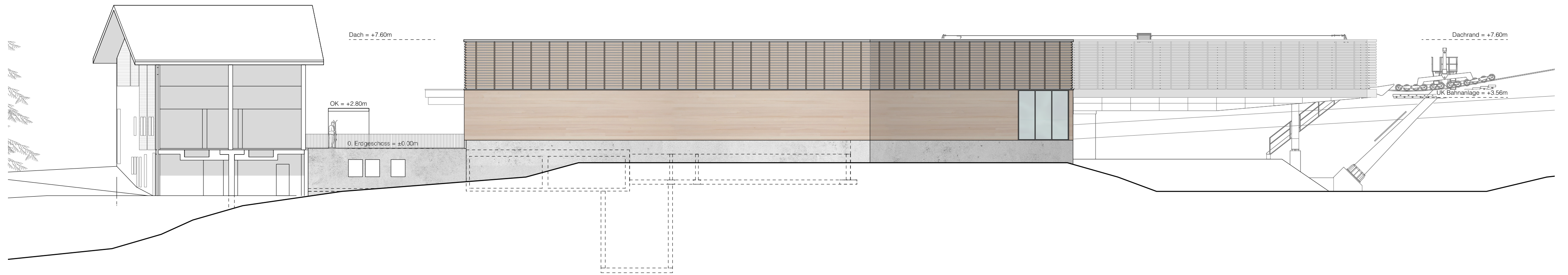




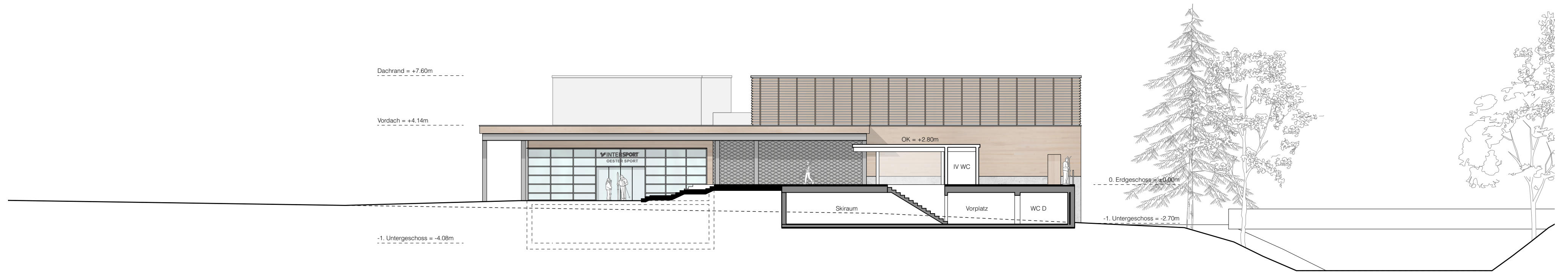
Konstruktionsschnitt Garage & Zwischendach 1:50



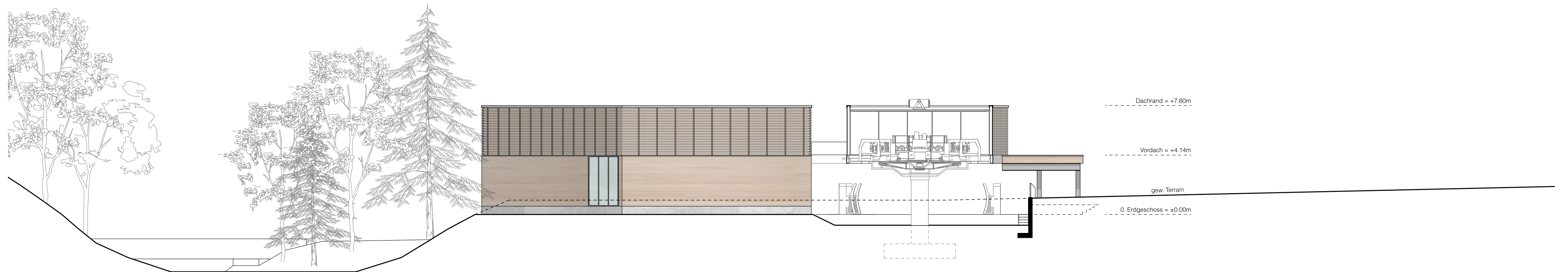
Konstruktionsschnitt Bahnanlage mit Vordach 1:50



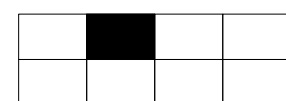
Fassade Nord 1:200



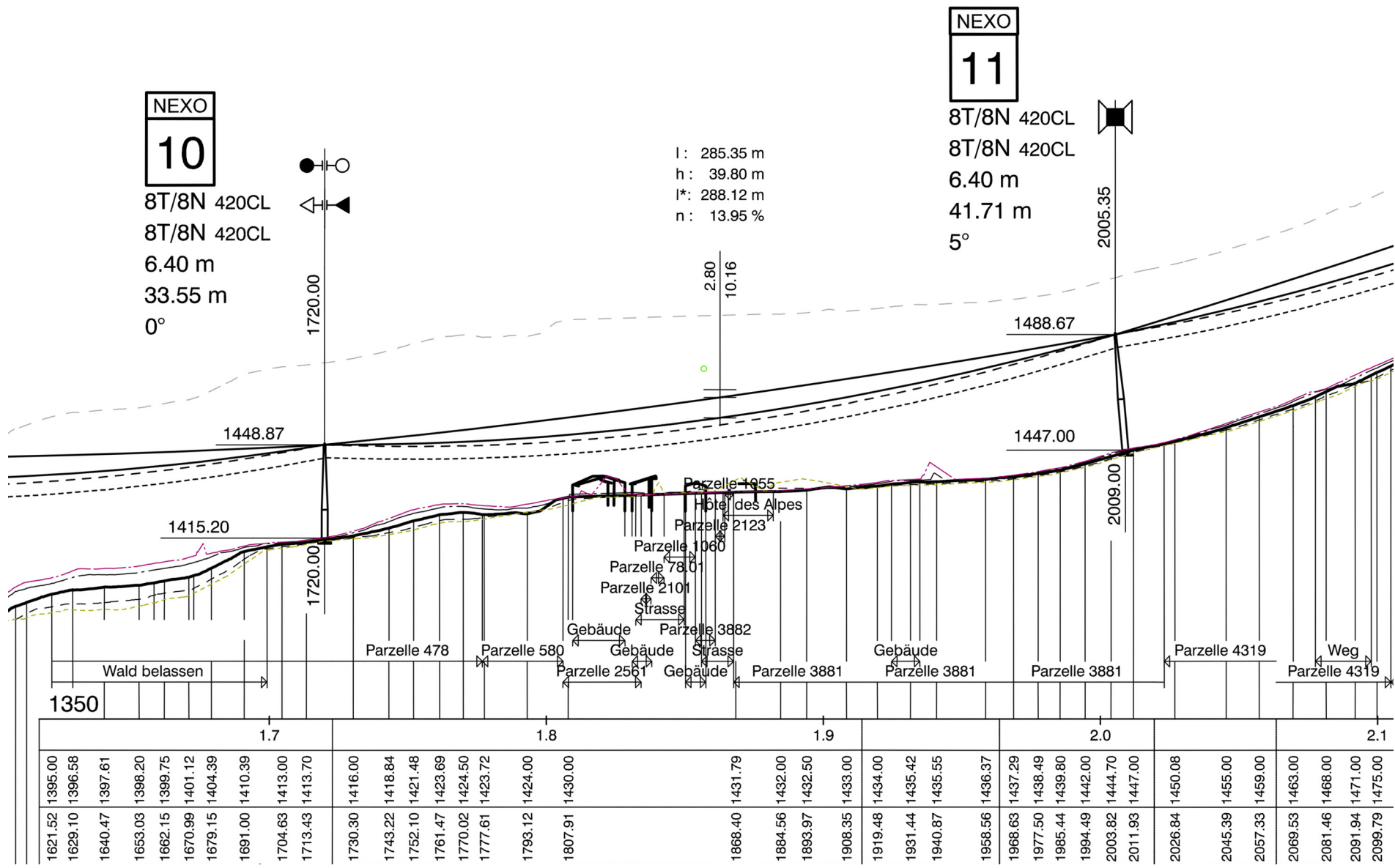
Fassade Ost 1:200



Fassade West 1:200







Seilführung Gilbach 1:2000



Visualisierung Gilbach | Sicht talwärts



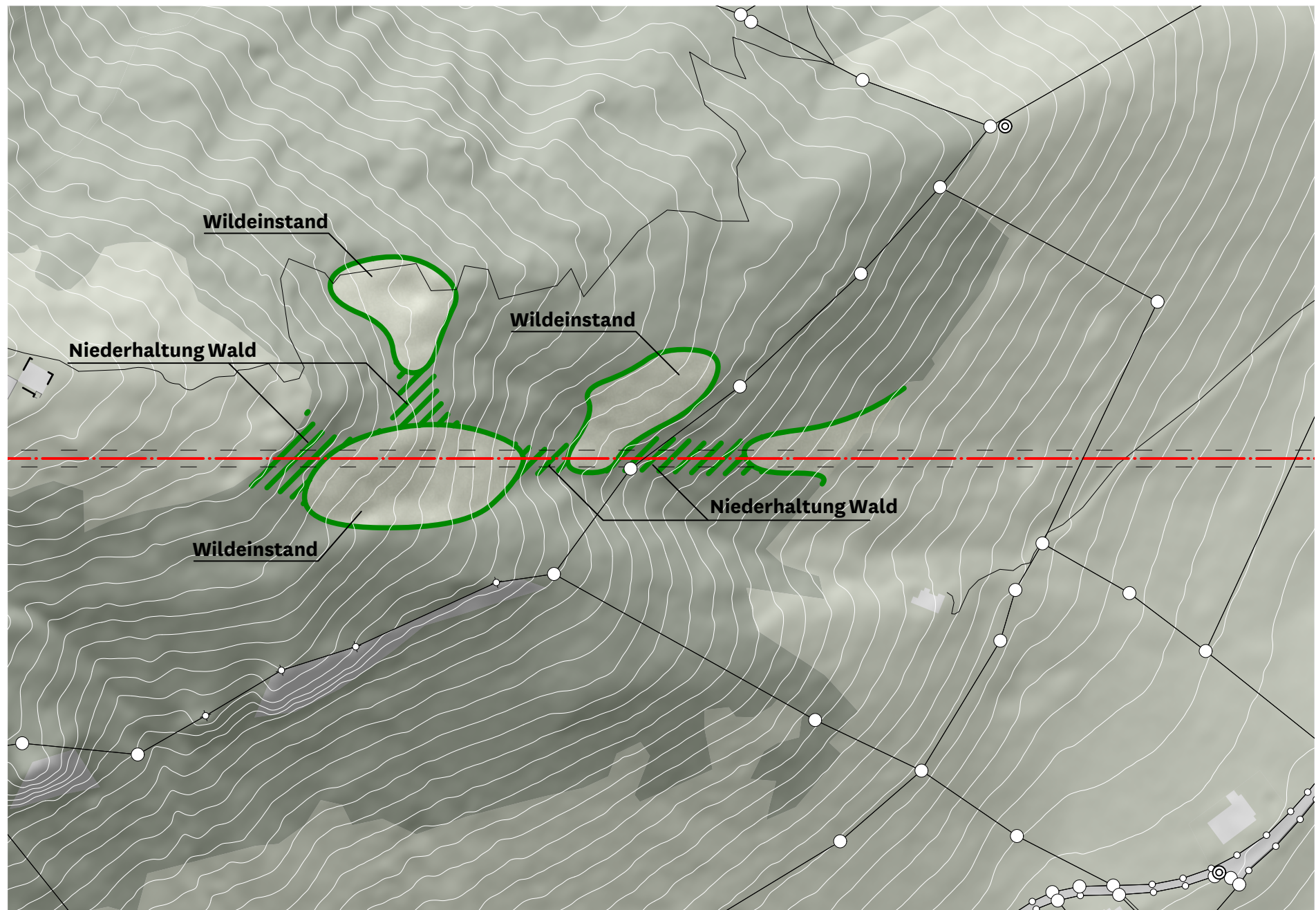
Visualisierung Gilbach | Sicht bergwärts

#### Seilführung und Masten - Gilbach

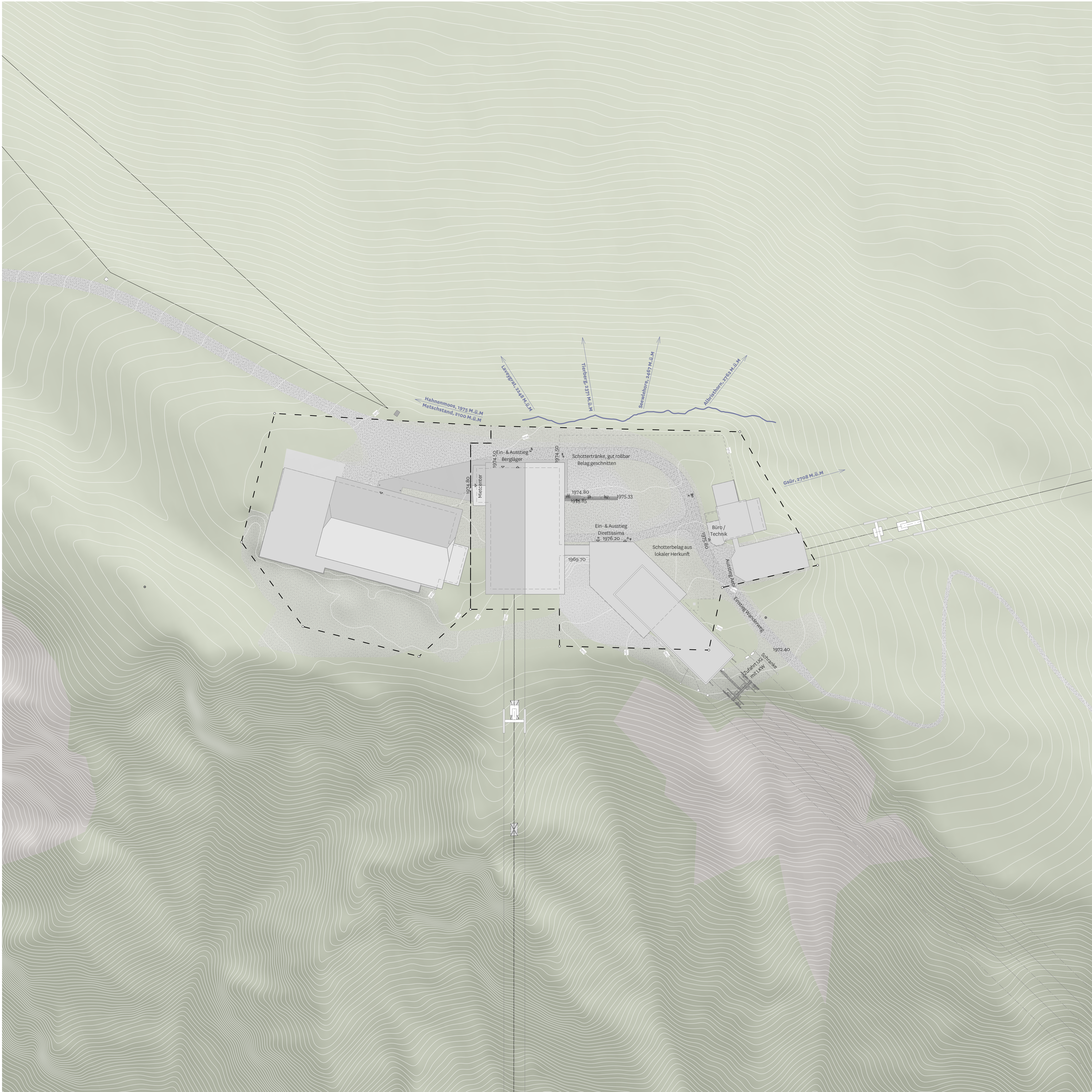
Im Ortsteil Gilbach wird die örtliche Störung durch die Bahn minimal gehalten. Durch die Optimierung zwischen Stützenabständen und Seilführung kann die landschaftliche Störung entschärft werden. Die Seilführung wird in der Höhe so gelegt, dass der räumliche Einfluss minimal gehalten werden kann und trotzdem der wichtige Bezug zur Landschaft gegeben ist. Die Rundstahlstützen sind schlicht gehalten und fügen sich gut ins Landschaftsbild ein.

#### Niederhaltung und Biodiversität

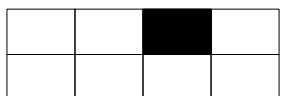
Das Bahntrasse oberhalb von Gilbach stößt durch eine Waldpartie, bevor das Trasse durch die schön gekammerte Weidelandschaft führt. Zur Verbesserung der landschaftlichen Integration soll mit der Niederhaltung der Waldteile auch eine Kammerung erfolgen. Die Lichtungsmassnahmen dienen der Biodiversität, insbesondere als Lebensraum für das Wild im örtlichen Weidestandsgebiet.



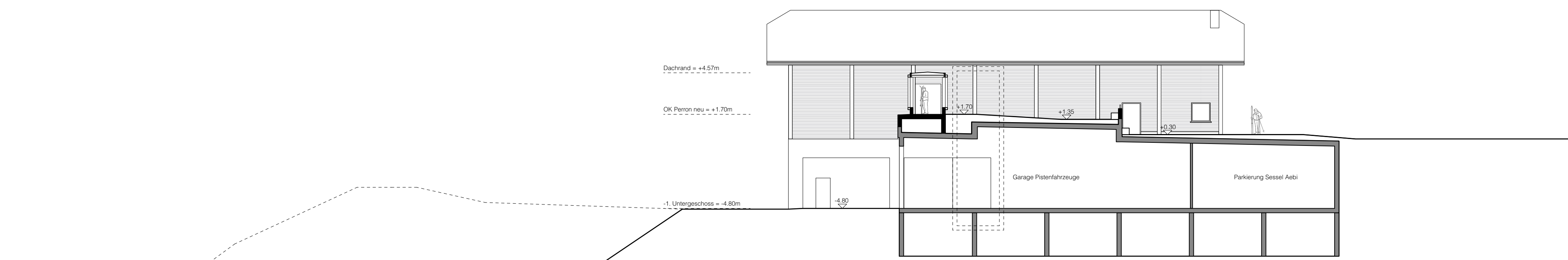
Umgang mit dem Wildeinstand und der Niederhaltung oberhalb Gilbach



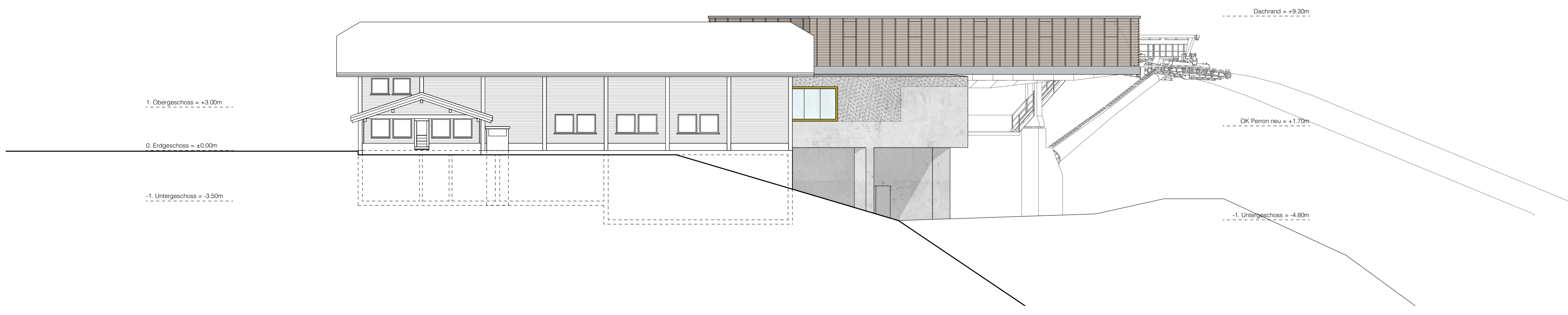
Situation 1:500



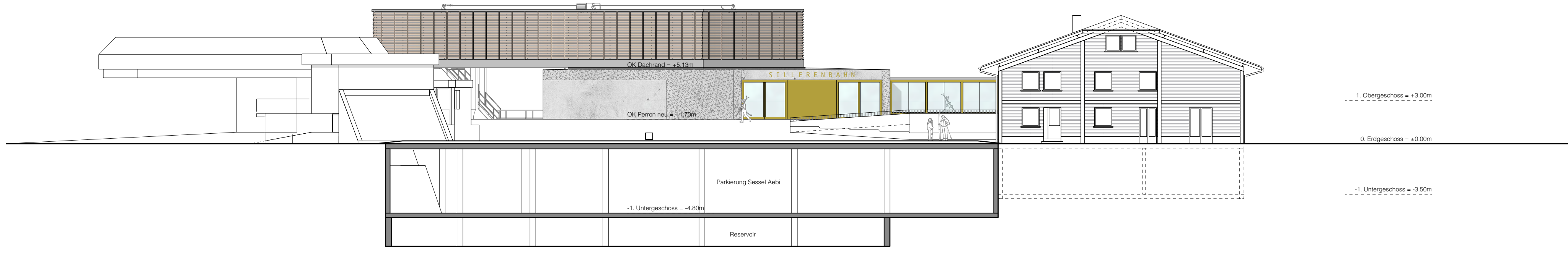




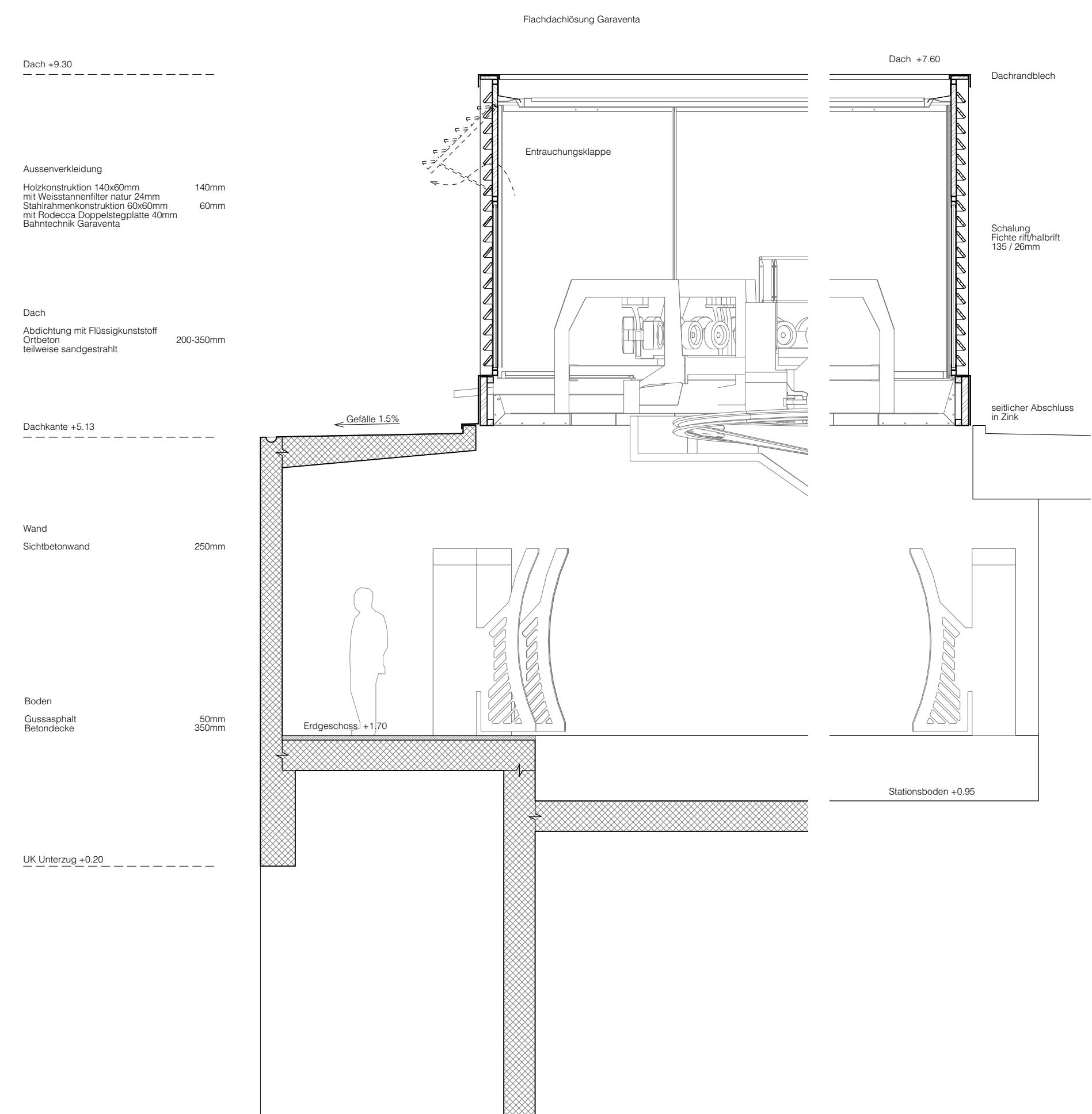
Fassade Nord 1:200



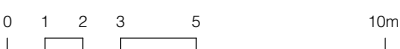
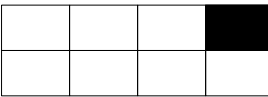
Fassade Süd 1:200



Fassade West 1:200



Konstruktionsschnitt 1:50







Vom Bachbett zum Berg

In der spektakulären, von dunklen Hügeln umgebenen Landschaftskammer, liegt die Talstation im Föhrenweidli am Allensbach. Einfach strukturierte Volumen am Fusse der grünen Hangtopografie prägen den Ort. Die Besucher erreichen die Station über die Land- und Bodenstrasse und die grösstzügige Parkierungsfläche. Das neu geschaffene Gebäudeensemble wird mit einer offenen Erschliessungszone zusammengefasst, welche übergeordnete Orientierungsbezüge schafft. Über dem bestehenden Untergeschoss gruppieren sich das Stationsgebäude der bestehenden Dorfbahn, das bestehende Mietcenter, die neue Station der «Direttissima» sowie die dazugehörige Gondelgaragierung. Ein ausladendes Vordachelement schafft die nötige Präsenz zum öffentlichen Raum und bindet sämtliche Nutzungszonen zusammen. Einfache Formen sowie hölzerne Fassaden wecken Assoziationen zur ländlichen Architektur im Alpenraum.

Eine grosszügige Rampentreppe empfängt die Besucher mit einladender Geste und leitet sie auf die offene Panoramazone. Von hier aus lässt sich die ganze Schönheit der umgebenden Bergwelt bestaunen. Lamellenartige Holzfilter verhüllen die technischen Infrastrukturen. In der Nacht bieten diese Körper ein Bild von schimmernden Laternen. Die Vordachebene schafft Schutz für den Gast und vereint sämtliche Nutzungen unter einer gemeinsamen Fläche. Die gesamte Anlage ist offen und übersichtlich gestaltet, damit unterschiedliche Zugänge und Durchblicke Orientierung bieten. Mit dem Publikums-zustieg durch die Gondelgarage schafft die Bergbahnen Adelboden AG Authentizität und Wertigkeit in einer Bahninfrastruktur. Ein eindrückliches Erlebnis an Gondelbahntechnik zieht die Besucher in den Bann, bevor sie mit der Gondel in Richtung Sillerenbühl hochschweben. Nach einigen Minuten Gondelfahrt taucht die Silhouette der Bergstation hinter einer Kuppe auf. Langsam schwebt die Gondel der Bergstation entgegen, einer einfachen und robusten Version der Talstation. Es lässt erkennen, dass hier am Sillerenbühl die Natur der Protagonist ist. Die Besucher steigen aus der Gondel aus und treten auf den Vorplatz zwischen der Bergstation der Gondelbahn Bergläger - Sillerenbühl und der Sesselbahn Aebi. Simple Einzelbauten aus Sockelbau und Holzaufbau, schaffen Raum für Infrastrukturen und touristische Angebote.

Lärmoptimierter Betrieb

Der lärm- und energieoptimierte Bahnantrieb der Anlage aus dem Haus Garaventa/Doppelmayr AG ist optimal für einen Einsatz zwischen Föhrenweidli und Sillerenbühl ausgelegt. Das Konzept «D-Line» wurde für Umlaufbahnen in bewohnten Gebieten entwickelt. Mit neu entwickelten kuppelbaren Klemmen und gelenkig gelagerten Stationen ist die Bahntechnik der Benchmark für geringe Lärmemissionen.

Brandschutz

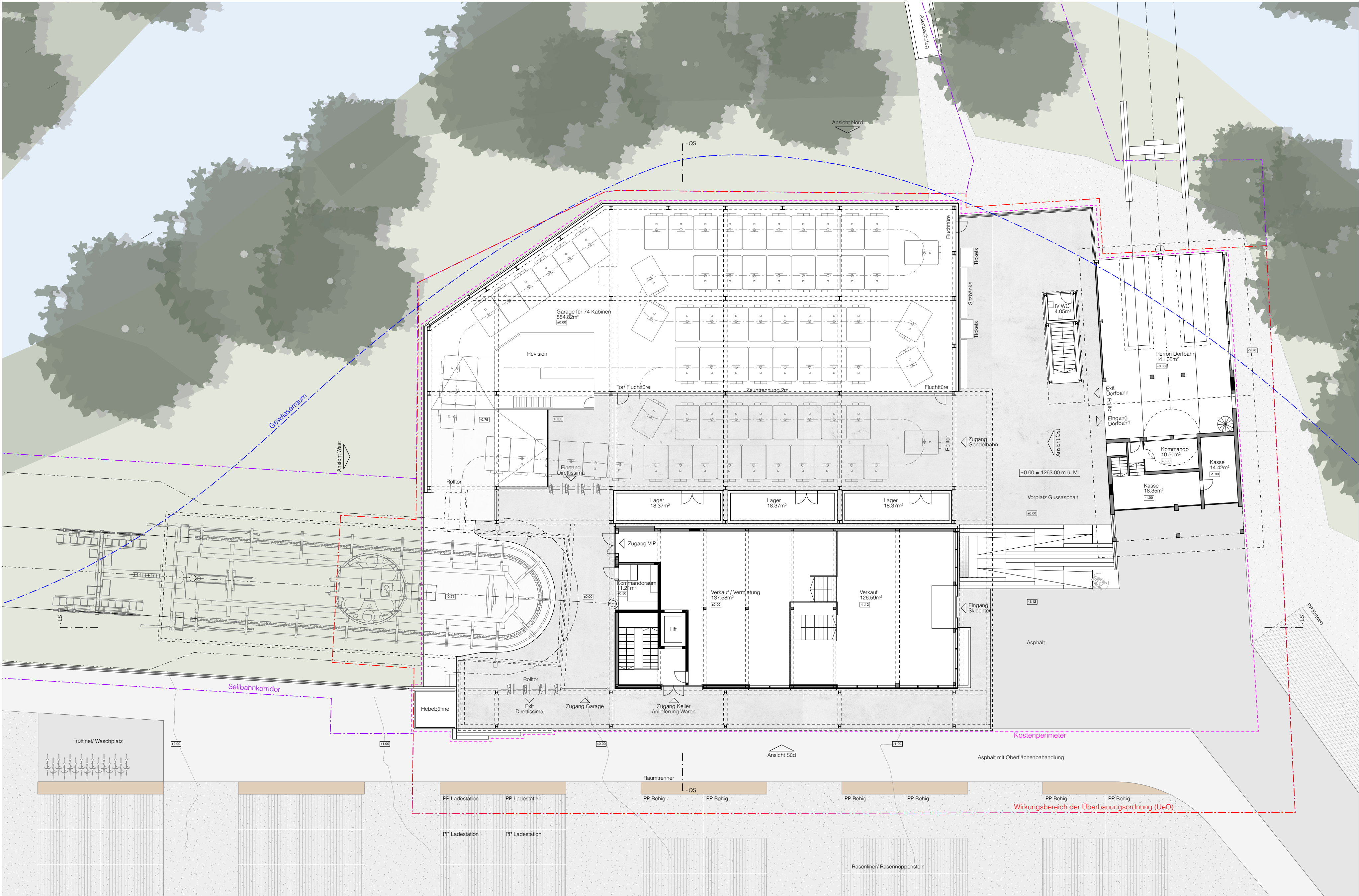
Die brandschutztechnischen Themen für die Anlagen sind bereits vorbesprochen und im Projekt soweit möglich konzeptionell eingeflossen. Detailliertere Massnahmen sind in den weiteren Projektphasen zu erarbeiten.

PV-Anlage

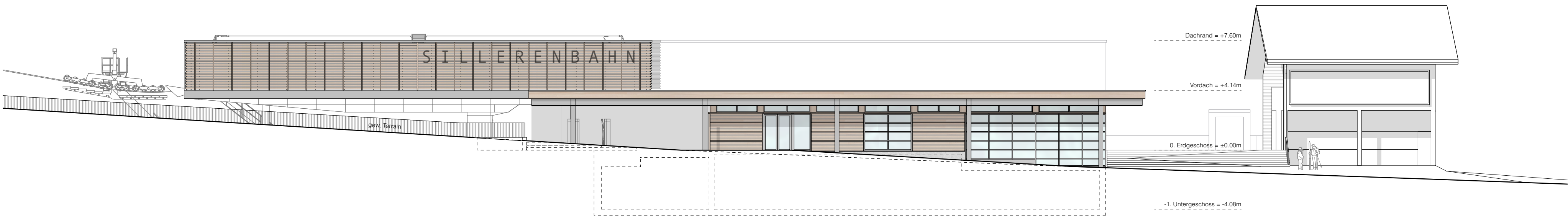
Auf den neu erstellten Dächern der Gondelgaragierung im Tal erzeugen PV-Konstruktionen Strom für den täglichen Bedarf.

Behindertengerechtigkeit (BehiG)

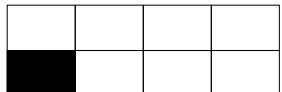
Die neue Anlage der «Direttissima» bietet die Möglichkeit, die betrieblichen und gesetzlichen Anforderungen der Bahninfrastruktur an die Behindertengerechtigkeit auf den neusten Stand zu bringen. Die Vorgaben des BehiG wurden von Beginn an in den Planungen berücksichtigt. So sind sämtliche öffentliche Zugänge mit den erforderlichen und maximal zulässigen Gefällesteigungen erschliessbar; mit Realisierung des separaten Verkehrsführungsprojektes der Einwohnergemeinde Adelboden dann auch ab der (zukünftigen) neuen Bushaltestelle. Toilettenanlagen, neue Transport- und Rampenanlagen sowie die entsprechende Materialwahl schaffen gute Voraussetzungen für eine attraktive Infrastruktur für Gäste mit Beeinträchtigungen.



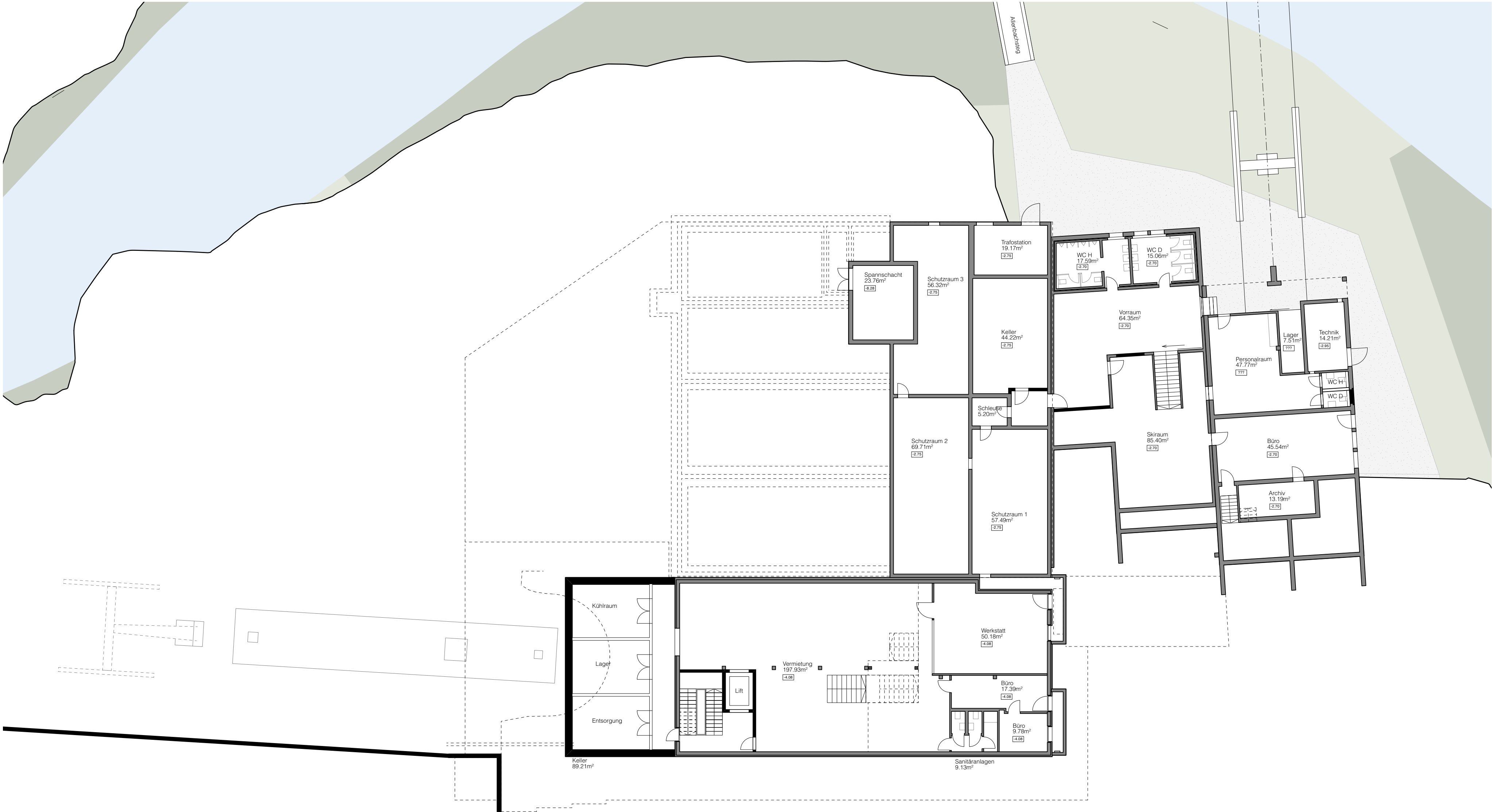
0. Erdgeschoss 1:200



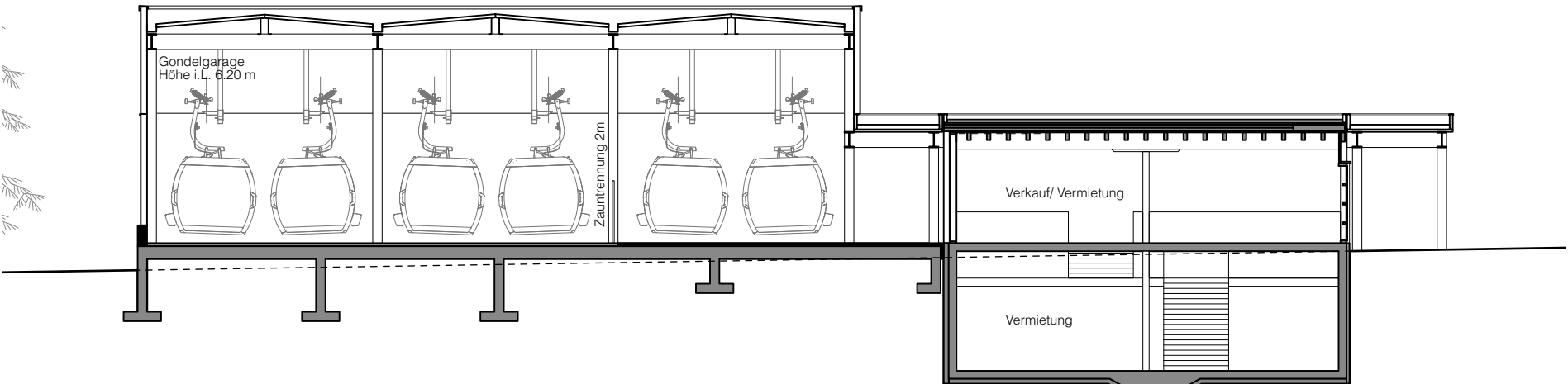
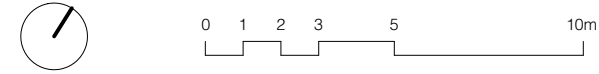
Fassade Süd 1:200



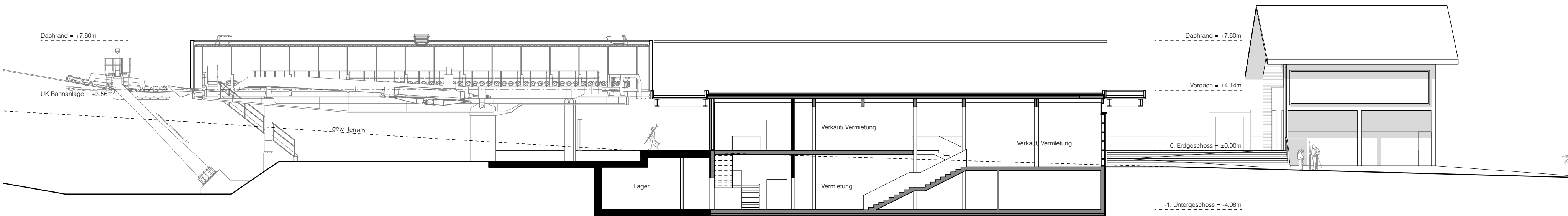
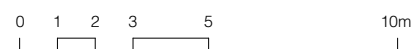




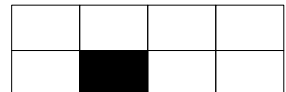
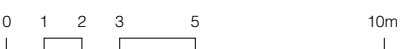
-1. Untergeschoss 1:200



Querschnitt 1:200



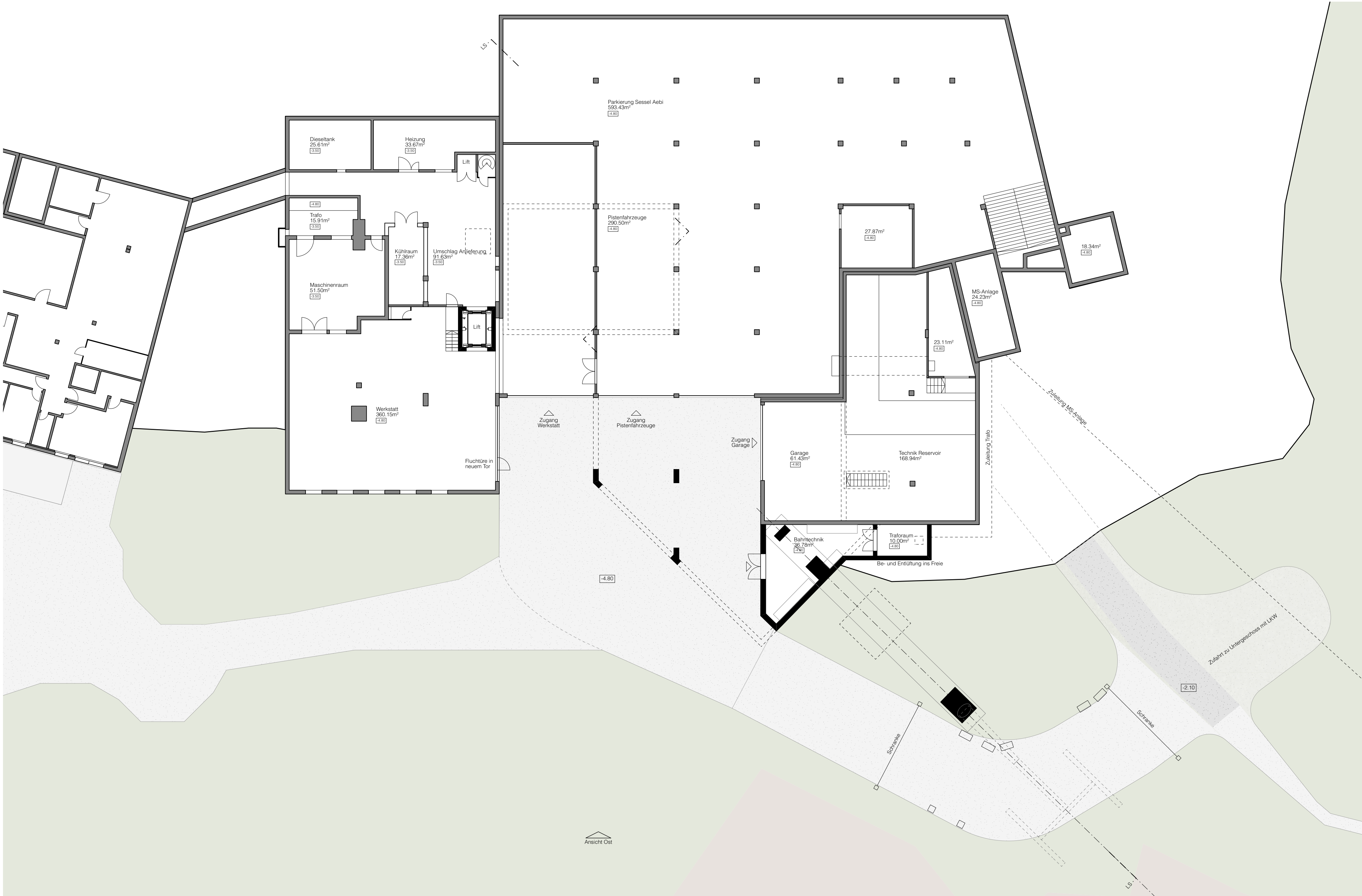
Längsschnitt 1:200



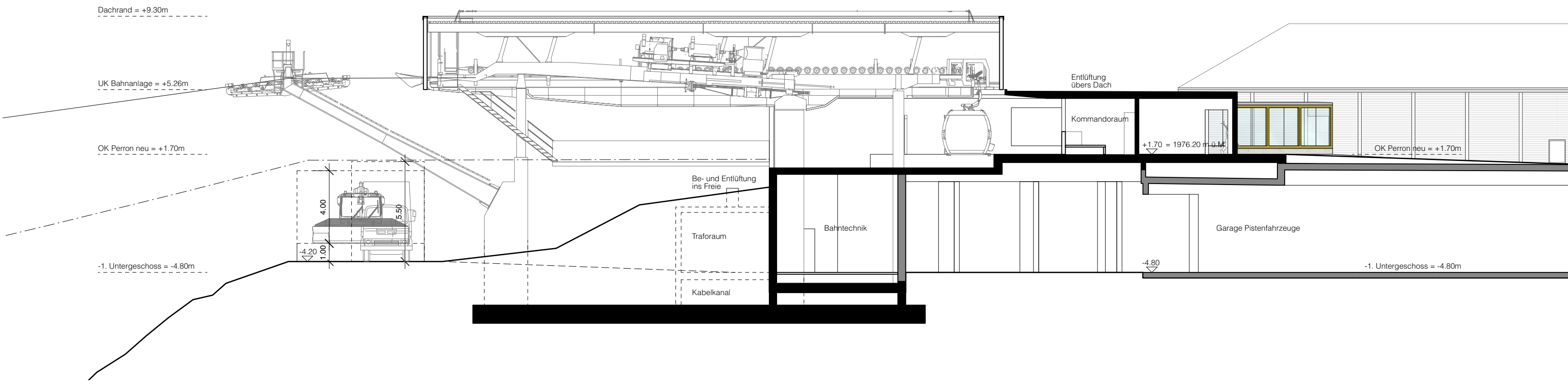








-1. Untergeschoss 1:200



Längsschnitt 1:200

