

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 Fuhrenweidli direkt (ohne Zwischenstationen) zu verbinden. In diesem Zuge wird ein Teil der bestehenden Bahn (Sektionen Oey - Eselmoos und Eselmoos - Berglänger) 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 Gilbachgraben wird eine bisher wenig berührte Landschaft tangiert. Das neue Bahntrasse mit den nicht vermeidbaren Eingriffen und Umgestaltungen, insbesondere in den Waldbereichen 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 Ankunftsstation benötigt. Aufgrund der landschaftlichen Attraktivität werden im Röchigraben 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

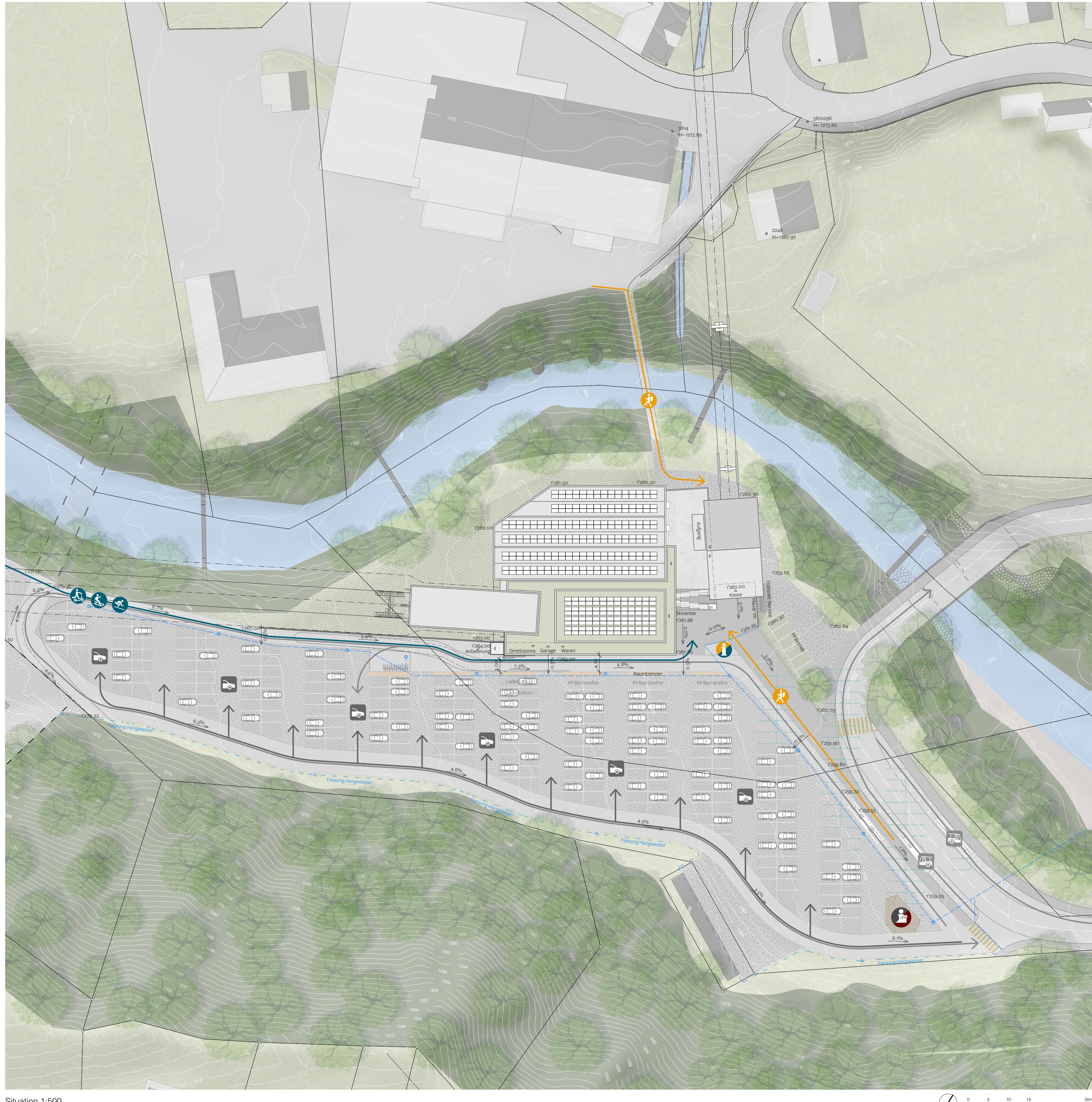
LandPLAN

PLANUNG. GESTALTUNG. ENTWICKLUNG

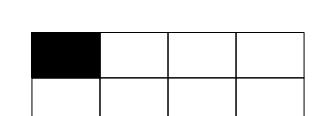
GARAVENTA

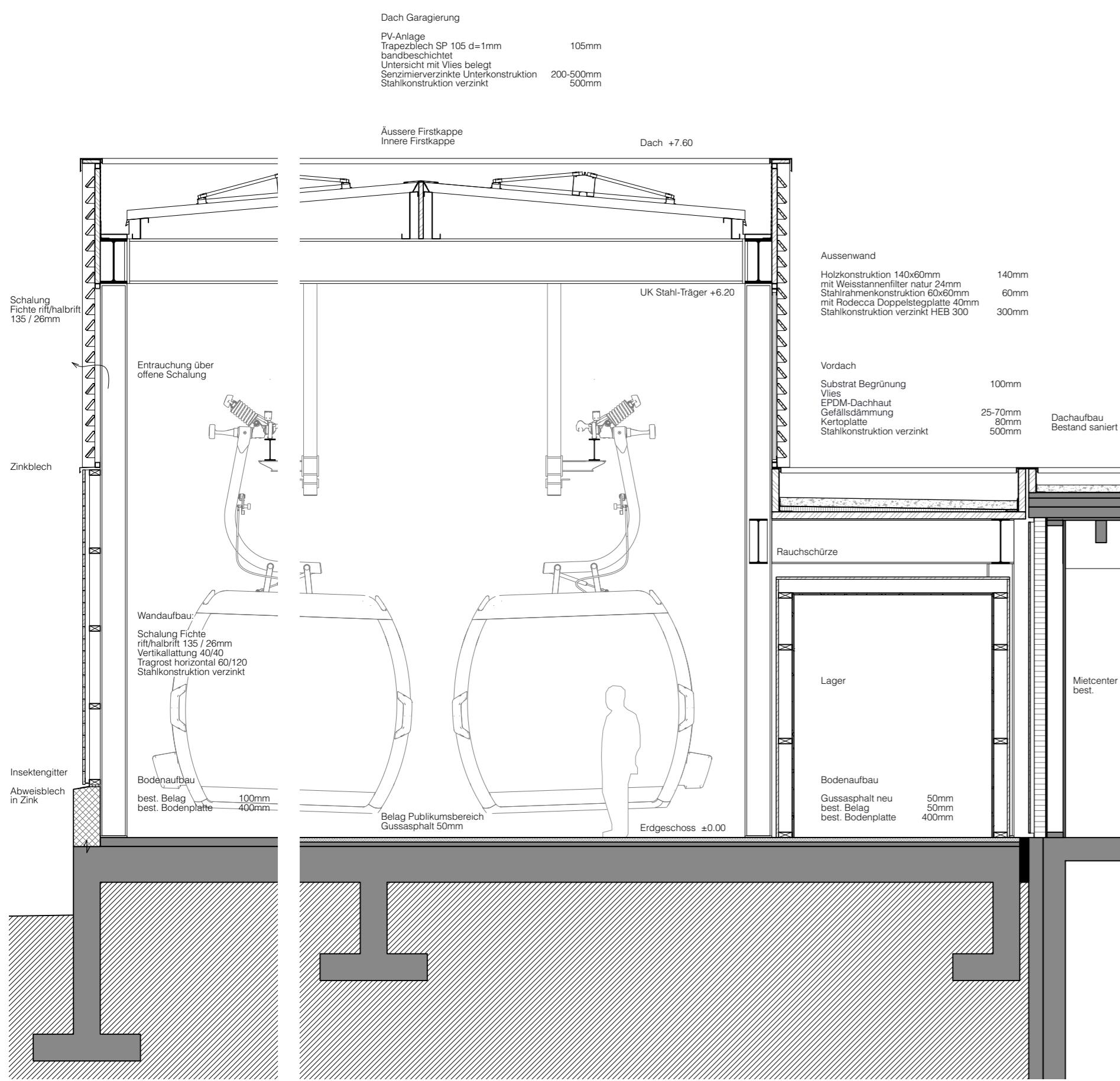


Kocher Minder Architekten  
unterstützt von AZCON arquitectures

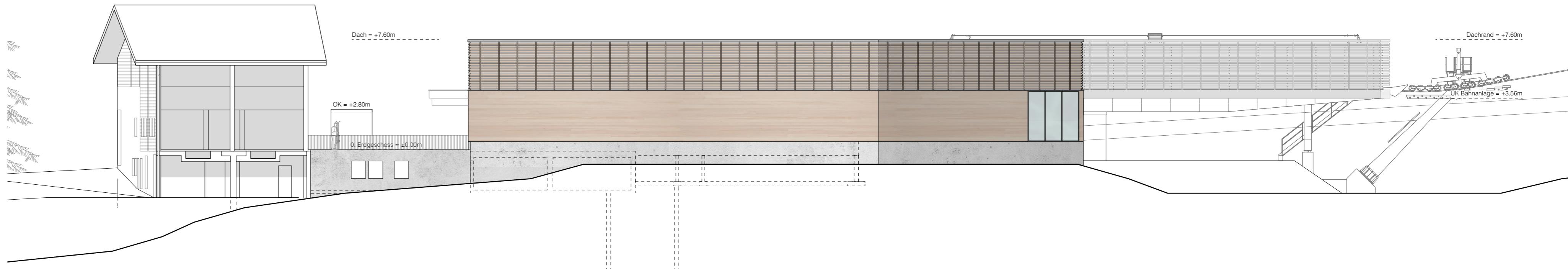


Situation 1:500

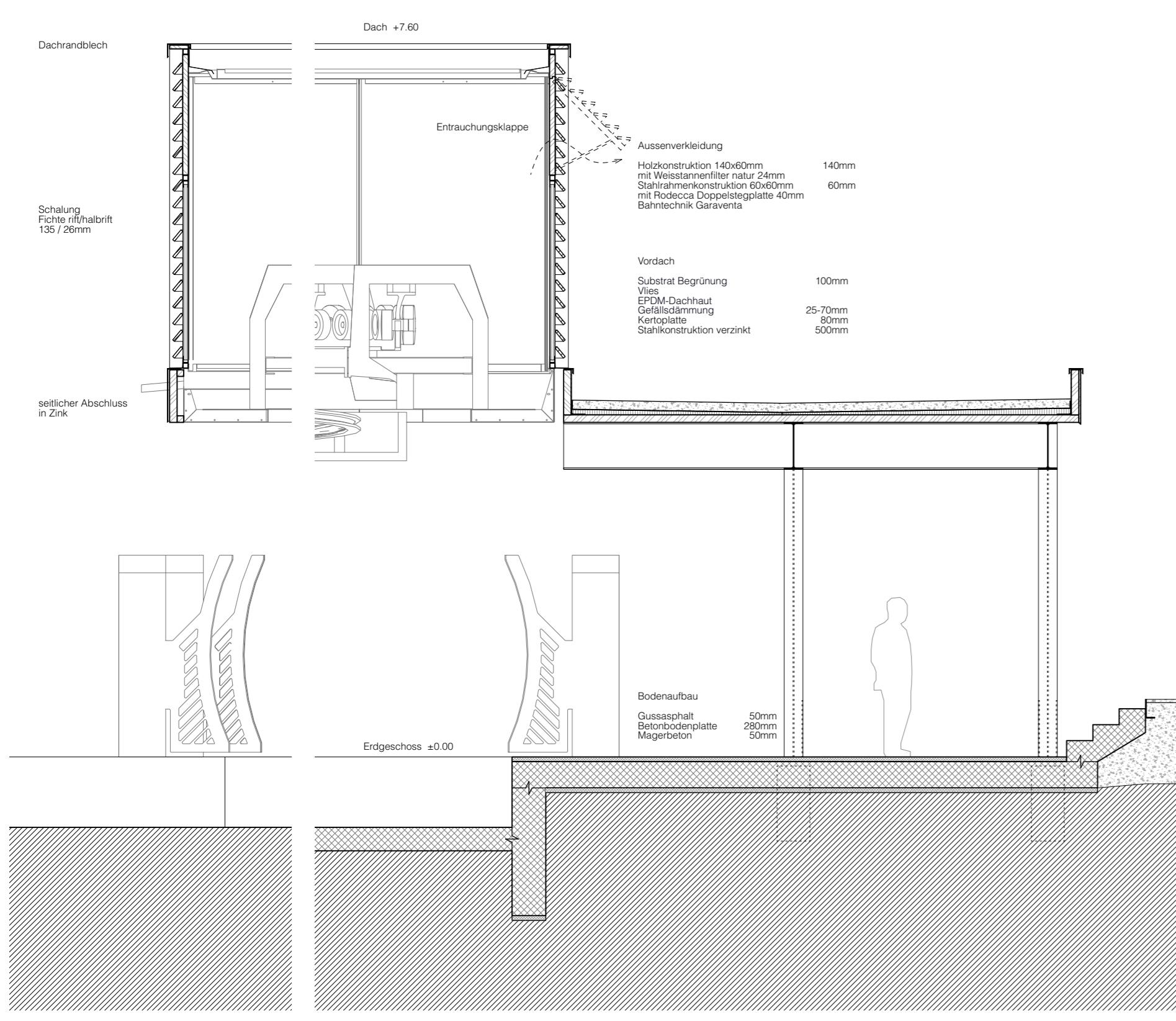




Konstruktionsschnitt Garage & Zwischendach 1:50



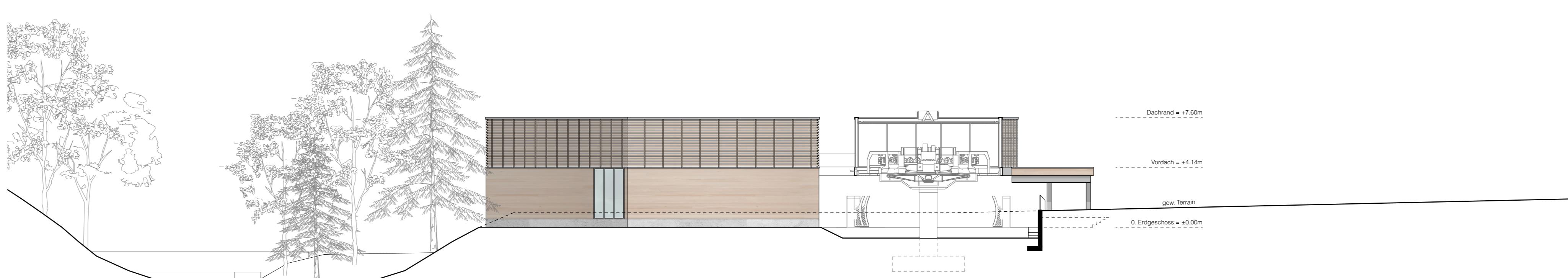
Fassade Nord 1:200



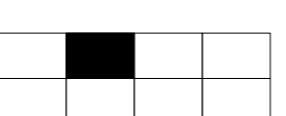
Konstruktionsschnitt Bahnstation mit Vordach 1:50

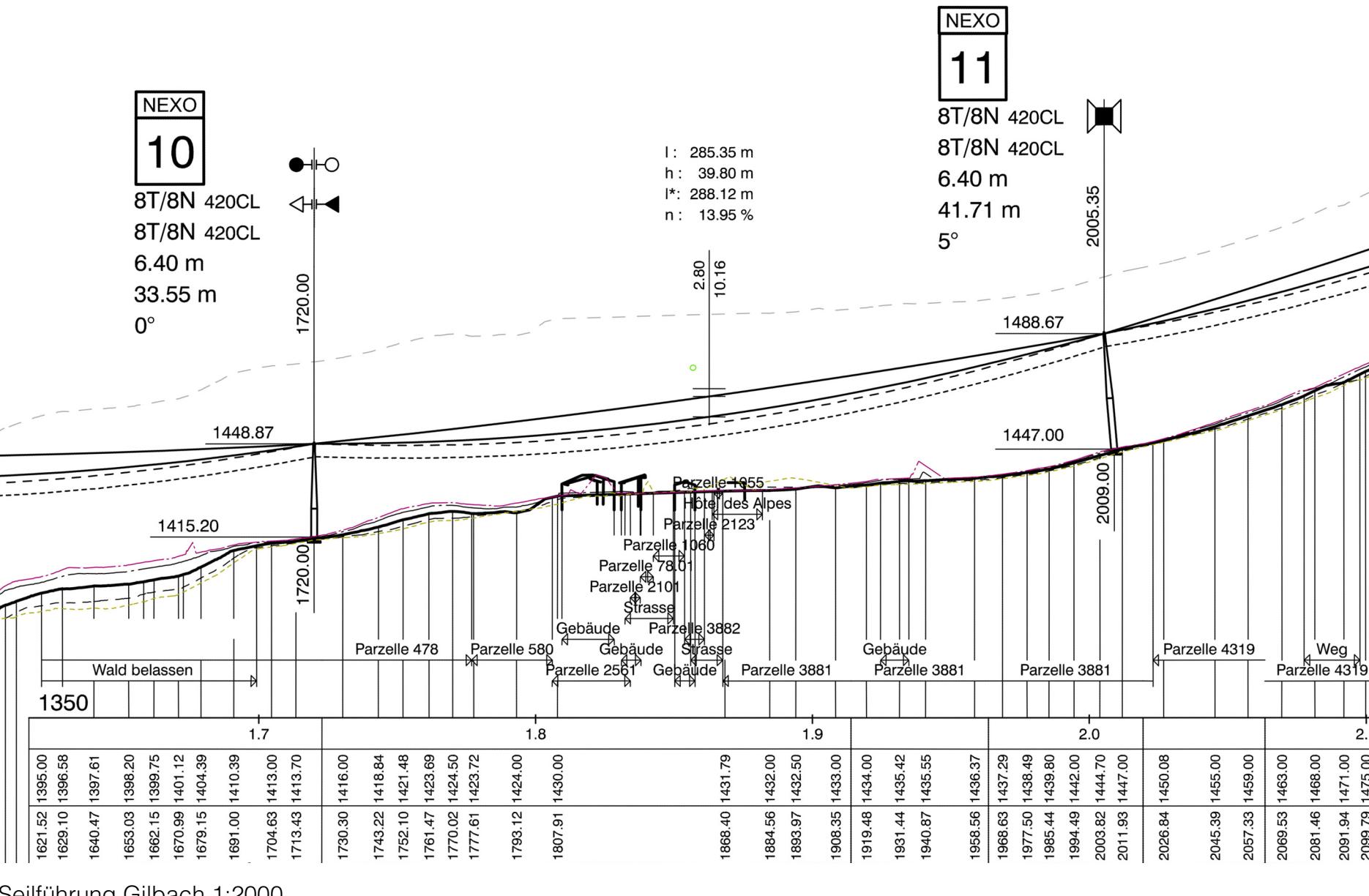


Fassade Ost 1:200



Fassade West 1:200





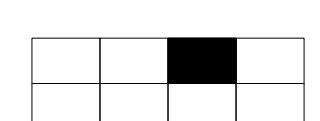
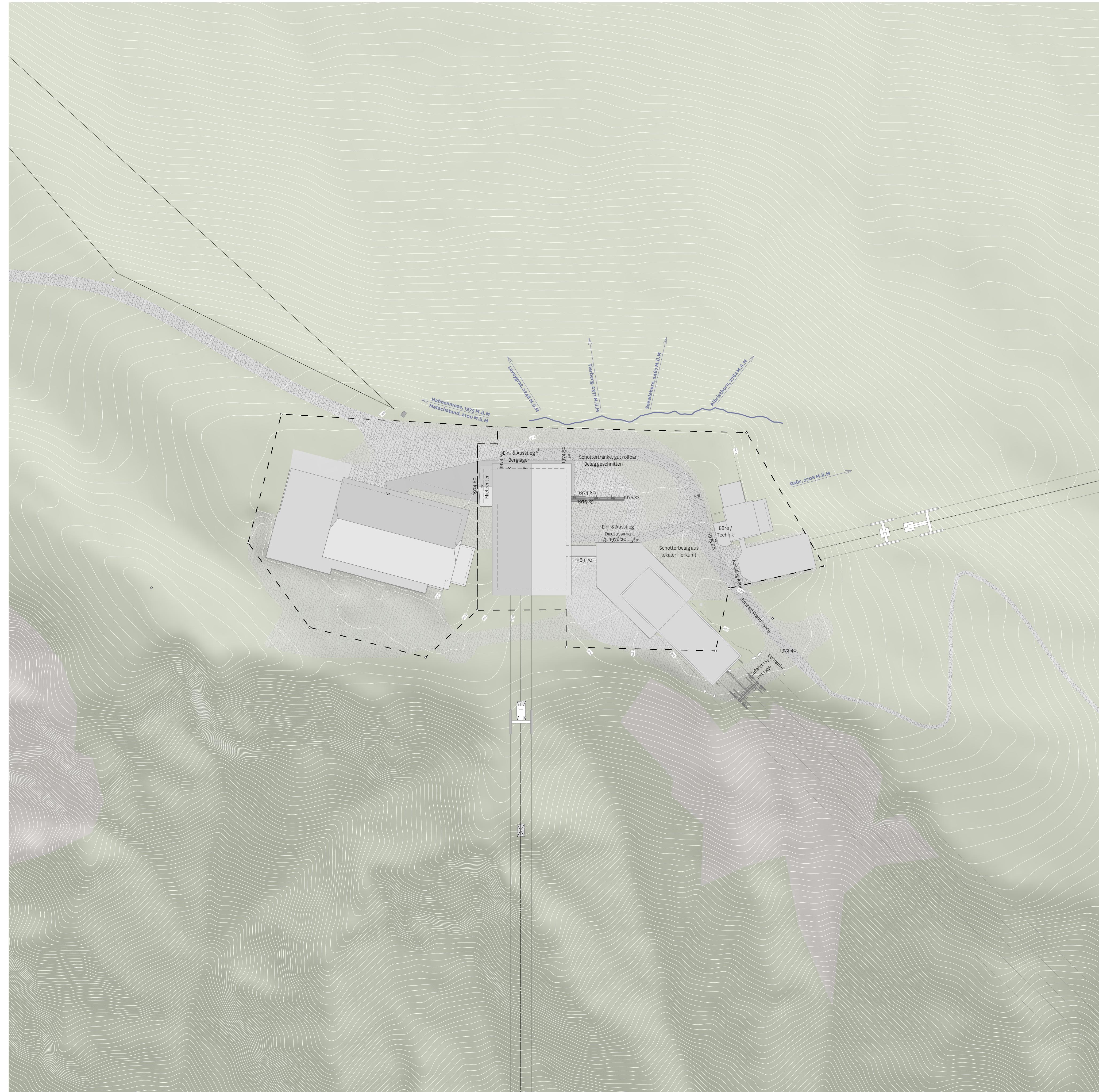
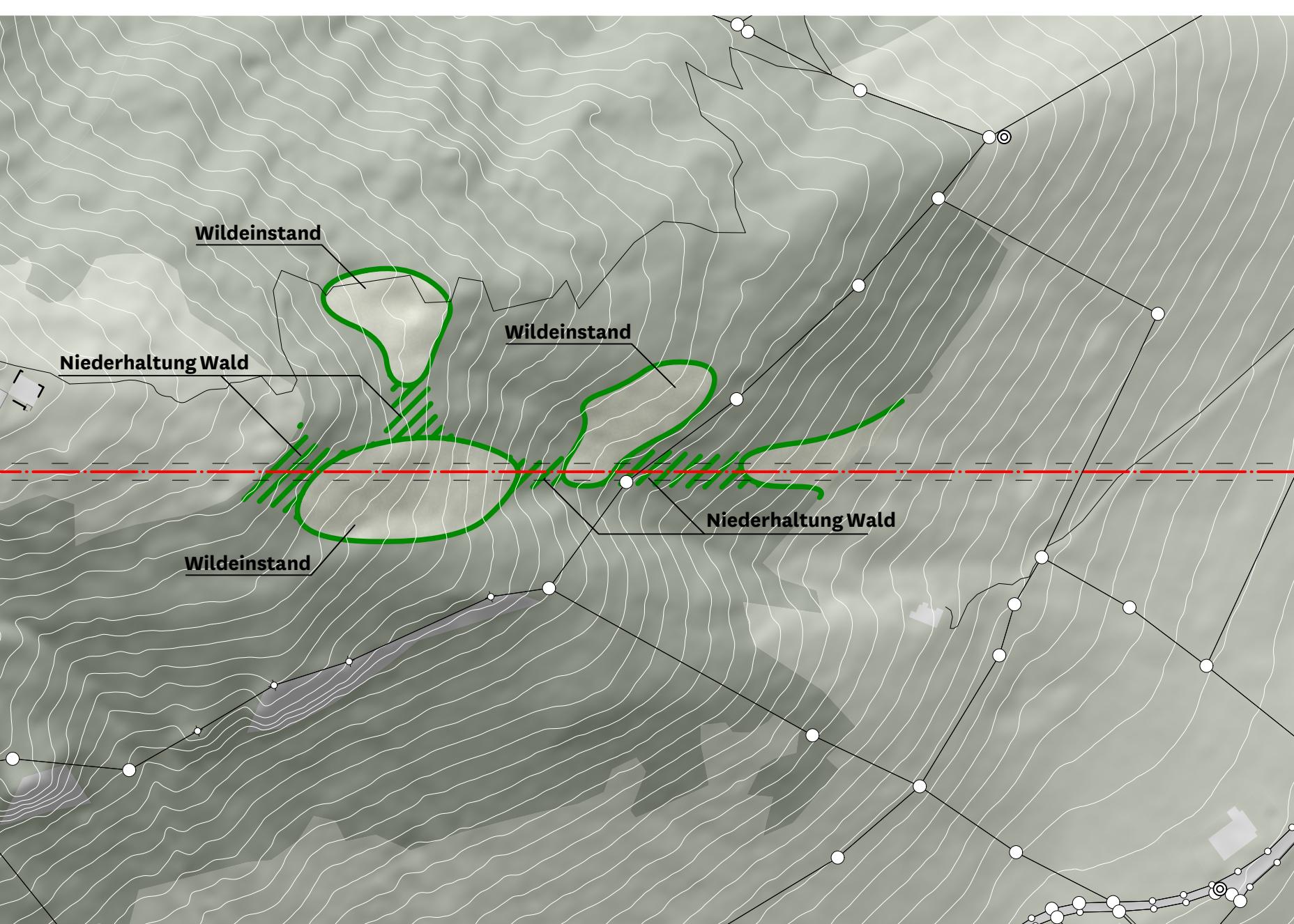
Visualisierung Gilbach | Sicht talwärts

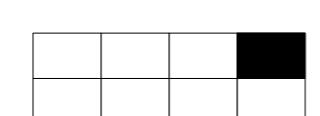
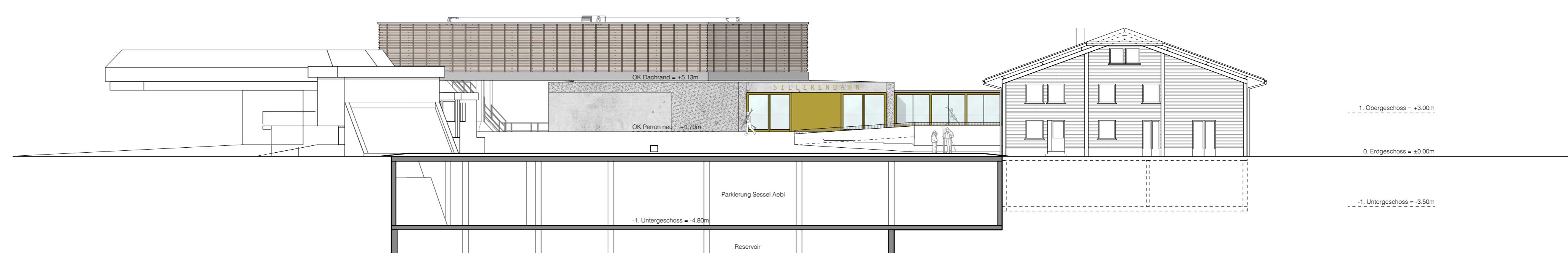
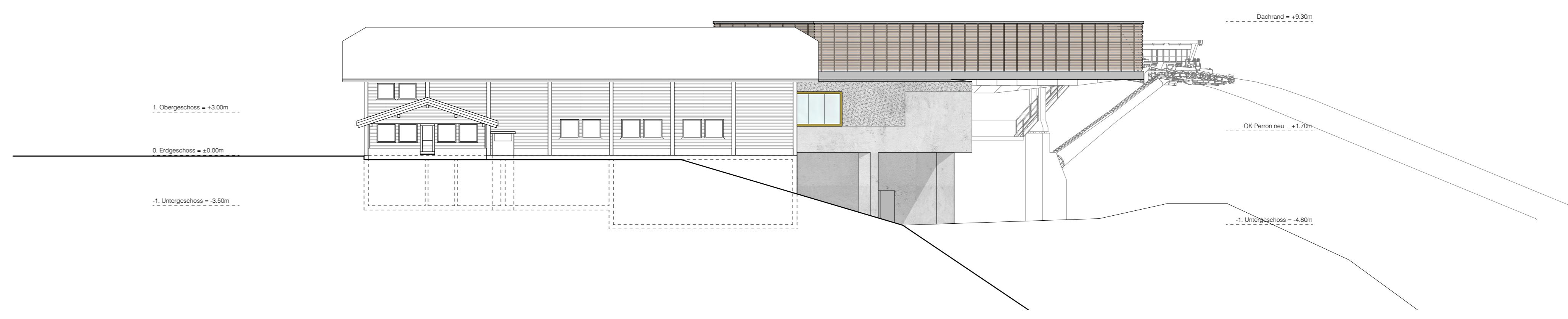
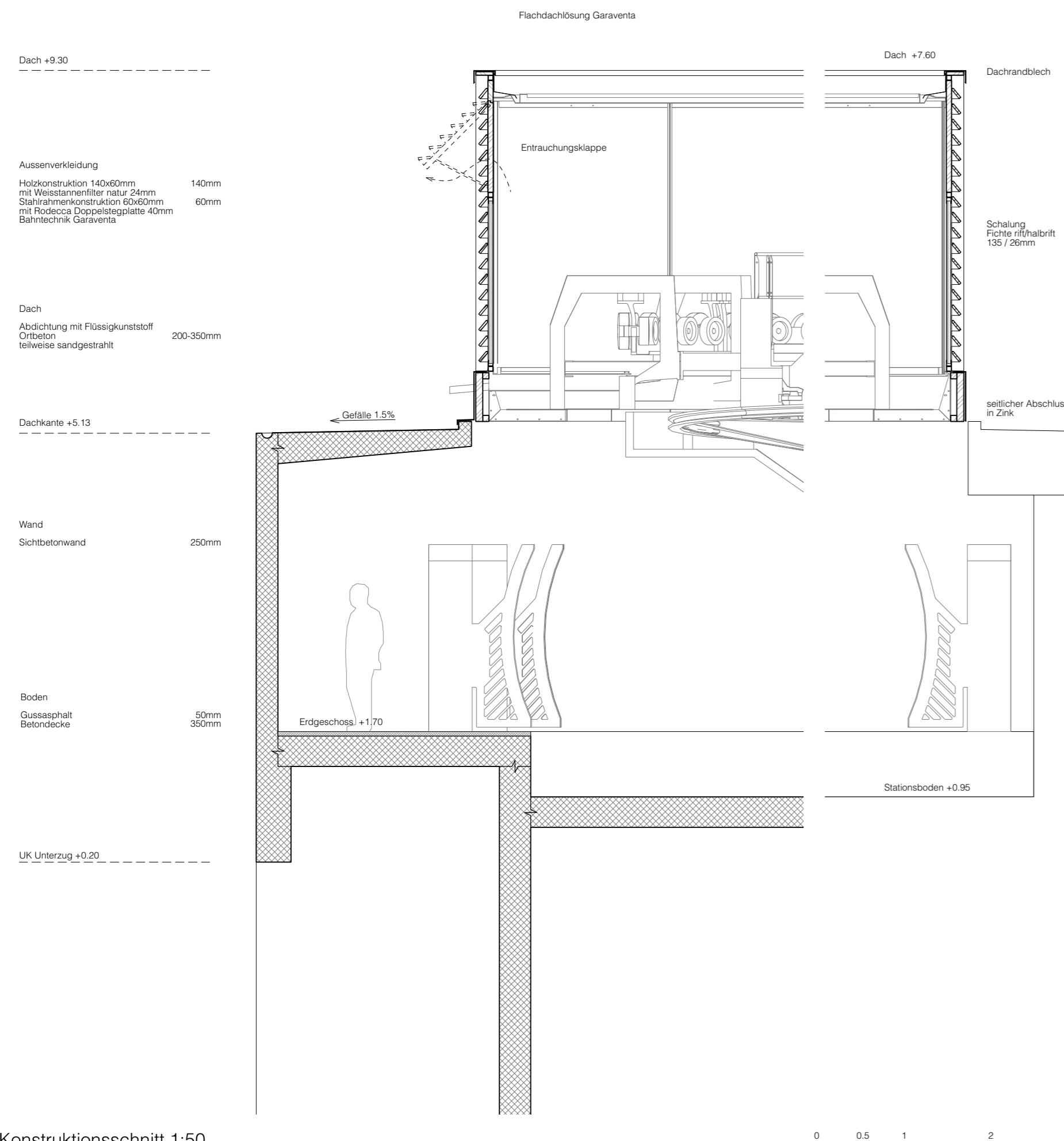
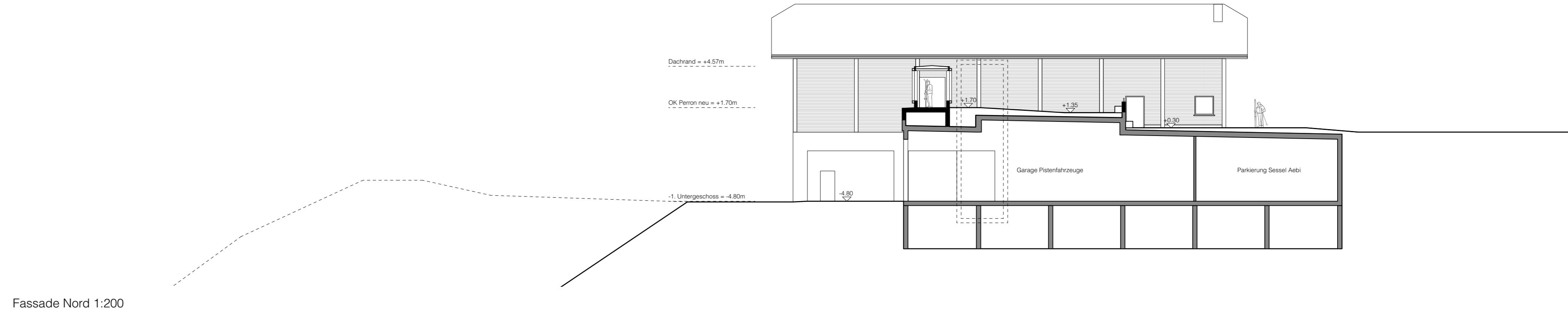


Visualisierung Gilbach | Sicht bergwärts

**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 Waldecke, bevor das Trasse durch die schön gekammerte Weidelandschaft führt. Zur Verbesserung der landschaftlichen Integration soll mit der Niederhaltung der Waldeite auch eine Kammerung erfolgen. Die Lichtungsmassnahmen dienen der Biodiversität, insbesondere als Lebensraum für das Wild im örtlichen Wiedenstandsgebiet.







**Von Bachbett zum Berg**  
In der spektakulären, von dunklen Hügelzügen gefassten Landschaftskammer, liegt die Talstation im Föhrenweidi am Allnabach. Einfach strukturierte Volumen am Fusse der grünen Hangtopografie prägen den Ort. Die Besucher erreichen die Station über die Land- und Bodenstrasse und die grosszügige Parkierungsfläche. Das neu geschaffene Gebäudeensemble wird mit einer offenen Erschließungszone zusammengebunden, 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.

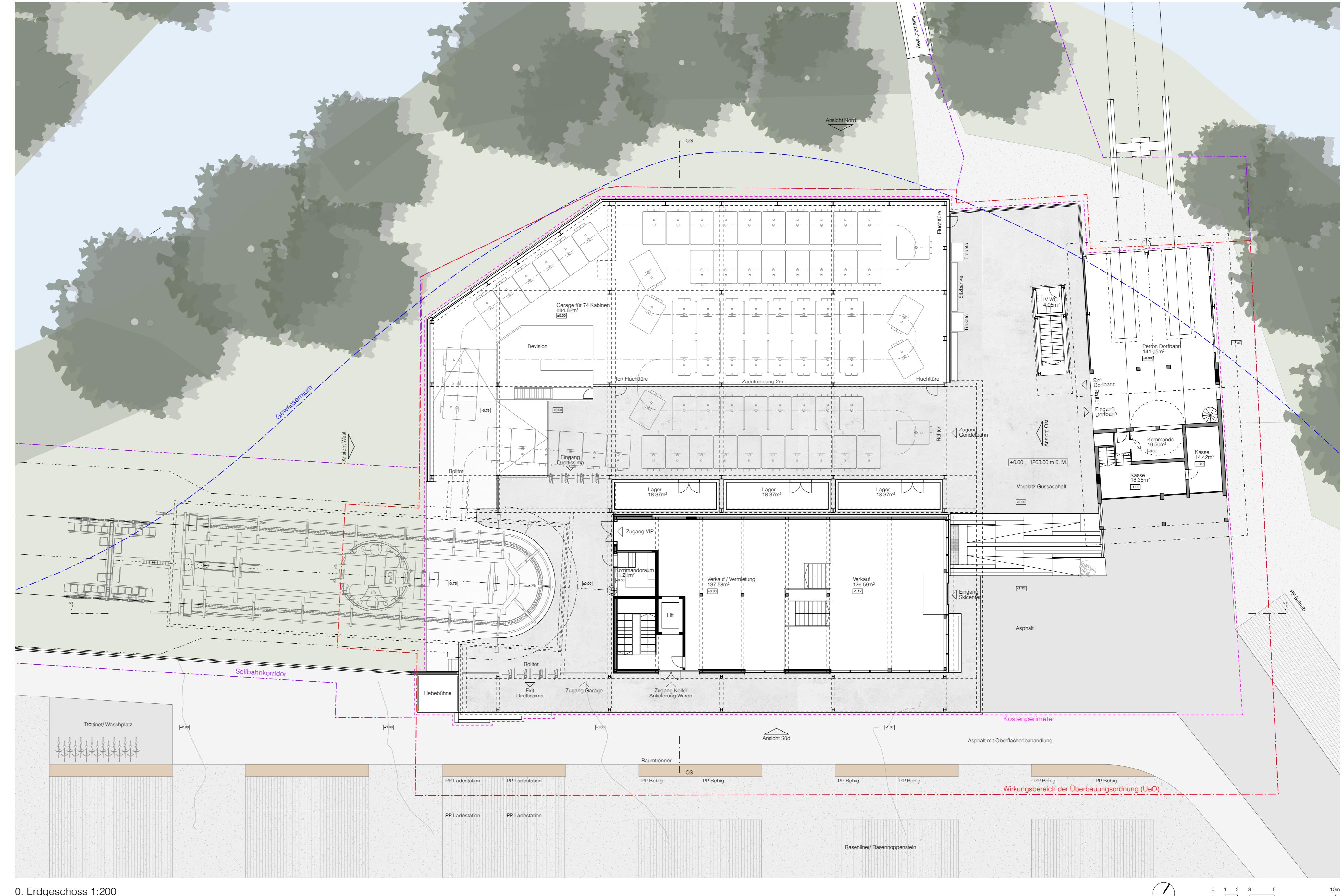
Eine grosszügige Rampentreppе empfängt die Besucher mit einladender Gestaltung und leitet sie auf die offene Panoramazone. Von hier aus lässt sich die ganze Schönheit der umgebenden Bergwelt bestaunen. Lamellenartige Holzfilter verhüllen die technischen Infrastrukturen. In der Nacht bieten diese Körper 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 Durchblickliche Orientierung bieten. Mit dem Publikumszustieg 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 Bahntrieb der Anlage aus dem Haus Garaventa/Doppelmayr AG ist optimal für einen Einsatz zwischen Föhrenweidi 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.

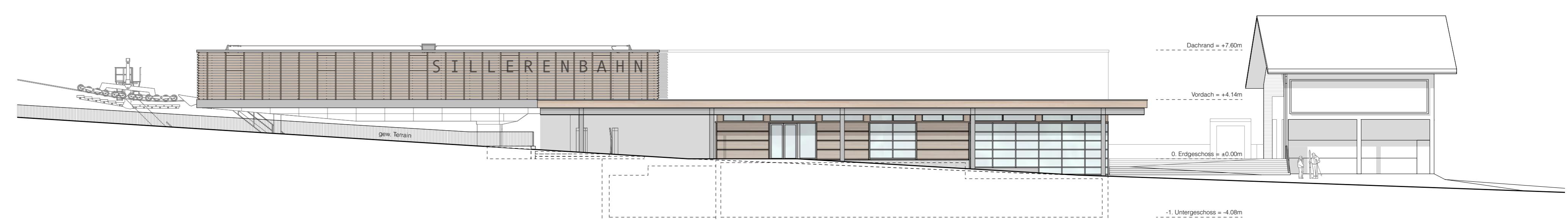
**Brandschutz**  
Die brandschutzechnischen Themen für die Anlagen sind bereits vorbesprochen und im Projekt soweit möglich konzeptionell eingeflossen. Detailliertere Massnahmen sind in den weiteren Projektphasen zu erarbeiten.

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

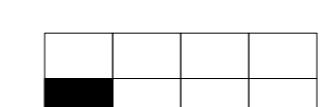
**Behindertengerechtigkeit (BehiG)**  
Die neue Anlage der «Direttissima» bietet die Möglichkeit, die betrieblichen und gesetzlichen Anforderungen der Bahninfrastruktur an die Behindertengerechtigkeit auf den neusten Stand zu bringen. Die Vorgaben des BehiG wurden von Beginn an in den Planungen berücksichtigt. So sind sämtliche öffentlichen Zugänge mit den erforderlichen und maximal zulässigen Gefälleneigungen 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.

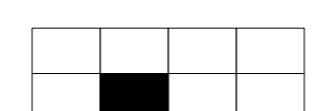
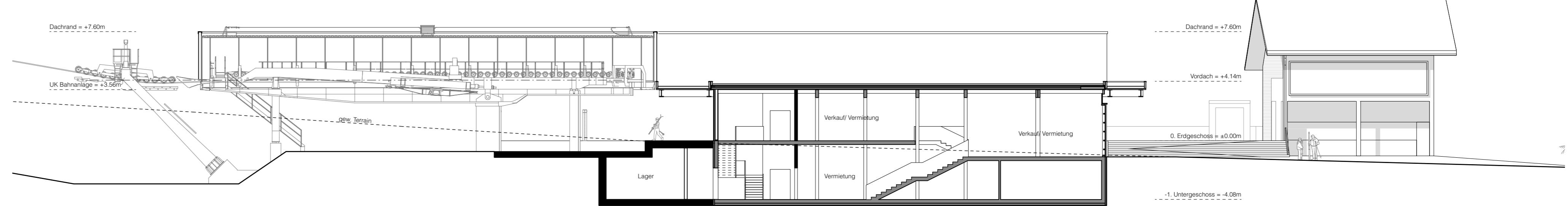
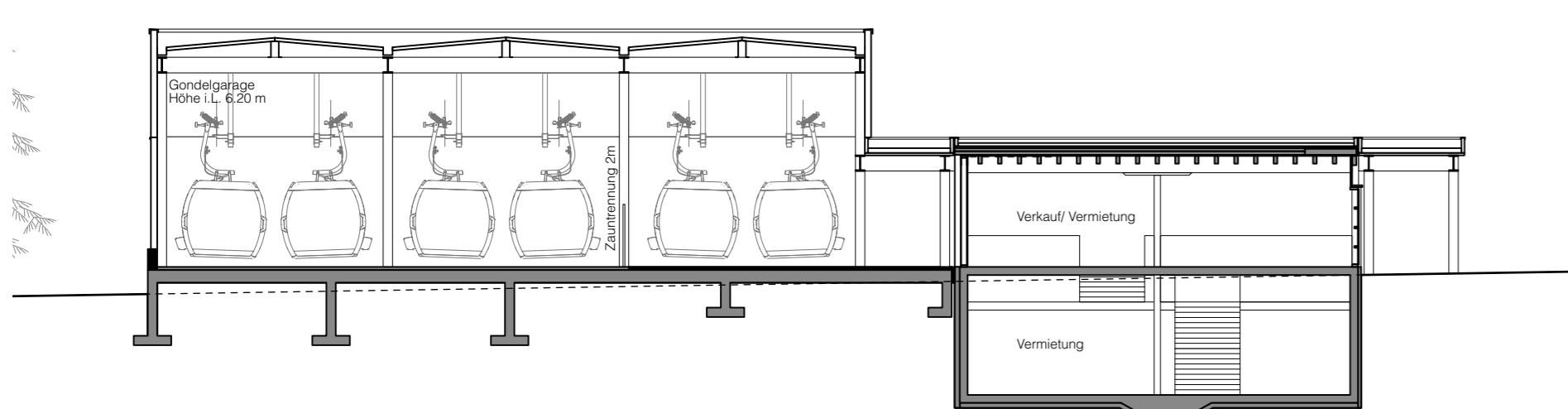


0. Erdgeschoss 1:200



Fassade Süd 1:200







#### Konstruktion / Bergstation

Die Kernidee besteht darin, Räume und Hüllen zu bilden, die einen unmittelbaren Bezug zu ihren Nutzern und zur Technik haben. Der baukulturelle Mehrwert der Bergstation liegt in der Bemühung, eine einfache Selbstverständlichkeit zu schaffen. So liegen einfach geformte Holzkörper auf einem minimal gehaltenen, jedoch sorgfältig gestalteten Massivbausockel. Die als Sockelkörper mit Holzaufbau gestaltete Bergstation umhüllt die unterschiedlichen Infrastrukturen und vermittelt dem Gast modernste Bahntechnik und Tourismuserlebnis. Der einfache Schutzbau ordnet sich dem Ort unter und sucht die Einfachheit im Material- und Ressourcenverbrauch. Sämtliche Erschließungswege werden maximal topografieschonend in das Gelände gelegt und auf ein Minimum reduziert.

#### Verbindungsbau

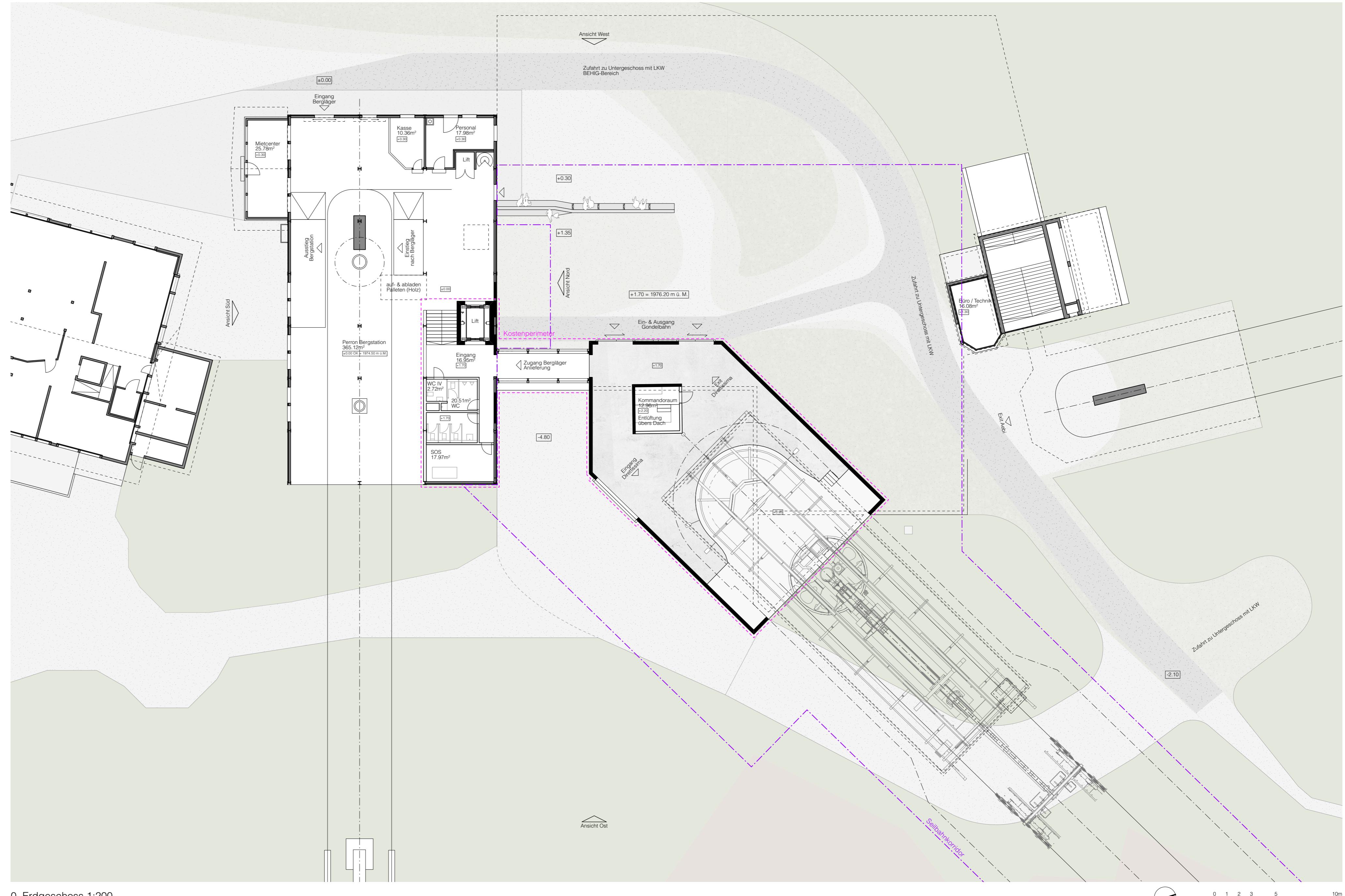
Um die wettergeschützte Warenlieferung der Bahn zum Restaurant gewährleisten zu können, schafft ein Verbindungsvolume einen geschützten Gebäudeübergang. Seitlich geschlossene Glastaschen schaffen Schutz vor möglichen Schneeverwehungen. Zurückhaltend und minimal in der Konstruktion erfüllt die Verbindung die Auflage des Schutzes. Gleichzeitig wird dem Gast eine freie Panoramavision gewährt. Eine neue Liftverbindung zum UG ermöglicht eine Anbindung sämtlicher vorherrschender Gebäudeniveaus. Toilettenanlagen werden in die Bergstation Bergläger integriert und bieten eine verbesserte sanitäre Infrastruktur am Berg. Durch die Umplatzierung der SOS-Station kann bei der Zugangsfäche Platz geschaffen werden, ohne die Nutzungsqualität für den Pisten- und Rettungsdienst einzuschränken.

#### Schonender Umgang mit Ressourcen

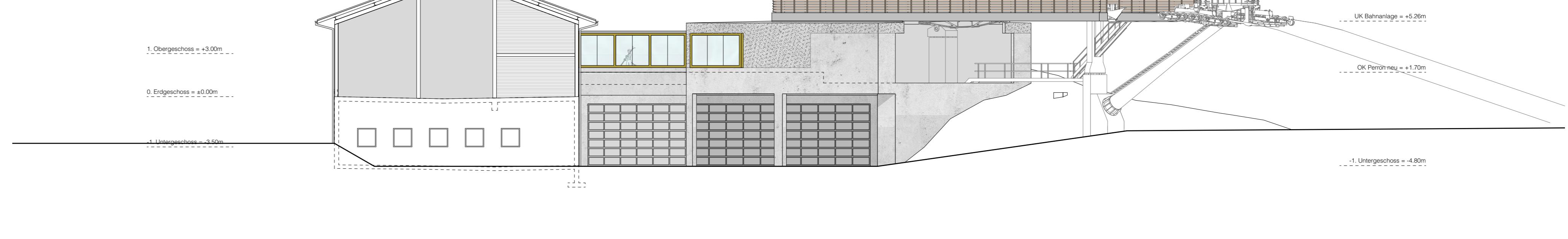
Das Projekt erfüllt hohe Anforderungen an die Nachhaltigkeit. Der Ressourcenbedarf und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Erstellung sind konsequent auf ein Minimum reduziert. Die wichtige Ressource «Land» wird durch einen maximal kompakten und effizient gestalteten Baukörper geschont. Bestandsbauten werden in den neuen Gebäudekomplex eingebunden und erhalten. Mit Stahl als Tragstruktur kann Material und somit Kosten reduziert und eine maximal flexible Tragstruktur für die Zukunft gewährleistet werden.

#### Wirtschaftlichkeit

Die Anlagen der neuen «Direttissima» sind konsequent aus oder mit dem Bestand entwickelt. Bestehende Infrastrukturen sollen möglichst weiter genutzt und wo nötig transformiert werden. Das Portionieren der Infrastrukturanlagen schafft die Möglichkeit einer etappierten Erneuerung und eine Anpassungsfähigkeit an ändernde technische Anforderungen. Für oberirdisch angeordnete Bauten sind grösstenteils holzverkleidete Stahlkonstruktionen vorgesehen. So können die anfallenden dynamischen Lasten effizient abgeleitet und grosse Spannweiten erzeugt werden. Neben dem attraktiven Regionalbezug des Verkleidungsmaterials, reduziert die leichte Bauweise die anfallenden Lasten erheblich und ermöglicht Einsparungen in der Fundation. Fazit: Wirtschaftlich in der Erstellung und nachhaltig im Betrieb. Durch eine optimale Organisation sämtlicher Infrastrukturbauten werden alle Raumangebote in sehr kompakten Volumina untergebracht. Somit kann der Flächenverbrauch generell minimal gehalten und wichtige Freiflächen an publikumsintensiven Stellen erzeugt werden. Nutzungüberlagerungen schaffen zudem Identität und Raumeinsparung. Zusammen mit den ökonomischen Grundstrukturen der Gebäude ist eine maximale Nutzungsflexibilität und tiefe Unterhaltskosten gewährleistet. Die einfachen Konstruktionen verkürzen die Realisierungszeit deutlich und die robusten Außenhüllen der Gebäude wirken sich positiv auf Lebenshaltungskosten aus. Mit folgenden Massnahmen können die Anforderungen an die Systemtrennung eingehalten werden: Die SIA-Empfehlung 112/1 Nachhaltiges Bauen nachgelebt. Sämtliche Bauteile mit unterschiedlicher Lebensdauer sind konsequent getrennt. Es werden die drei Systemstufen Primär-, Sekundär- und Tertiärsystem angewendet. Grundsätzlich wird auf eine Vermischung der Bauteile aus verschiedenen Systemstufen verzichtet.



0. Erdgeschoss 1:200



Fassade Ost 1:200

