



CORPORATE IDENTITY AM BERG
Am 5. Dezember wird im Berner Oberland der Eigerexpress eröffnet. Die schnelle Seilbahn bildet den Schlusspunkt des V-Bahn-Projekts. Dieses erschliesst die Jungfrauregion mit zwei neuen Bergbahnen. Eine sensible Architektur hält die vielen Teilprojekte zusammen und schafft Merkmale der Wiedererkennung. Text Sue Lüthi | Fotos Sqwer AG, Jungfrauabahn | Pläne von Allmen Architekten, Pirmin Jung Ingenieure

Mit Pickel und Muskelkraft schlugen die Männer 1896 den Berg beim Eigergletscher (siehe Übersicht Seite 21) zurecht. Von der Kleinen Scheidegg auf 2061 m ü. M. sollten bis dort Schienen verlegt werden. Nachher wollten die Bergarbeiter einen Tunnel durch den Berg bis zum Jungfraugipfel auf 4158 m ü. M. sprengen. Die Bauzeit der Bahn sollte zu einem 16 Jahre lang dauernden Abenteuer werden: Sprengunfälle mit Todesopfern, Finanzierungskrisen und Streiks waren nur einige der vielen Hürden. Ein grosser Einschnitt war der Tod des zeichnenden Ingenieurs Adolf Guyer-Zeller, der im Spitalbett einer Lungenentzündung erlag. Das grosse Ziel einer Bahnstation auf dem Gipfel blieb mit ihm auf der Strecke und endete 700 Höhenmeter tiefer auf dem Jungfraujoch.

Heute sind beim Eigergletscher wieder Bauarbeiter am Werk – vom Gletscher ist zwar nur noch der Name dort geblieben. Aber das Eis ist noch zu sehen und der Blick in die Höhe ist heute wie gestern atemberaubend. Im Herbst 2020 donnerten Helikopter im Fünfminutentakt über die Baustelle und lieferten die letzten Betonkübel, denn am 5. Dezember soll die neue Seilbahn eingeweiht werden. In 15 Minuten schweben danach 26 Personen pro Kabine von

1 Die Bergstation der Gondelbahn Grindelwald–Männlichen wurde im Zuge des V-Bahn-Projekts erneuert und bereits vor einem Jahr in Betrieb genommen.

Das Projekt – die Fakten
Objekt: Bergstation Männlichen, Grindelwald
Bauherrschaft: Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG (GGM)
Architektur, Gesamtprojekt- und Bauleitung: von Allmen Architekten AG, Interlaken;
Bau Spektrum AG, Grindelwald
Bauingenieur: Bau Spektrum AG, Grindelwald
Holzbauingenieur: Pirmin Jung Ingenieure AG, Thun
Holzbau: Brawand Zimmerei AG, Grindelwald
Seilbahnen: Garaventa AG, Rotkreuz



2 Starke Präsenz vor dem Eiger. Die Lärchenfassade und die Lamellen sorgen für Wiedererkennung und Einbettung in die Gebirgswelt.

Grindelwald zum Eigergletscher, 2200 Personen pro Stunde. Von dort sausen die einen auf den Skiern bergab und andere steigen um in die Jungfraubahn und fahren weiter bergauf.

HANDSCHRIFT DER ARCHITEKTEN

Die schnelle Dreiseil-Umlaufbahn und die hinfallige Gondelbahn zum Männlichen verlangten nach einer gesamtheitlichen Planung. Aus einer gemeinsamen Talstation schweben künftig die beiden Seilbahnen V-förmig auf die Berge, und die Berner Oberland-Bahn (BOB) schaffte mit einer neuen Haltestelle und neuen Zügen den Anschluss mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Es war ein kluger Zug der Bauherrschaft, bestehend aus vier Bahngesellschaften, die gesamtheitliche Leitung des V-Bahn-Projekts in die Hände der beiden Planungsbüros von Allmen Architekten und Bau Spektrum AG zu legen. Sie gestalteten alle Baulose und teilten sich die Projekt- und Bauleitungsarbeiten auf: Die von Allmen Architekten aus Interla-

ken übernahmen die architektonischen Aufgaben und die Bau Spektrum aus Grindelwald legte ihren Schwerpunkt auf die statischen Anforderungen. Hinter der Leitung von Nils von Allmen und Peter Bohren stand ein Generalplanerteam von rund 80 Personen, das bis zu 250 Handwerker während der dreijährigen Bauzeit koordinierte. Insgesamt wurden 280 Millionen Franken verbaut.

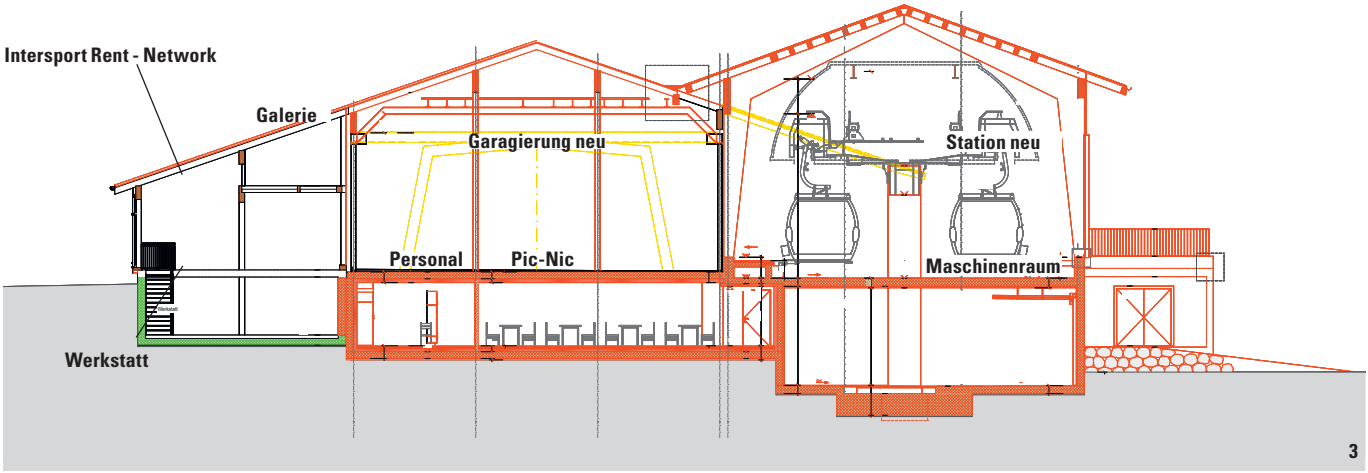
Zentral ist der Neubau des Terminals in Grindelwald. Dort läuft wortwörtlich alles zusammen: Besucher strömen von der neuen BOB-Haltestelle Rothenegg zu den beiden Bergbahnen, Reisecars fahren direkt unter die Seilbahn, Autos ins angedockte Parkhaus und Skifahrer sausen von der Piste her gleich zum Seilbahnperron. Auf dieser Ebene bestimmt die Seilbahntechnik das Geschehen: Neben dem Abfahrtsgebäude befindet sich die Garagierung, also die Gondeln, die auf ihren Einsatz warten. Sie tun dies nicht etwa in einem dunklen Bunker, nein, die ganze Halle ist lichtdurchflutet. Überall haben die Passagiere Sichtkontakt zur

Bergwelt draussen und umgekehrt ist von aussen das Gebäude als Seilbahnstation erkennbar. Das war für den Architekten Nils von Allmen ein zentraler Punkt: «Für uns war von Anfang an klar, dass es eine Holzfassade sein muss.» Ein Raster aus Holzbohlen bietet Durchblicke und ist zugleich das wiederkehrende Element, das sämtliche Bauten der V-Bahn kennzeichnet. Die markantesten Fassaden jedoch, die grossen Flachdächer des Terminals und des Parkhauses, sollen begrünt werden, damit sie von oben gesehen mit der Landschaft verfließen. Die Seilbahnstationen aber geben sich durch Blechdächer zu erkennen.

HOLZ- UND STAHLBAUER

Die Brawand Zimmerei AG aus Grindelwald führte die Holzbauarbeiten und noch viel mehr aus. Für den ortsansässigen Betrieb war der Auftrag fast ein Muss. Die Zimmerei ist bekannt für Gebirgsbauten, prominent sind die Hörnlihütte oder die Seilbahnstation auf dem Klein Matterhorn im Wallis. Die Arbeit der Holzbauer begann schon bei der

Dachaufbau Erweiterung Bestand		Dachaufbau Station		Aussenwandaufbau	
- Prefa Aluminiumplatten	0.7 mm	- Prefa Aluminiumplatten	0.7 mm	- Breitfalzschalung horizontal, Lärche	24 mm
- Hinterlüftungslattung	40/60 mm	- Unterdachbahn		- Ständerkonstruktion	120/280 mm
- Dreischichtplatte	27 mm	- Dreischichtplatte	40 mm	- mit Mineralwolle ausgedämmt	280 mm
- Sparren sichtbar	120/240 mm	- Sparrenpfetten & Vordachsticher	160/280 mm	- Dampfbremse	
Dachaufbau Erweiterung Bestand		Dachaufbau Erweiterung Bestand		- Dreischichtplatte	27 mm
- Prefa Aluminiumplatten	0.7 mm	- Prefa Aluminiumplatten	0.7 mm		
- Unterdachbahn		- Unterdachbahn			
- Dreischichtplatte	27 mm	- Dreischichtplatte	27 mm		
- Sparren sichtbar	120/240 mm	- Sparren sichtbar	120/240 mm		



3 Querschnitt. Links der bestehende Teil, unter den neuen Dächern in der Mitte die Garagierung, rechts das Abfahrtsperron und das Ticketing.

neuen Haltestelle Rothenegg. Sie ist für die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln entscheidend. Das 150 Meter lange, überdachte Perron setzt bereits am Tor zu Grindelwald mit vertikalen Holzlamellen ein Erkennungszeichen, das die Besucher auf ihrem Ausflug in die Höhe begleiten wird.

Schon dort fallen einer aufmerksamen Betrachterin die Details einer durchdachten Planung auf, denen sich der Architekt trotz der Dimension des Gesamtprojekts gewidmet hat: zum Beispiel feine Edelstahlseilnetze als Abgrenzung, damit die vertikalen Holzbohlen im regelmässigen Abstand von 21

Zentimetern eine ruhige Optik vermitteln. Oder die vierkantigen Dachwasserrinnen, die unauffällig zwischen die Stützen (12 x 12 cm) eingereiht wurden.

Der Projektleiter Holzbau Simon Sauter erzählt nicht ohne Stolz, dass die Zimmerei auch die

ANZEIGE

ZIMMEREI AG
BRAWAND
Grindelwald

Herzlichen Dank
für die gute
Zusammenarbeit

Stahlbauarbeiten übernommen habe. Das Kombiangebot sei eine gefragte Nische. «700 Tonnen Stahl haben wir für Konstruktionsarbeiten verwendet, alle Teilprojekte zusammengezählt.» Für den Architekten und die Bauleiter ein willkommenes Angebot, so hatte er einen Unternehmer weniger am Bau. Und Holzbau sei oft eine Mischform mit Stahl. «Wir verfügen über die nötige Infrastruktur und die Monteure. Ob wir Holz- oder Stahlträger montieren, kommt nicht so darauf an», sagt Sauter.

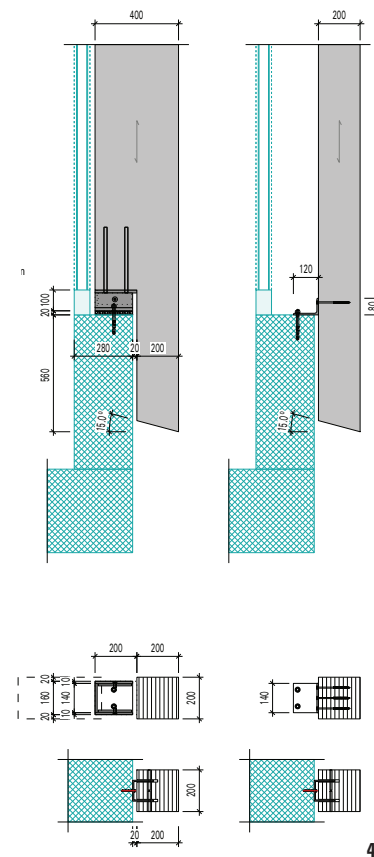
GEBÄUDE RUND UM DIE BAHNTECHNIK

Der Name Terminal ist treffend – Rollbänder, gesäumt von grossformatigen Werbeflächen, befördern die Menschenmengen wie am Flughafen zum Seilbahnzentrum. Dort, am Scheitel des «V», trennen sich die Gäste: Geht's zum Männlichen oder zur Jungfrau?

Seilbahnbau ist speziell: Zuerst kommt die Bahntechnik, danach das Gebäude rundum. Der Terminal ist eine Kombination aus Stahlstützen und vorfabrizierten Bindern mit GSA-Verbindungstechnologie, die am Bau gestossen wurden. Die Gondelbahn auf den

Männlichen ist seit 1978 in Betrieb, doch die Konzession war abgelaufen und die Anlage veraltet. Die neue Bahn läuft seit einem Jahr und befördert doppelt so viele Passagiere. Mit der Erneuerung der Bahn lag es auf der Hand, dass auch die Bergstation den infrastrukturellen Ansprüchen angepasst wurde. Der Architekt ergänzte das ursprüngliche Gebäude mit einem modernen Holzbau, der die Technik der neuen Gondelbahn aufnimmt. Diese läuft nun elf Meter parallel zur alten Bahn, deren Strecke abmontiert wurde. So wird die alte Substanz der Bergstation als Sportgeschäft genutzt und eine Verbindung zur neuen Bahnstation geschaffen, in der die Garagierung versorgt ist.

Das dreiteilige Gebäude ist mit einer Stülp-schalung mit Nut und Kamm aus Schweizer Gebirgslärche eingekleidet. Für die Verbindung der Dachbalken wählten die Architekten sowohl für die Sanierung des bestehenden Teils als auch für den neuen Anbau eine robuste Binderkonstruktion. Auch hier oben, auf 2225 m ü. M., trifft der Besucher auf die bekannten vertikalen Holzlamellen, hier mit Glas ausgefacht. Die zwölf Zentimeter brei-



4 Fassade Terminalgebäude. Tragende und nicht tragende Holzstützen mit innerer durchgehender Verglasung im Schnitt (oben) und Grundriss.
5 Holzfassaden und begrünte Dachflächen integrieren das grosse Volumen des Terminals Grindelwald bestmöglich ins Tal. Links die Männlichenbahn.



- 1 Haltestelle Rothenegg**
Neue Haltestelle der Berner Oberland-Bahn, Perron, Unterführung, Zugang zum Terminal Grindelwald
Holzbauarbeiten: Holz- und Stahlkonstruktion, Untersichten, Treppen aus Stahl, Holzlamellen
Inbetriebnahme: Dezember 2019
- 2 Terminal Grindelwald**
Talstation von zwei Bergbahnen mit Geschäften und Bistro. Erdgeschoss mit Busperrons, Warenumschiag, Sportgeschäft, Skiraum. Obergeschoss mit Büros der Bahngesellschaften, Restaurant mit Terrasse
Holzbauarbeiten: Tragwerk aus Holz- und Stahl, Holzlamellen
Inbetriebnahme Gondelbahn Männlichen: Dezember 2019
Eröffnung Eigereexpress: Dezember 2020
- 3 Parkhaus und Skibrücke**
Parkhaus für 1000 Autos, Zugang zu Terminal, neue Brücke über den Fluss für Skifahrer
Holzbauarbeiten: Holzlamellen, Skibrücke
Eröffnung: Dezember 2020
- 4 Mittelstation Holenstein**
Projekt: Erweiterung der bestehenden Zwischenstation, Anpassung an 10-er Gondelbahn
Konzept und Architektur: Bauspektrum AG, Grindelwald
Holzbauarbeiten: Anpassungen und neue Verkleidung, Holzlamellen
- 5 Gondelbahn Grindelwald–Männlichen**
Neue 10er-Gondelbahn (elf Meter neben ehemaliger Bahn), 109 Gondeln, 33 Stützen, 1800 Personen pro Stunde, 19 Minuten Fahrzeit
Inbetriebnahme: Dezember 2019
- 6 Eigereexpress Grindelwald–Eigergletscher**
Neue Dreiseil-Umlaufbahn (3S-Bahn) direkt zum Eigergletscher, 44 Gondeln mit 26 Sitzplätzen, 7 Stützen, 2200 Personen pro Stunde, 15 Minuten Fahrzeit
Eröffnung: Dezember 2020
- 7 Bergstation Eigergletscher**
Neubau Stationsgebäude für Seilbahn, Tunnel zur Haltestelle der Jungfrau-bahn, Neubau Station Jungfrau-bahn, neue Gleisführung mit Galerie, Pistenanschluss
Holzbauarbeiten: Pistenverbreiterung mit Holzbohlen
Eröffnung: Dezember 2020
- 8 Bergstation Männlichen**
Erneuerung und Erweiterung Bergstation Gondelbahn, Garagierung, Sportgeschäft
Holzbauarbeiten: Holz- und Stahlkonstruktionen, Dachkonstruktion, Fassaden, Holzlamellen
Inbetriebnahme: Dezember 2019



6 Auch auf dem Männlichen bietet die luftige Fassade Aus- und Einblicke in die Technik und die Garagierung der Seilbahn.

ten Lärchenstützen lockern die Fassaden auf und bieten wiederum Aus- und Einblicke.

LEICHTE DACHPLATTEN FÜR ALPINE BAUTEN

Das Dach erhielt entsprechend dem Materialkonzept eine Aluminiumeindeckung aus dem Portfolio von Prefa. Das Metall ist aufgrund des geringen Gewichts gut für den Bau in Bergregionen geeignet. Nebst dem leichten Transport sind die grossformatigen Platten einfach und schnell

montiert. Dennoch war die Erschliessung der Baustelle nicht einfach, nur schon die Fahrt mit den Lastwagen und dem Pneukran erfordere einiges an Geschick. Die Gondeln rollen durch eine Mittelstation, die ebenso erneuert und im gleichen Design aufgerüstet wurde.

Komplett neu hingegen sind die Stationen der 3S-Bahn. Das markante Raster am Terminal in Grindelwald bietet auch dort Ein-

blick ins Seilbahngeschehen. Zwischen 20 Zentimeter starken Holzbohlen blickt man in die Station, wo bald die riesigen Gondeln – mit je einer Kapazität von 26 Personen – in hohem Tempo über die Rollen sausen werden. Die Stützen aus Schweizer Fichte und Tanne wurden fertig geliefert, verleimt mit witterungsbeständigen Fugen aus dunklem Resorcinharz und mit eingebrachten Gewindestangen. Die Holzlamellen laufen wohltuend um das betonierte Parkhaus und lockern das grosse Volumen auf. 2000 Kubikmeter Schweizer Holz ist im Projekt verbaut, sagt Simon Sauter. Die Zimmermänner wurden zu Pisten- und Brückenbauern und zum Lieferanten für den Baumeister, für den sie provisorische Lagerhallen, Witterungsschutz und Einhausungen während des letzten Winters erstellten, die alle rückgebaut werden.

Am Eigergletscher sind jedoch wegen der Geologie Beton und Stein die vorherrschenden Materialien. Nur wenig Holz ist dort versteckt: Die Zimmermänner haben den Berg etwas ausgeglichen und ein schwieriges Stück Piste verbreitert: Denn bald fahren nicht nur Tausende von Gästen den Berg hoch, sondern auch runter.

brawand-zimmerei.ch,
vonallmen-architekten.ch,
bauspektrum.ch, jungfraubahnen.ch,
prefa.ch, neueholzbau.ch



ANZEIGE



Neubau Bergstation GGM, Männlichen
Foto: SOWER / R. Baumer
www.neueholzbau.ch



GSA®-Technologie, eine starke Verbindung



STARK WIE EIN STIER

PREFABOND ALUMINIUM VERBUNDPLATTE

MODERNE, PLANE OPTIK AUCH BEI KLEINFLÄCHIGEN PROJEKTEN



Die neue PREFABOND Aluminium Verbundplatte bietet nahezu unbegrenzte Gestaltungsmöglichkeiten – mit allen Vorteilen der vorgehängten, hinterlüfteten Fassade. Der langlebige Werkstoff kommt im Neubau genau so wie bei Sanierungen zum Einsatz und sorgt auch im Innenraumdesign für eine besondere Optik.

WWW.PREFA.COM