

# Schlussbericht

Auftraggeber

**Bergbahnen Destination Gstaad AG**

Auftragsbezeichnung

**Studienauftrag Neukonzeption Talstation Schönried und  
Bahninfrastrukturen Schönried – Horneggli – Hornberg**

Berichttitel

**Bericht des Beurteilungsgremiums  
zum Studienauftrag**



Gruner AG  
Industriestrasse 1  
CH-3052 Zollikofen  
T +41 31 544 24 24  
[www.gruner.ch](http://www.gruner.ch)

Datum  
25.03.2024

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Anlass und Ziel des Studienauftrags</b>	<b>3</b>
<b>2 Verfahren</b>	<b>5</b>
2.1 Veranstalterin / Auftraggeberin	5
2.2 Verfahrensorganisation	5
2.3 Teilnehmende Teams	5
2.4 Beurteilungsgremium	5
2.5 Studienauftrag	6
<b>3 Aufgabenstellung und Projektziele</b>	<b>7</b>
<b>4 Vorprüfung</b>	<b>9</b>
4.1 Formelle Vorprüfung	9
4.2 Materielle Vorprüfung	9
4.3 Fazit	9
<b>5 Beurteilung</b>	<b>10</b>
5.1 Beurteilungskriterien	10
5.2 Beurteilungsrundgänge und Ausschluss	10
5.3 Kontrolldurchgang	11
5.4 Ergebnis / Empfehlung des Beurteilungsgremiums	11
5.5 Würdigung und Dank	12
<b>6 Genehmigung</b>	<b>13</b>
<b>7 Anhang: Projektverfasser / Projektbeschriebe</b>	<b>14</b>
7.1 UEHIFAHRE	28
7.2 VERUEHI	43
7.3 THE GREAT ESCAPE	14

### Gender Hinweis

Zur besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

## 1 Anlass und Ziel des Studienauftrags

### Ausgangslage

Das Gebiet der Überbauungsordnung (UeO) «Schneesport Saanenmöser-Schönried» stellt eines der wichtigsten Tourismus- und Skigebiete der Destination Gstaad dar. Die wichtigsten Transportanlagen in diesem Gebiet sind heute stark veraltet und benötigen in unmittelbarer Zukunft eine Kompletterneuerung, damit dieses Kerngebiet weiterhin gut erschlossen und für den Sommer- wie den Wintertourismus attraktiv bleibt. Dies betrifft insbesondere die Seilbahn Schönried-Horneggli, deren Konzession in den nächsten Jahren ausläuft und deren Komponenten erneuert werden müssen. Gleichzeitig soll dieses Kerngebiet auch für den Sommertourismus verstärkt an Attraktivität gewinnen, um damit eine angemessene Adaption an den fortschreitenden Klimawandel sicherzustellen.

Die Bergbahnen Destination Gstaad AG (BDG) planen, die wichtigsten Transportanlagen in den kommenden Jahren zu ersetzen und neu zu konzipieren. Im Zentrum dieser Erneuerungsarbeiten steht u.a. der Ersatz und die Erweiterung der Sesselbahn Schönried-Horneggli (neu: Gondelbahn Schönried-Horneggli-Hornberg). Gleichzeitig sollen veraltete und überflüssig gewordene Transportanlagen aufgehoben und entfernt werden (insbesondere Skilifte). Der Gstaad Saanenland Tourismus (GST) plant, die Infrastruktur im Gebiet Horneggli-Hornberg verstärkt auch auf den Sommertourismus auszurichten und mit neuen attraktiven Mountainbike-Trails zu erweitern, wobei diese gezielt auf die Seilbahnvorhaben der BDG abgestimmt werden.

Zur Erneuerung der Bahninfrastruktur zwischen Schönried und dem Horneggli/Hornberg hat sich die Bergbahnen Destination Gstaad AG entschieden, in Zusammenarbeit mit Gstaad Saanenland Tourismus einen Studienauftrag im Einladungsverfahren unter Architekten und Landschaftsarchitekten durchzuführen. Das Ziel des Studienauftrags ist, ein qualitativ hochstehendes Projekt mit dem richtigen Partner für die Architekturleistung zu finden und folglich eine qualitätsvolle räumliche Entwicklung des betroffenen Siedlungs- und Tourismusgebiets sicherzustellen.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erneuerung der genannten Bahninfrastrukturen zu schaffen, wird die entsprechende UeO überarbeitet, wobei insbesondere die Baubereiche für die neuen Bahnstationen und Seilbahnkorridore festgelegt werden. Parallel dazu werden Anpassungen an Zonenplan und Baureglement im Bereich der heutigen Talstation vorgeschlagen. Die Talstation soll im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau neu organisiert und gestaltet werden. Die Änderung der Nutzungsplanung befindet sich derzeit in der kantonalen Vorprüfung und soll bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Der vorliegende Studienauftrag erfolgte auf Basis der neuen Nutzungsplanung.

Als Grundlage für diese Planung wurde vorgängig eine Vorstudie sowie eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, wobei die räumlichen, bautechnischen, architektonischen und betrieblichen Rahmenbedingungen des Projekts vertieft abgeklärt sowie ein detailliertes Raumprogramm hergeleitet wurden. Der Studienauftrag wurde auf Basis dieser Resultate und auf Einladung durchgeführt.

## Generelle Zielsetzung

Die neue Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg soll auf den modernsten Stand der Technik gebracht werden, eine höhere Beförderungskapazität aufweisen sowie die Gäste im Winter wie auch im Sommer direkt und komfortabel von Schönried aus ins Kerngebiet Horneggli-Hornberg befördern. Dazu ist neben der Neuorganisation der Zwischenstation Horneggli und der neuen Bergstation Hornberg auch eine grössere Anpassung der Talstation zur Schaffung eines neuen Gebäudekomplexes erforderlich. Die heute engen Platzverhältnisse bei der Talstation sollen behoben, eine attraktive Ankunfts- und Parkplatzsituation geschaffen sowie betriebsrelevante Nebennutzung untergebracht werden. Der Bearbeitungsperimeter des Studienauftrags beschränkt sich dabei auf die Bauzone bzw. die Baubereiche der geplanten Tal-, Mittel- und Bergstationen (s. Abbildung 1).



Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter des Studienauftrags (rot = vorgesehene Bauzone bzw. Baubereiche, orange = vorgesehene Seilbahnkorridore; Quelle: map.geo.admin.ch, eigene Darstellung Gruner)

## 2 Verfahren

Zur Erlangung eines qualitativ hochstehenden Projekts für die neue Seilbahnanlage Schönried-Horneggli-Hornberg – insbesondere die neue Talstation mit Parkhaus und Nebennutzungen – schrieb die Bergbahnen Destination Gstaad AG einen Studienauftrag für Architekten und Landschaftsarchitekten auf Einladung aus. In einem diskursiven Verfahren mit drei verschiedenen Teams sollten konkrete Projekte als Basis für das Bauprojekt erarbeitet werden.

### 2.1 Veranstalterin / Auftraggeberin

Veranstalterin und Auftraggeberin des Studienauftrags war die Bergbahnen Destination Gstaad AG.

### 2.2 Verfahrensorganisation

Die Organisation und Administration, die Vorprüfung der eingereichten Projekte sowie die gesamte Begleitung des Studienauftrags wurden durch die Gruner AG, Zollikofen durchgeführt.

### 2.3 Teilnehmende Teams

Die Bearbeitung des Studienauftrags erfolgt durch drei qualifizierte Architekturbüros. Der Beizug eines Landschaftsarchitekturbüros war obligatorisch, der Beizug weiterer Fachspezialisten oder Fachplaner lag in der Verantwortung der Studienverfasser.

Für den Studienauftrag wurden folgende drei Architekturbüros / Landschaftsarchitekturbüros eingeladen:

- > Reichenbach Architekten AG, Saanen / GARTENWERKE GmbH, Eriswil
- > Germann Architektur AG, Schönried in Zusammenarbeit mit AR3 Architekten AG, Bern / Xeros Landschaftsarchitektur GmbH, Bern
- > RBCH architectes, Bulle / bbz Landschaftsarchitekten, Bern

### 2.4 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen

Fachpreisrichter (mit Stimmrecht):

- > Gabriel Borter, Architekt, Atelier 5, Bern
- > Nils von Allmen, Architekt, von allmen architekten ag, Interlaken
- > Pascal Weber, Landschaftsarchitekt, Weber + Brönnimann, Bern)
- > Hans Schweri, Architekt, Gruner AG, Zollikofen

Sachpreisrichter / Experten (mit Stimmrecht):

- > Matthias In-Albon, CEO BDG (Vorsitz)
- > Jannik Sager, Projektleiter BDG

Experte (ohne Stimmrecht)

- > Mike Haldi, Gstaad Saanenland Tourismus
- > Thomas Rentsch, Seilbahn und Sicherheit, tytec AG, Glarus

Expertin / Ersatzpreisrichterin

- > Judith Rüttsche, Raum- und Verkehrsplanung, Gruner AG, Zollikofen

## 2.5 Studienauftrag

Die Durchführung eines nicht anonymen Studienauftrags in einem diskursiven Verfahren – mit zwei Zwischenbesprechung und einer Schlussbeurteilung – erfolgte gemäss der Ordnung SIA 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (Ausgabe 2009). Die Projektverfassenden erhielten nach den beiden Zwischenbesprechungen jeweils eine schriftliche Rückmeldung aus dem Beurteilungsgremium sowie aus einem Gremium für Technik und Betrieb.

Der Ablauf des Verfahrens, die Aufgabenstellung mit ihren Rahmenbedingungen sowie die Ziele des Projekts wurden im Programm des Studienauftrags festgelegt. Das Studienauftragsprogramm wurde vorgängig mit dem Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung) sowie mit der Standortgemeinde Saanen koordiniert und abgesprochen.

Der Ablauf des Studienauftrags erfolgte in folgenden Verfahrensschritten:

- |   |                   |
|---|-------------------|
| ▪ Startsituation Beurteilungsgremium:       | Mai 2023          |
| ▪ Startbesprechung und Begehung mit Teams   | Juli 2023         |
| ▪ Fragenbeantwortung                        | August 2023       |
| ▪ Erste Zwischenbesprechung mit Teams       | 30. Oktober 2023  |
| ▪ Zweite Zwischenbesprechungen mit Teams    | 13. Dezember 2023 |
| ▪ Schlussbeurteilung (Jurierung ohne Teams) | 26. Februar 2024  |
| ▪ Schlussbericht und Veröffentlichung       | März 2024         |

Die beiden Zwischenbesprechungen dienten insbesondere der dialogischen Weiterentwicklung und Schärfung der Projektvorschläge sowie der Klärung von Fragen. Sie beinhalteten jeweils eine Abgabe und Präsentation durch die Teams, eine Vorprüfung durch die Verfahrensorganisation, eine Berichterstattung durch das Beurteilungsgremium sowie Fragenbeantwortungen. Das diskursive Verfahren wurde rückblickend vom Beurteilungsgremium als äusserst wertvoll anerkannt.

### Weiterbearbeitung

Die Bergbahnen Destination Gstaad AG beabsichtigen, das Architekturbüro und das Landschaftsarchitekturbüro des zur Ausführung empfohlenen Projekts mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Dabei ist vorgesehen, die Planungsleistungen für Architektur und Landschaftsarchitektur mit mind. je 63.5% dem ausgewählten Büro zu übertragen. Die Bauleitung wird an einen ortsansässigen Dienstleister vergeben. Die zusätzlich beigezogenen Fachplaner können aus der Beteiligung am Studienauftrag keinen Anspruch auf einen Folgeauftrag ableiten.

### Verbindlichkeit und Rechtsweg

Gegen Entscheide des Beurteilungsgremiums im Zusammenhang mit dem Verfahren kann innert zehn Tagen seit Eröffnung Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt Obersimmental-Saanen geführt werden.

### 3 Aufgabenstellung und Projektziele

#### Aufgabenstellung

Talstation Schönried: Als Zugang zum neuen Gebäudekomplex der Talstation (inkl. Seilbahnanlagen) soll eine attraktive Ankunftssituation mit Wendeplatz geschaffen werden. Angrenzend an die neue Talstation der Bergbahn soll ein überwiegend unterirdisches Parkhaus realisiert werden, um die heutige Parkplatzsituation in Schönried zu verbessern. In Verbindung mit der Hauptnutzung der Seilbahn sind Nebennutzungen wie kundenbezogene Geschäfte (z.B. Verkauf und Vermietung von Sportartikeln) und betriebsnotwendige Lagerräume (z.B. für Bahn- und Pistenmaterial) vorgesehen, welche auf einen Standort nahe der Talstation angewiesen sind. Ergänzt wird das Nutzungsangebot durch Wohnungen für Betriebsangestellte. Der neu zu schaffende Komplex umfasst somit vier verschiedene Nutzungsgruppen, welche funktional miteinander verbunden und bautechnisch aufeinander abgestimmt werden sollen:

1. Talstation Seilbahn
2. Parkhaus
3. Mantelnutzungen
4. Personalwohnungen

Dabei ist eine etappierte Umsetzung vorzusehen.

Mittelstation Horneggli: Die Mittelstation dient im Sommer und Winter dem Ein- und Ausstieg von zu Fuss gehenden Fahrgästen sowie Sporttreibenden mit Ski, Fahrrädern und anderen Sportgeräten.

Die technischen Infrastrukturen zur Garagierung von Gondeln und betriebsnotwendigen Fahrzeugen befinden sich in der Mittelstation.

Bergstation Hornberg: Die Bergstation dient ebenfalls dem Ein- und Ausstieg von zu Fuss gehenden Fahrgästen sowie Sporttreibenden mit Ski, Fahrrädern und anderen Sportgeräten.

Auch in der Bergstation sind Räume für betriebsnotwendige Fahrzeuge sowie weitere betriebliche Räume einzuplanen. Die heutige Bergstation Hornberg bleibt bis auf Weiteres bestehen. Der Zeitpunkt des Rückbaus ist noch offen. Es wird beabsichtigt, bei einem Rückbau das Untergeschoss stehen zu lassen und weiter für Einlagerungen von Material und dergleichen zu nutzen.

Die spezifischen Anforderungen und Rahmenbedingungen für alle Stationen wurden im Studienauftragsprogramm respektive im Raumprogramm definiert. Zu den wichtigsten Rahmenbedingungen gehörten u.a. architektonische Gestaltung, Orts- und Landschaftsverträglichkeit, Kosten und Wirtschaftlichkeit, baurechtliche Planungsgrundlagen und Eigentumsverhältnisse, Verkehrserschliessung, hindernisfreies Bauen, Lärmschutz, Energieversorgung, Baugrund und Naturgefahren.

## Projektziele

Folgende Projektziele sollen mit dem Studienauftrag erreicht werden:

- > Sorgfältige Einpassung der Talstation in das bestehende Siedlungsgefüge von Schönried
- > Funktionelle verkehrstechnische Anbindung der Talstation an das bestehende Verkehrsnetz auf Basis des von der Gemeinde geplanten Strassensanierungsprojekts
- > Einbindung der Seilbahnstationen in das geplante System von Sport- und Touristikinfrastrukturen mit Skipisten, Langlaufloipen, Mountainbike-Trails, Spazier- und Wanderwegen
- > Gestaltung einer attraktiven Zugangssituation zur Bahnanlage für alle Nutzenden
- > Organisation einer selbstverständlichen Besucherlenkung für alle Nutzenden und von reibungslosen Betriebsabläufen
- > Hochwertige und sorgfältige Gestaltungsvorschläge für die Mittel- und Bergstation in der sensiblen Landschaft auf dem Horneggli/Hornberg
- > Definition einer gestalterischen Identität, welche im Sinne einer Corporate Identity auf die weiteren Bahnprojekte (Saanenwald–Hornberg und Gfell–Hornfluh) Anwendung finden kann
- > Aufzeigen innovativer Möglichkeiten zur Energiegewinnung, insbesondere von Winterstrom
- > Die Projektstudie dient als Basis zur Ausarbeitung des konkreten Bauprojekts für das Baugesuch der neuen Bahninfrastrukturgebäude und Nebenanlagen

## **4 Vorprüfung**

Die Vorprüfung wurde durch die Gruner AG, Zollikofen durchgeführt. Die Kosten und Wirtschaftlichkeit wurden durch die HMS Architekten AG, Spiez geprüft.

In der Vorprüfung wurden die eingereichten Studienauftragsarbeiten auf die Einhaltung der im Programm enthaltenen Anforderungen überprüft und die Abweichungen festgehalten. Den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums wurden die Vorprüfungsergebnisse vorgängig zugestellt.

### **4.1 Formelle Vorprüfung**

Sämtliche Studienauftragsarbeiten wurden rechtzeitig, vollständig und beurteilbar eingereicht. Die Modelle wurden alle rechtzeitig bis am 23. Februar 2024 abgegeben.

### **4.2 Materielle Vorprüfung**

Bei allen Projektabgaben wurden gewisse Verstösse gegenüber dem Raumprogramm und den Rahmenbedingungen festgestellt. Das Beurteilungsgremium kam nach Kenntnisnahme der Vorprüfungsergebnisse zum Schluss, dass sich kein Teilnehmer durch einen Verstoß einen Vorteil verschafft hat. Die materiellen Verstösse liegen in einem vertretbaren Bereich.

### **4.3 Inhaltliche Prüfungen**

Sowohl dem Beurteilungsgremium als auch dem Gremium für Technik und Betrieb (der Betreiberin) wurden die Abgaben vorgängig zugestellt, damit sich alle im Vorfeld einlesen konnten und sich auf die Beurteilungskriterien bezogen eine erste fachliche Prüfung vornehmen konnten.

### **4.4 Fazit**

Das Beurteilungsgremium stellte fest, dass aufgrund der formellen und materiellen Prüfung kein Projekt von der Beurteilung bzw. der Entschädigung ausgeschlossen werden muss.

## 5 Beurteilung

Die Schlussbeurteilung (Jurierung) erfolgte am 26. Februar 2024 im Seminarraum des Hotels Ermitage in Schönried. Sämtliche Mitglieder des Beurteilungsgremiums waren anwesend und beschlussfähig.

### 5.1 Beurteilungskriterien

Die Schlussbeurteilung erfolgte nach den im Studienauftragsprogramm festgelegten Beurteilungskriterien, wobei eine ganzheitliche Betrachtung sowie eine flexible Gewichtung angewandt wurde. Ein besonderes Gewicht legte das Beurteilungsgremium dabei auf folgende Kriterien:

Talstation:

- > Integration im Ortsbau / Architektur / Materialisierung / Adressierung
- > Gesamterscheinung / Identität / Auftritt der Seilbahn
- > Personenfluss / Betriebsabläufe im Gebäude / Einstellhalle
- > Organisation der Umgebungsbereiche / Anlieferung / Kurzzeitparking
- > Landschaftsbereiche / Aussenraum / Umgebung / Ökologie

Mittel- und Bergstation:

- > Architektur / Materialisierung / Integration im Landschaftsbild

### 5.2 Beurteilungsrundgänge und Ausschluss

#### Grobkosteneinschätzung

Die drei Projekte wurden von HMS Architekten AG bezüglich deren Wirtschaftlichkeit in der Erstellung analysiert und miteinander verglichen. Dazu wurden die eingereichten Mengengerüste (Flächen und Volumen) neu modelliert und die Angaben der Teams, wo nötig, teils geringfügig korrigiert.

Eine detaillierte Kostenaufstellung und -übersicht aller drei Stationen, basierend auf Kennwerten von realisierten Objekten, wurden dem Beurteilungsgremium präsentiert. Die Gebäudekosten (BKP 2) der drei Projekte wurden im Bereich von ca. CHF 45 bis 50 Mio. geschätzt (Genauigkeit ca. +/-20%). Dabei handelt es sich um keine Vollkostenberechnung (exkl. Seilbahntechnik, Vorbereitungsarbeiten, Umgebung, Nebenkosten).

Das Beurteilungsgremium kam zum Schluss, dass sich die drei Projekte zwar kostenmässig unterschiedlich zeigten, die Abweichungen jedoch im Bereich der Unschärfe der Methodik liegen. Die Kostenschätzung wurde als valabler Kostenvergleich der Projekte zur Kenntnis genommen.

#### Erster Rundgang

In einem ersten, ausführlichen Rundgang wurden die Projekte durch die Fachpreisrichter dem Beurteilungsgremium vorgestellt. Die Vor- und Nachteile wurden umfassend diskutiert, die Mängel begutachtet und die Beurteilung der Projekte am Schluss des ersten Rundganges miteinander verglichen.

Aufgrund dieses ersten Rundganges wurde ein erstes Projekt ("Veruehi") von der weiteren Beurteilung ausgeschlossen. Die Gründe für das Ausscheiden im ersten Rundgang liegen in einem zu wenig überzeugenden Lösungsansatz bezüglich der funktionalen und betrieblichen Anforderungen. Die Eingliederung der Gebäude in die ortsbauliche Struktur und in die Landschaft wurde zwar als sehr gut bewertet, die funktionalen Abläufe werden dem jedoch untergeordnet. So vermag die Vorfahrtssituation mit Kurzparkplätzen in einem mittleren Geschoss der Einstellhalle nicht zu überzeugen. Zentrale Nutzungen und betriebliche Abläufe erhalten nicht den nötigen Platz oder bekommen keine zweckmässige Anordnung. Durch die

Aufteilung der Funktionen auf freistehende Einzelgebäude entsteht ein von den Verfassenden konzeptuell angestrebter durchfliessender Aussenraum. Dieser mag hinsichtlich einer ansprechenden Aufenthaltsqualität jedoch nicht vollends zu überzeugen.

## Zweiter Rundgang

In einem zweiten Rundgang wurden die beiden verbleibenden Projekte nochmals eingehend betrachtet, Vor- und Nachteile einander gegenübergestellt und besprochen. Dabei wurden bei beiden Projekten Qualitäten festgestellt, im direkten Vergleich hingegen zeigten sich bei einem Projekt wesentliche Vorzüge insbesondere punkto ortsbaulicher Einfügung und betrieblicher Funktionalität. Somit konnte ein weiteres Projekt ("Uehifahre") von der weiteren Beurteilung ausgeschlossen werden. Die Gründe für das Ausscheiden des zweiten Projekts liegen in einem nicht vollständig überzeugenden Lösungsansatz hinsichtlich des Umgangs mit der ortsbaulichen Situation, der Eingliederung in die Umgebung (Orts- und Landschaftsbildverträglichkeit bei der Tal-, Mittel- und Bergstation), einem eher eigenwilligen architektonischen Ausdruck sowie in gewissen Mängeln hinsichtlich der funktionellen Anforderungen (Friktionen zwischen Personen-, Waren- und Verkehrsflüssen in der Einstellhalle im Bereich des Zugangs zur Vertikalerschliessung).

## 5.3 Kontrolldurchgang

Vor dem Entscheid für ein Siegerprojekt hat das Beurteilungsgremium einen Kontrolldurchgang durchgeführt und nochmals alle Projekte betrachtet und deren bisherige Beurteilung überprüft. Dabei hat das Beurteilungsgremium einstimmig beschlossen, keine Änderungen bei der Ausscheidung in den Rundgängen vorzunehmen.

## 5.4 Ergebnis / Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Nach eingehender Diskussion und nach Abwägung sämtlicher Kriterien empfiehlt das Beurteilungsgremium der Ausloberin das Projekt "The Great Escape" einstimmig zur Weiterbearbeitung und Realisierung. Das Projekt überzeugt insbesondere durch einen schlichten und adäquaten Ortsbau, eine harmonische Einfügung ins Orts- und Landschaftsbild (Siedlungsgefüge), eine klare Adressierung bei der Ankunftssituation, eine einladende, qualitätsvolle und flexible Aussenraumgestaltung sowie eine sinnvolle, funktionale Anordnung von Innennutzungen, Personenflüssen und Betriebsabläufen. Das robuste Projekt liefert insgesamt ein klares, schlichtes und sehr gut funktionierendes Konzept zur Erreichung einer qualitativ hochstehenden Neukonzeption der Bahninfrastruktur.

Für die Weiterbearbeitung des Projekts "The Great Escape" wurden folgende Empfehlungen vom Beurteilungsgremium an die Bauherrschaft gemacht:

- > Identität: Das Projekt verkörpert eine zurückhaltende, subtile und überzeugende alpine Architektur und fügt sich in einer selbstverständlichen Art ins Ortsgefüge ein. Der öffentliche Charakter der Gebäude und die Erkennbarkeit der Bahnstation soll noch deutlicher erkennbar sein.
- > Ankommen / Vorfahrten: Die Gliederung der Vorfahrtsituation auf dem unteren Zugangsniveau ist stärker herauszuarbeiten (Trennung Fussgänger vom motorisierten Verkehr, ggf. Anlieferung optimieren). Der obere Zugang vom Waldmattenparkplatz ist prominenter zu gestalten und der notwendige Platzbedarf hierfür bereitzustellen. In diesem Bereich sind zusätzliche Kurzparkplätze zu schaffen.
- > Skischule / Sammelplatz: Der Schalter der Skischule und deren Sammelplatz sind im Bereich des oberen Zugangs – gegenüber dem Waldmattenparkplatz – anzuordnen (Skischule zum Wohngebäude hin verlegen, Park- und Sammelplatz nebenan schaffen); die Wegverbindungen sind in diesem Bereich zu optimieren.

- > Eingänge / vertikal Erschliessung: Der Zugangskorridor auf dem unteren Niveau soll räumlich attraktiver ausgestaltet werden (z.B. Verbreiterung Eingangskorridor, Verschmälerung Skidepot). Die Vertikalerschliessung mit Liften, Rolltreppen und Foyers kann ggf. etwas kompakter werden.
- > Wohnungen: Die Studios sind als unabhängige Einheiten mit eigener Küche (ohne Gemeinschaftsküche) zu konzipieren.

Die Auftraggeberin als wichtiger Teil des Beurteilungsgremiums stimmt den Empfehlungen vollumfänglich zu.

## 5.5 Würdigung und Dank

Das Beurteilungsgremium hält fest, dass die eingereichten Projekte ein sehr hohes Niveau aufweisen und durch die Vielfalt der Projektansätze einen wesentlichen Beitrag zum Findungsprozess geleistet haben. Die Kombination von Seilbahnstationen, diversen Nebennutzungen und komplexen Personen- und Verkehrsströmen war eine äusserst anspruchsvolle Aufgabe. Der Studienauftrag hat sehr interessante Vorschläge und qualitätvolle Lösungen hervorgebracht. Die Durchführung des Konkurrenzverfahrens mittels Einladung von Architekturbüros mit qualifizierter Fachkompetenz hat eine fundierte Auseinandersetzung mit der gestellten Aufgabe ermöglicht.

Das Beurteilungsgremium bedankt sich bei allen Verfasser Teams für die wertvolle Mitarbeit und die interessanten Beiträge.

## 6 Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde am 25. März 2024 einstimmig durch das Beurteilungsgremium genehmigt.

Matthias In-Albon,  
Geschäftsführer, BDG (Vorsitz)

Jannik Sager,  
Projektleiter, BDG

Mike Haldi,  
Infrastrukturen & Projekte, GST

Gabriel Borter,  
Architekt, Atelier 5, Bern

Nils von Allmen,  
Architekt, von allmen architekten ag, Interlaken

Pascal Weber,  
Landschaftsarchitekt, Weber + Brönnimann, Bern

Thomas Rentsch,  
Seilbahn und Sicherheit, tytec AG, Glarus

Hans Schweri,  
Architekt, Gruner AG, Zollikofen

Judith Rüttsche,  
Raum- und Verkehrsplanung, Gruner AG, Zollikofen

## 7 Anhang: Projektverfasser / Projektbeschriebe

---

### 7.1 THE GREAT ESCAPE

#### Verfasser / Mitarbeitende:

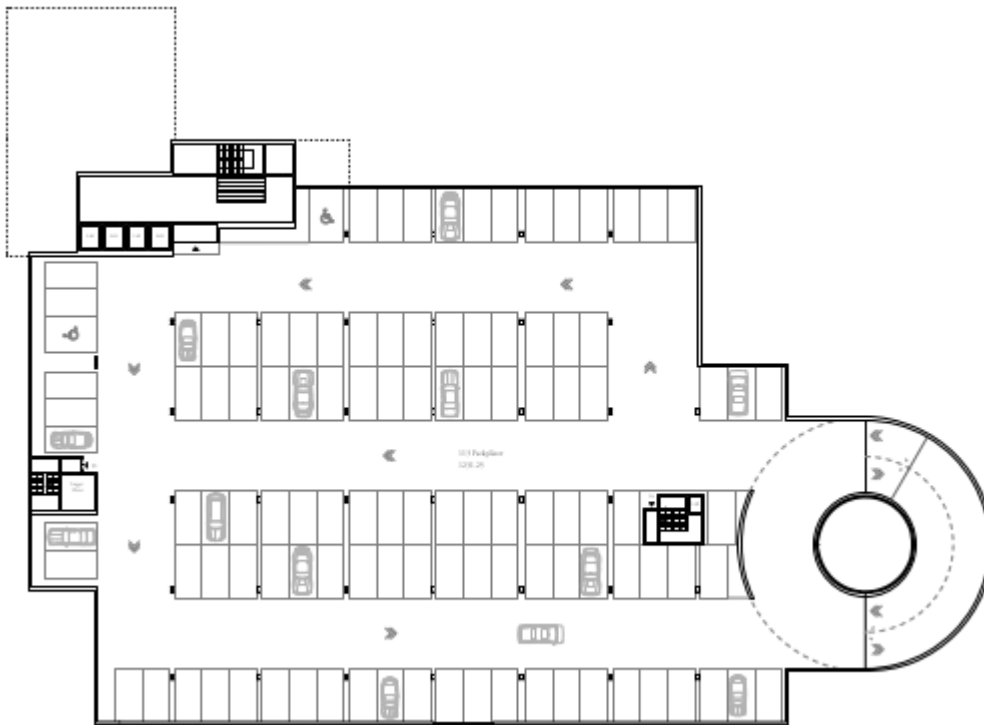
- > Architekt: **RBCH architectes SA**, Château-d'Oex /  
Nicolas Cretegny, Mehmet R. Hikmel, Chales Bielmann, Jérémie Dagaud, Ghislaine Oberson
- > Landschaftsplaner: bbz landschaftsarchitekten, Bern
- > Bauingenieur: Ingeni SA, Structural engineering, Lausanne
- > Verkehr und Mobilität: Citec Ingénieurs Conseils SA, Morges

#### Talstation

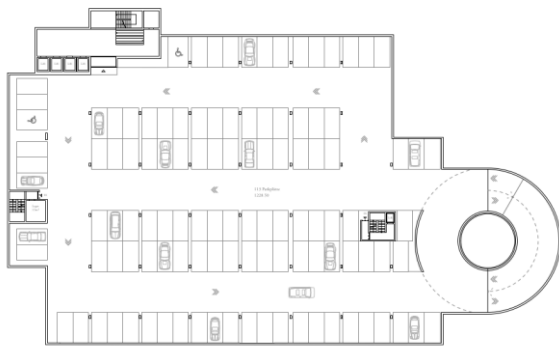




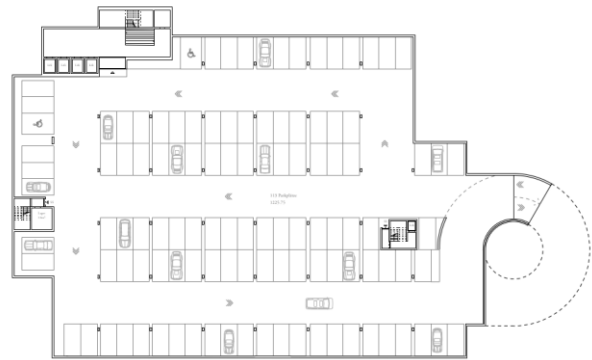
Situation



Grundriss 1. Untergeschoss



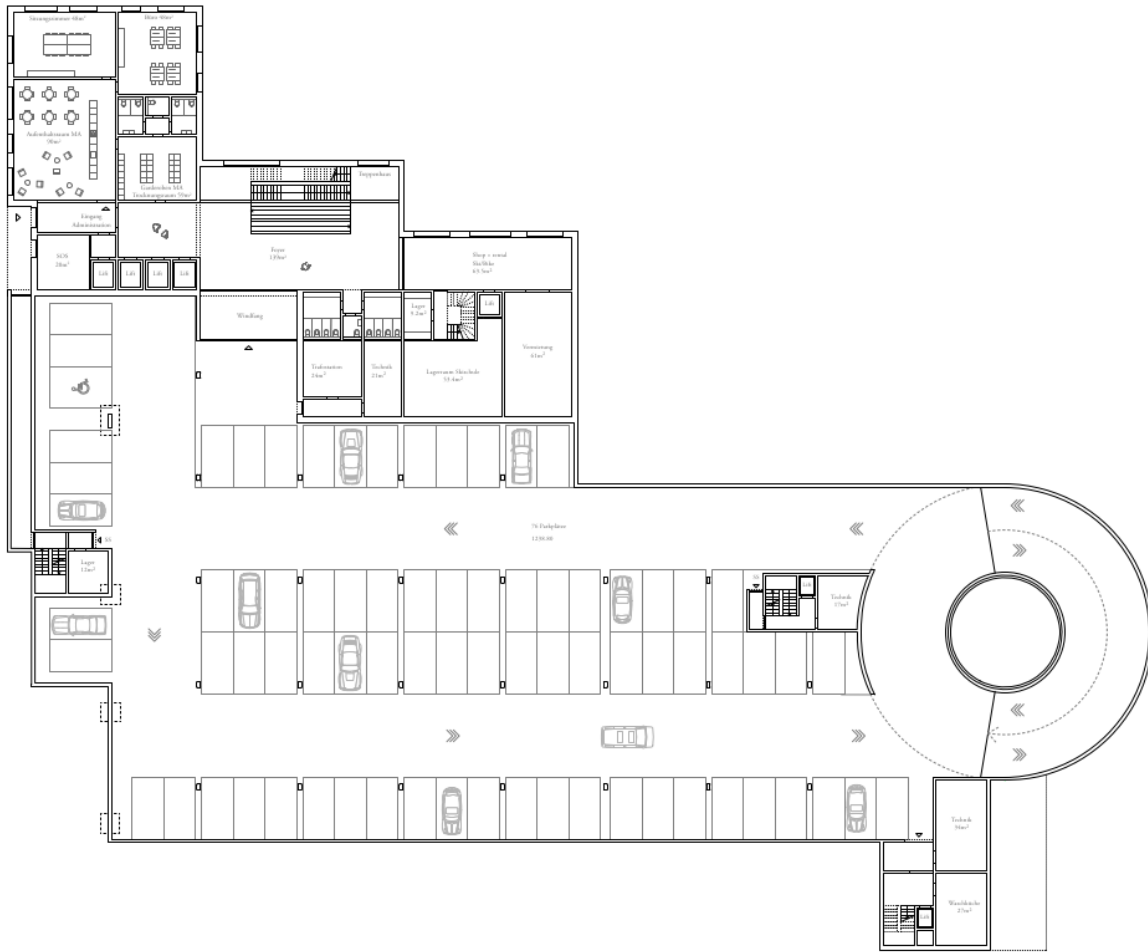
Grundriss 2. Untergeschoss



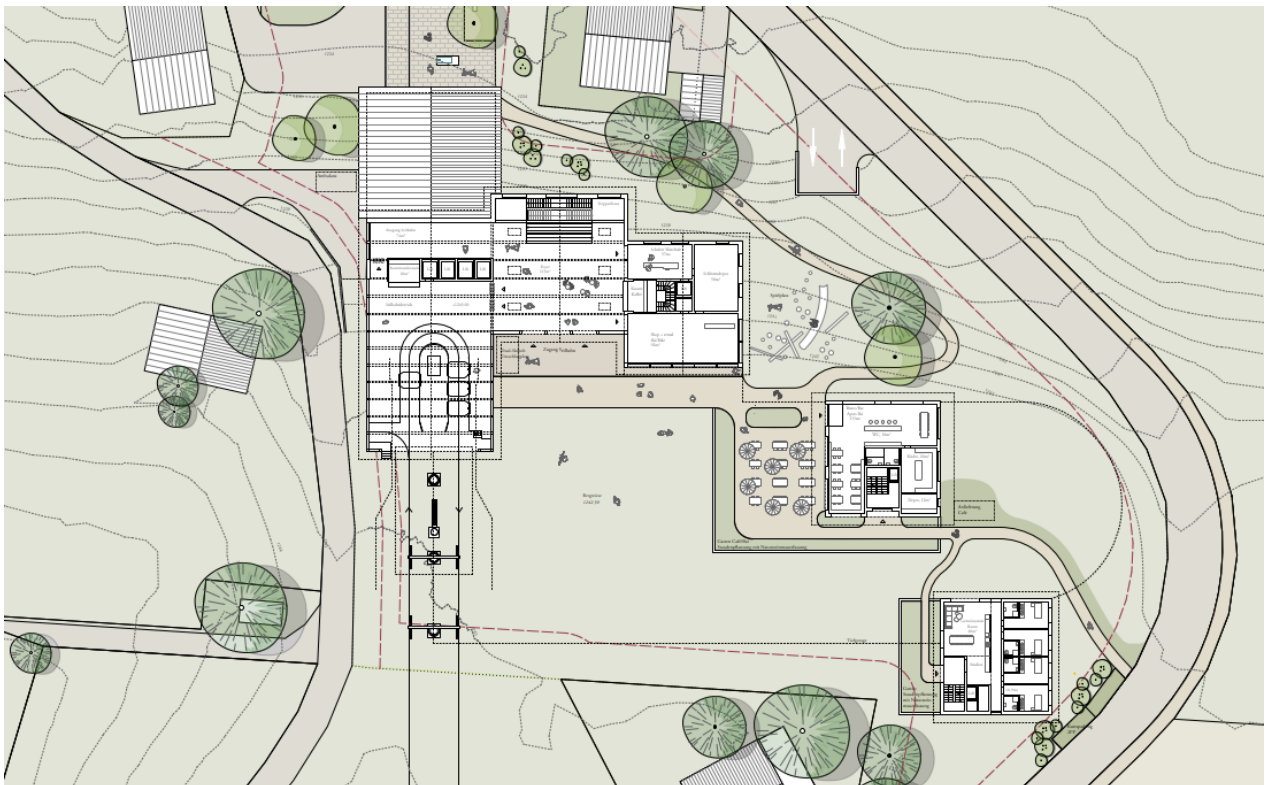
Grundriss 3. Untergeschoss



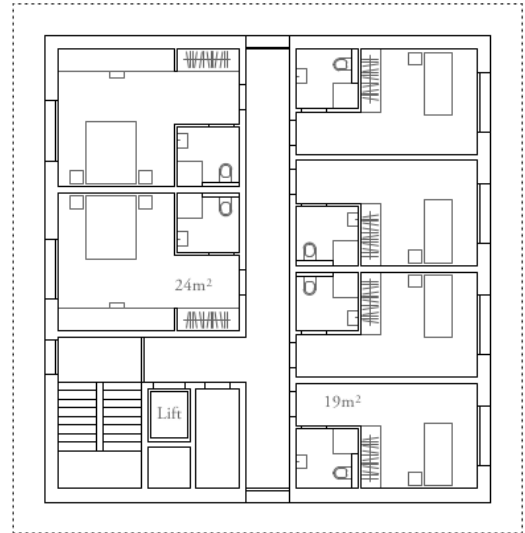
Grundriss Erdgeschoss



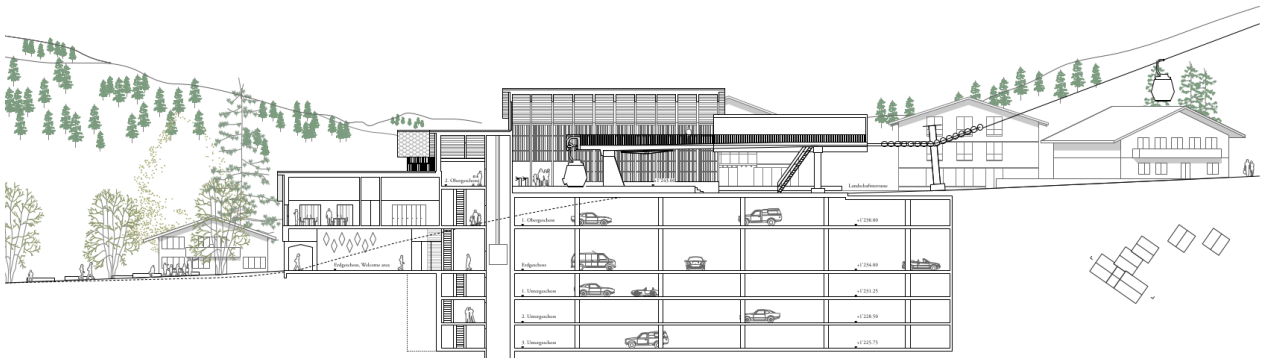
Grundriss 1. Obergeschoss



Grundriss 3. Obergeschoss / Landschaftsterrasse



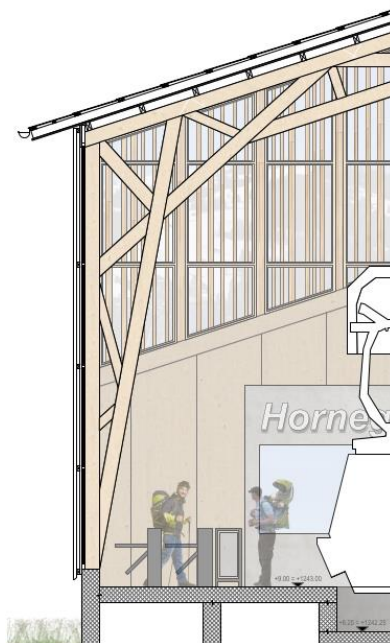
Grundriss 1. und 2. OG der Wohnungen/Studios für Mitarbeiter



Längsschnitt



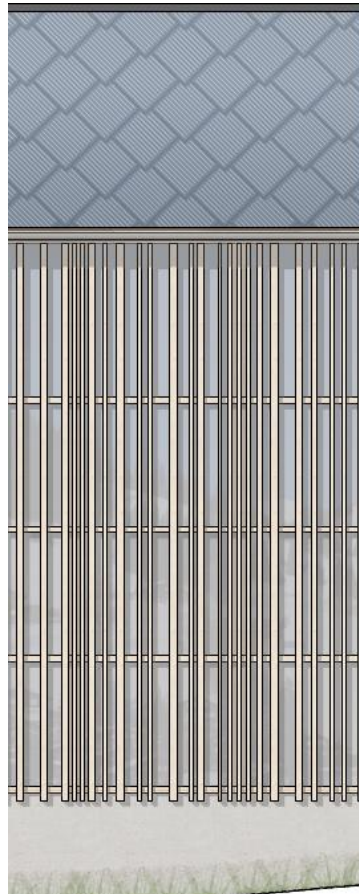
Schnitt Eingang



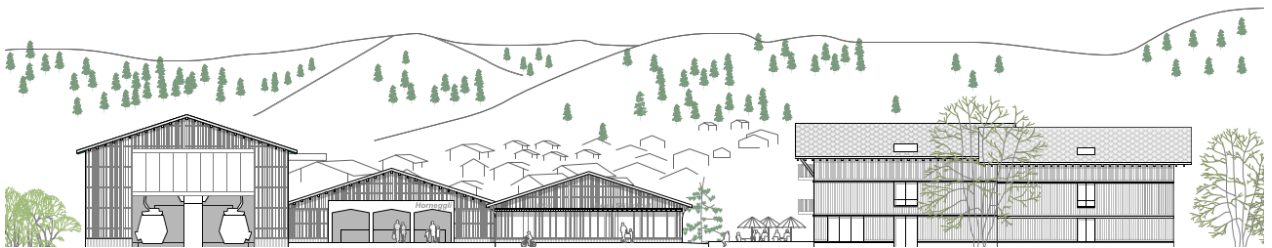
Schnitt auf die Seilbahnhalle



Fassade Eingang



Fassade Seilbahnhalle



Ansicht Südostfassade

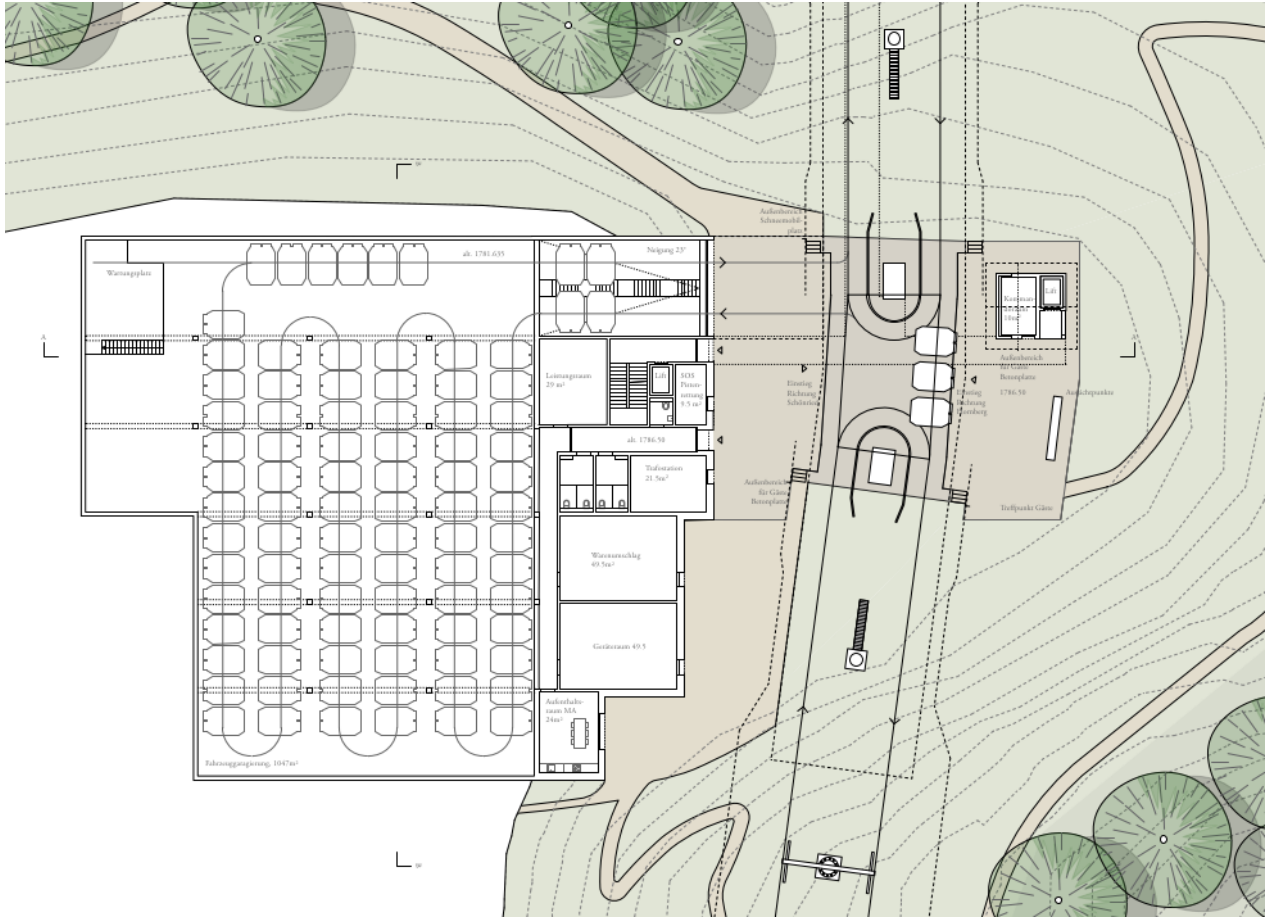


Ansicht Nordwestfassade

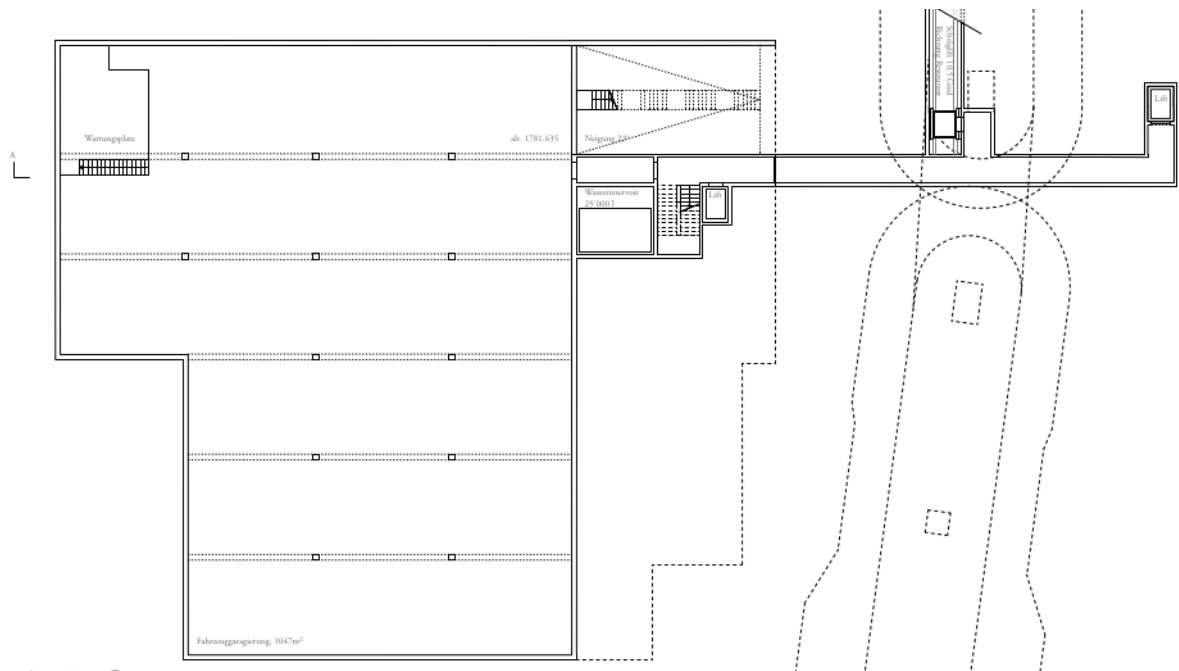
## Mittelstation



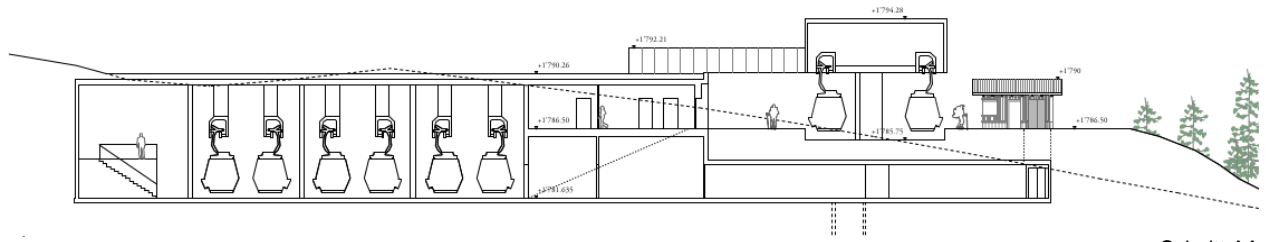
Situation



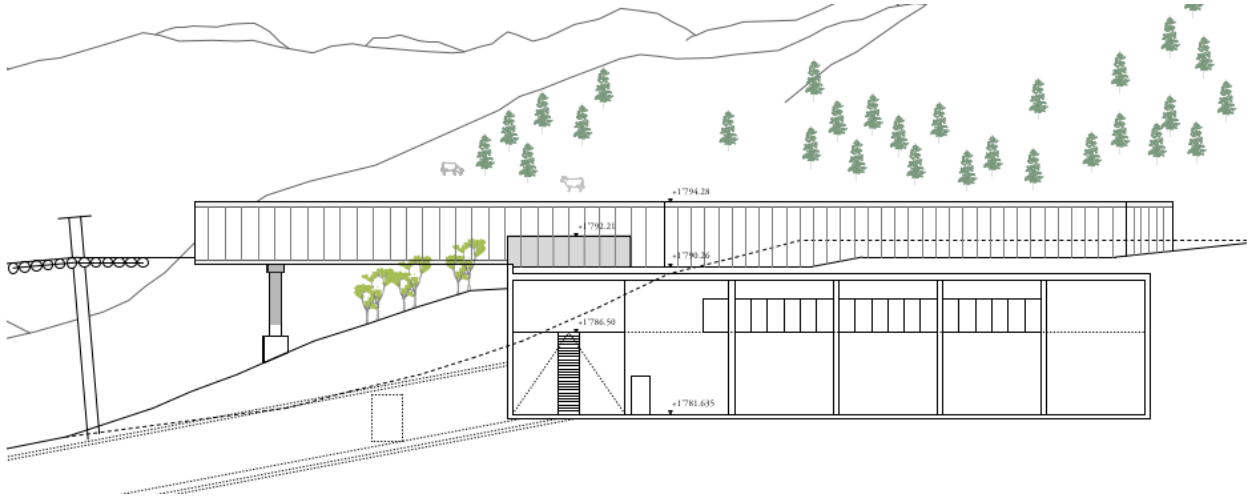
Grundriss Erdgeschoss



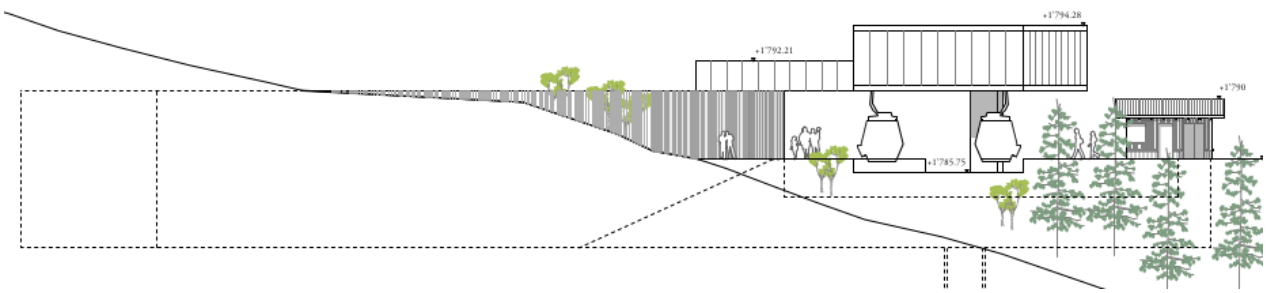
Grundriss Untergeschoss



Schnitt AA

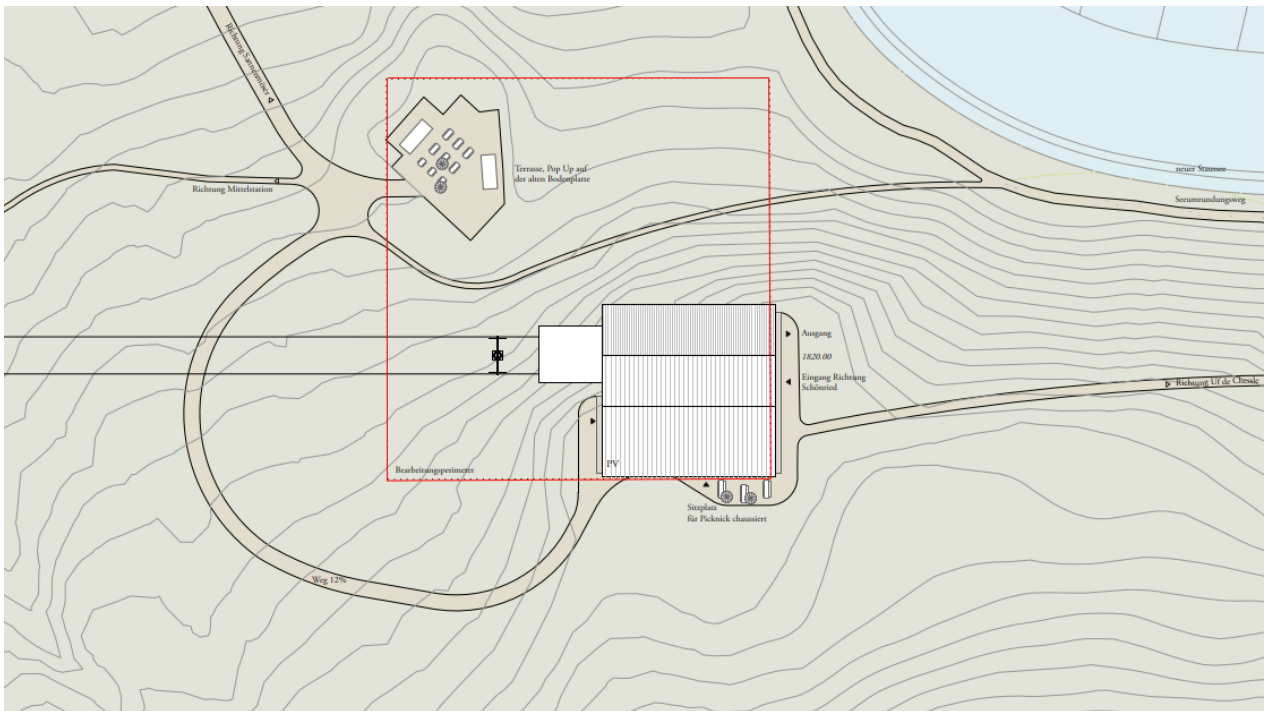


Schnitt BB

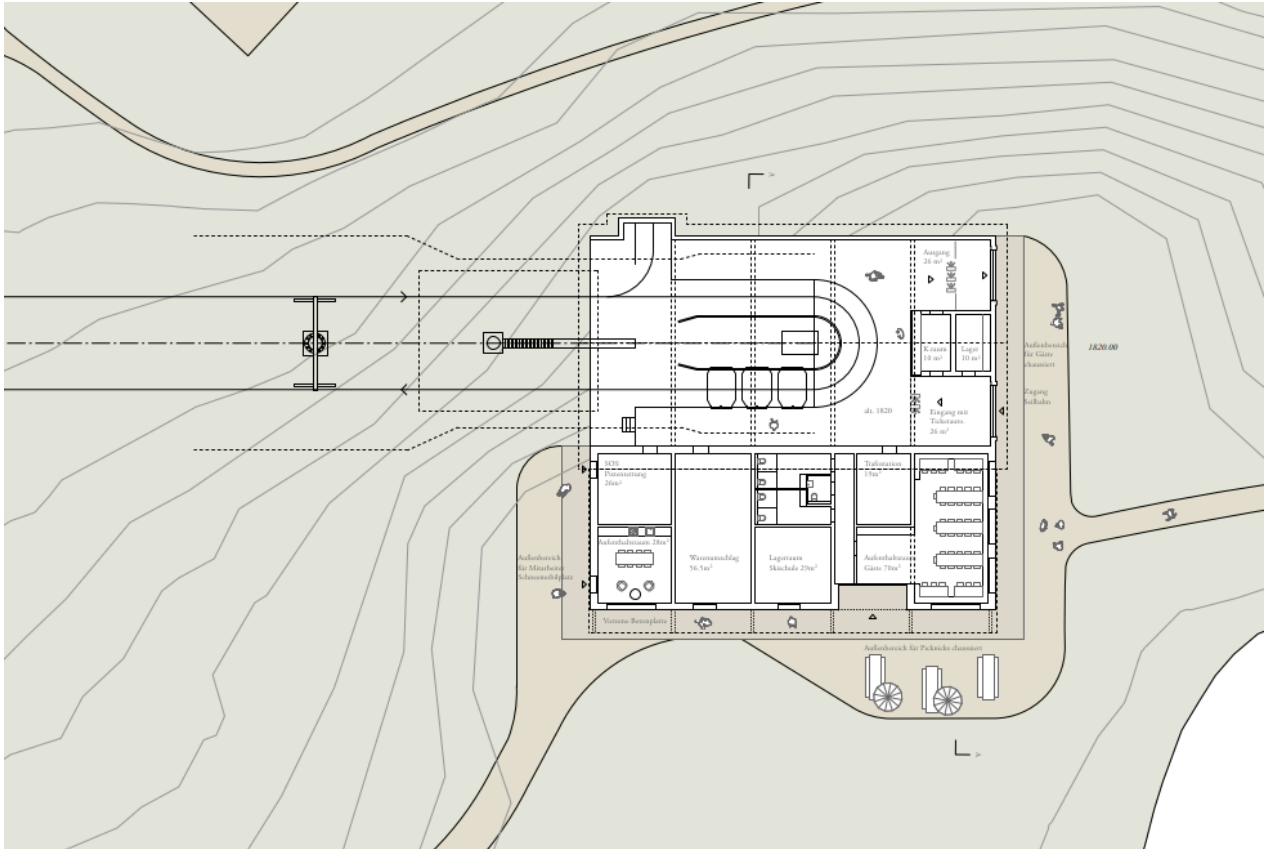


Ansicht Nordwestfassade

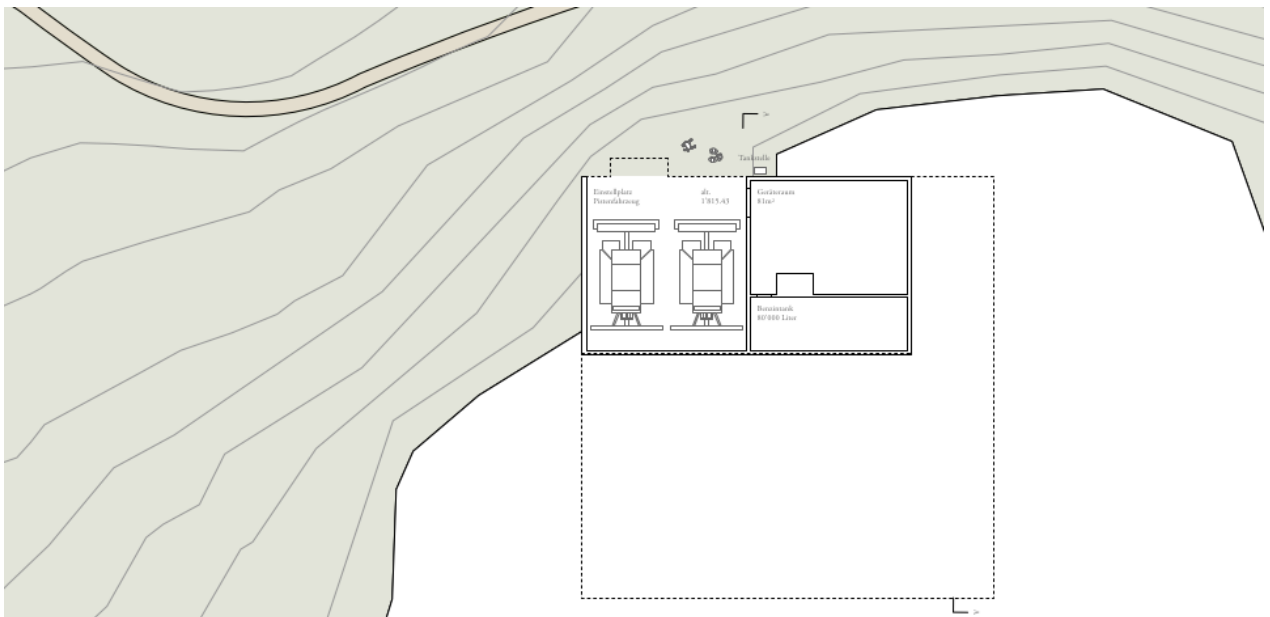
## Bergstation



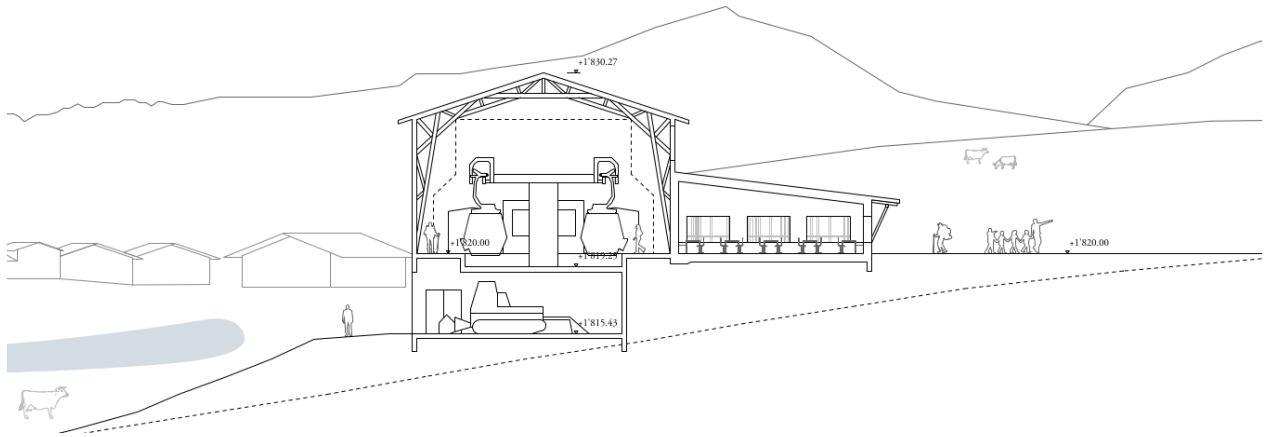
Situation



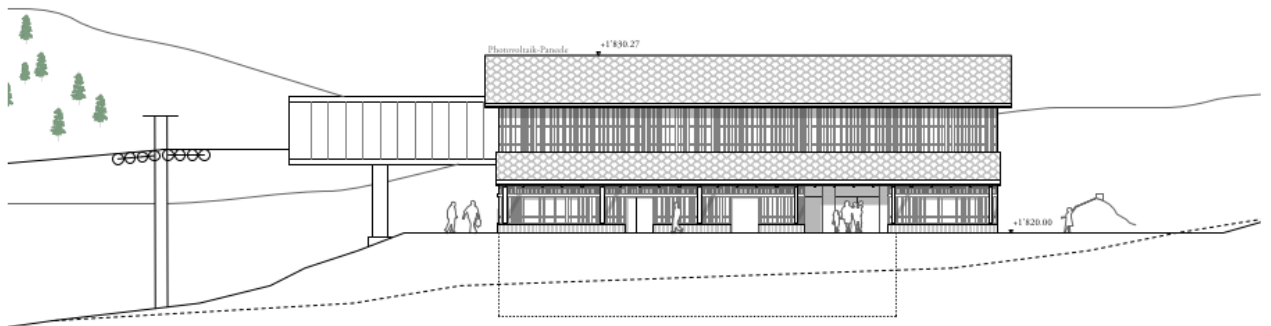
Grundriss Erdgeschoss



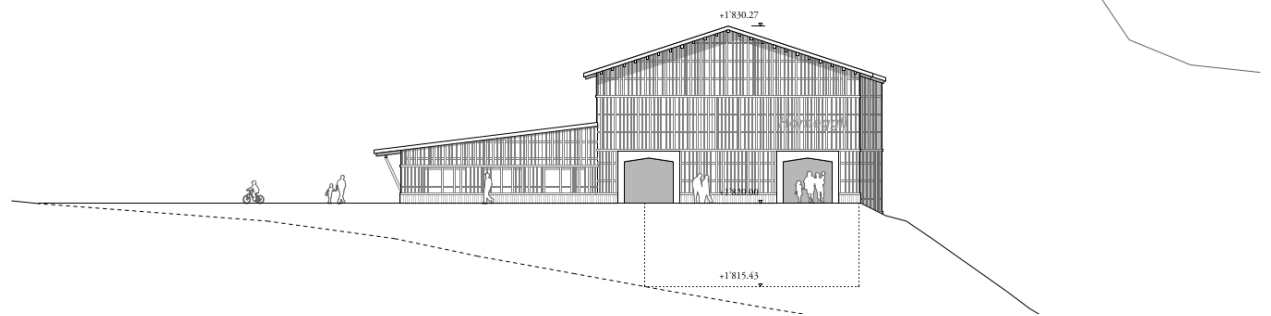
Grundriss Untergeschoss



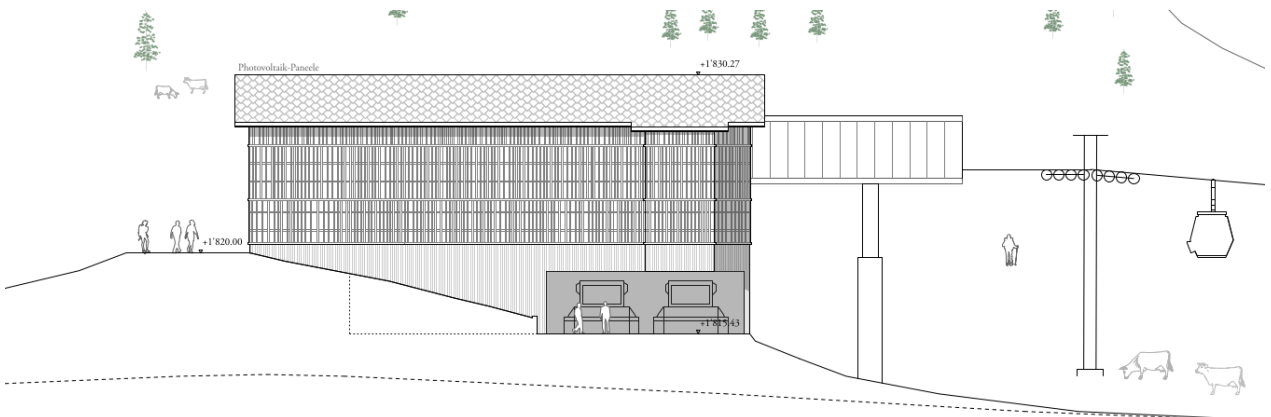
Schnitt AA



Ansicht Südwestfassade



Ansicht Nordwestfassade



Ansicht Nordostfassade

## Projektbeschreibung THE GREAT ESCAPE

### Talstation

#### 1. Integration im Ortsbau / Architektur / Materialisierung / Adressierung

Das Projekt «The Great Escape» leitet sich aus einer guten und gewissenhaften Auseinandersetzung mit dem Ort ab. Der ortsbauliche Entwurf ist einfach und überzeugend. Die Neubauten orientieren sich an lokalen architektonischen Referenzen, wie traditionellen Bergchalets und Scheunen und schaffen damit eine sensible Integration der Gebäude in die Umgebung.

Der untere Eingang ist gut auffindbar, an einem öffentlichen Platz mit der Funktion der Vorfahrt und des Ankommens. Der obere Platz ist grosszügig und bietet eine Zu- und Aufenthaltssituation mit grosser räumlicher Qualität.

#### 2. Gesamterscheinung / Auftritt der Seilbahn / Identität

Der Bezug zu den örtlichen Zweckbauten wird hinsichtlich der Situierung und Gebäudestaffelung in das bestehende Siedlungsgefüge verstanden. Die Gebäude sind zurückhaltend und sehr sorgfältig und stimmig gestaltet. Die subtile Eingliederung der Bauten lässt spannende Aussenräume entstehen und wirkt als Gesamtkomposition identitätsstiftend.

#### 3. Personenfluss / Betriebsabläufe in Gebäude / Einstellhalle

Der untere Zugang ist grosszügig und funktioniert als Ankunftspunkt für die Fussgänger und als Sammelplatz. Der Eingang ist gut auffindbar, steht aber in Konkurrenz mit dem Eingang in das Skidepot. Diese sollten klarer getrennt werden. Das untere Foyer mit den Erschliessungselementen und der WC-Anlage ist gut und funktional dimensioniert.

Das Parking ist gut auffindbar und effizient organisiert. Die gewählte Vertikalverbindung unterstützt die rasche Befüllung und reduziert den Suchverkehr. Die Personenverbindung zu den Shops und der Bergbahn wirkt leicht überdimensioniert und könnten eventuell reduziert werden.

Die internen Betriebsabläufe funktionieren sehr gut, das grosszügige Foyer auf dem obersten Geschoss ist übersichtlich und wirkt als selbsterklärende Drehscheibe für den Personenfluss.

#### 4. Organisation der Umgebungsbereiche / Anlieferung / Kurzzeitparking

Die Umgebung ist zurückhaltend gestaltet. Der obere Platz mit den Zugängen zur Bahn, dem Shop und dem Restaurant ist sehr attraktiv und durch die Setzung der Gebäude gut proportioniert. Im Winter wird die Piste direkt auf den oben gelegenen Zugang der Seilbahn geführt.

Die Kurzzeit- und Carparkplätze funktionieren, müssen aber strikter vom Personenverkehr abgetrennt werden. Die Anlieferung gelangt in den für sie vorgesehenen Bereich auf dem Vorplatz, das erforderliche Rückwärtsfahrmanöver ist aber nicht ideal.

## 5. Landschaftsbereiche / Aussenraum / Umgebung / Ökologie

Auf der oberen Ebene werden die beiden Chalets in die fliessende Topografie des Berghangs integriert. Somit wird die ökologische und landschaftliche Vernetzung mit der Landschaftskammer im Tal ermöglicht. Das Vegetationskonzept stellt einen starken Bezug zur umgebenden Kulturlandschaft dar. Die Landschaftsterrassen sind einladend und natürlich gestaltet, sowohl für die Gäste als auch für die Nachbarschaft.

### **Mittelstation** (Architektur / Materialisierung / Integration im Landschaftsbild)

Die Garagierung wird durch die Versetzung zu den Perrons sehr gut im Gelände integriert. Der visuelle Einfluss der Mittelstation auf die Umgebung wird dadurch minimiert. Ersichtlich ist nur die minimalistische Architektur der Umlenkstation als „Flieger“ über den Kamm dieser unberührten Landschaft. Der beige-stellte Kommandoraum in der traditionellen Bauweise verstärkt diesen Eindruck.

Das geforderte Raumprogramm ist gut organisiert und den Personen mit eingeschränkter Mobilität wird angemessen Rechnung getragen. Der angedachte Schräglift als Verbindung zum Restaurant wird als guter Lösungsansatz betrachtet, wurde jedoch in der Beurteilung nicht berücksichtigt (da nicht verlangt).

### **Bergstation** (Architektur / Materialisierung / Integration im Landschaftsbild)

Die Bergstation Hornberg erinnert an ein Wirtschaftsgebäude und bezieht ihre architektonischen Referenzen aus den ländlichen Bauten der benachbarten Alphütten. Der Ausdruck der Bergstation schafft damit eine thematische Verbindung zur Gestaltung der Talstation. Das Gebäude ist gut in die Umgebung eingebunden. Die gestalterische Umsetzung ist sehr gekonnt und überzeugend.

Der betriebliche Ablauf funktioniert und ist dem Terrainverlauf selbstverständlich angepasst.

## **Gesamtwürdigung**

Das Projekt «The Great Escape» besticht durch die konsequente Umsetzung der ortsbaulichen Herleitung. Das Baukonzept überzeugt mit einer durchdachten und stimmigen Abfolge von Gebäuden und Aussenräumen. Die Auflösung in einzelne Gebäudeteile nimmt Rücksicht auf die Körnung der Umgebung und unterstützt eine harmonische Setzung. Die Gestaltung und die Ausformulierung der Gebäude sind einfach, zurückhaltend und mit viel Feingefühl umgesetzt.

Die komplexe Aufgabenstellung wurde sehr gut bewältigt. Organisatorisch sind diverse Anpassungen notwendig. Mit den klaren Strukturen wird sich das Projekt den wachsenden Anforderungen in den detaillierteren Planungsstufen stellen können.

## **Kostenbeurteilung**

Das Projekt bewegt sich bezüglich Gebäudevolumen im Mittelfeld. Die Bahntechnik bei Tal- und Bergstation wird ca. zur Hälfte mit Gebäudehüllen umschossen. Der Höhenversatz bei der Garagierung in der Mittelstation um ein halbes Geschoss führt zu Mehrkosten. Die beheizten Flächen bzw. Volumen sind effizient gruppiert. Von allen Projekten weist dieses bei der Talstation die kleinsten Fassadenflächen auf.

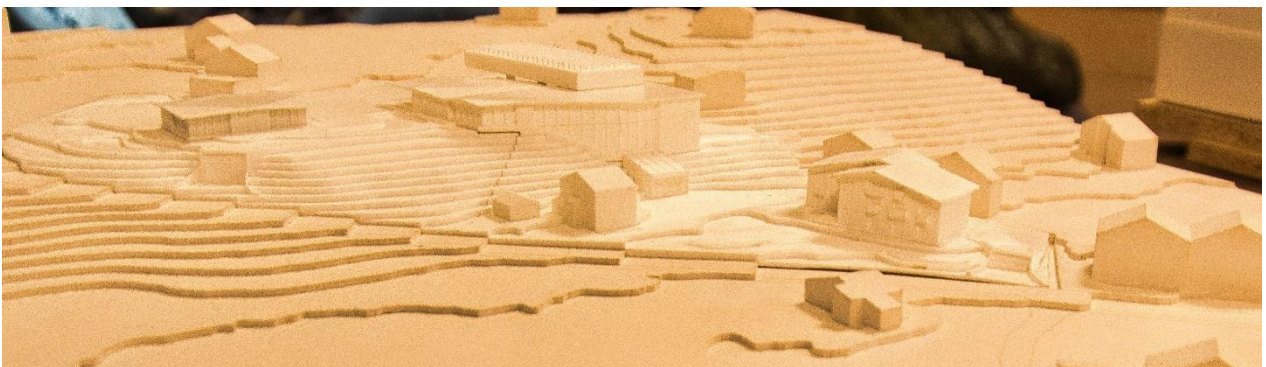
Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Gesamtkosten bei diesem Projekt im Durchschnitt aller Projekte befinden werden.

## 7.2 UEHIFAHRE

Verfasser / Mitarbeitende:

- > Architekt: **Reichenbach Architekten AG** /  
Hanspeter Reichenbach, Jacobo Herraez, Nadinka Guscetti, Ramon Benjumea
- > Landschaftsplaner: Gartenwerke GmbH /  
Ursula Yelin, Stephan Aeschlimann Yelin
- > Bauingenieur: Thomas Kernen AG / Thomas Kernen
- > Verkehrsplaner, Brandschutz, Gebäudetechnik: BG Ingenieure u. Berater AG / Roger Sigenthaler
- > Erneuerbare Energie: clevergie AG, Lukas Meister

### Talstation





Situation



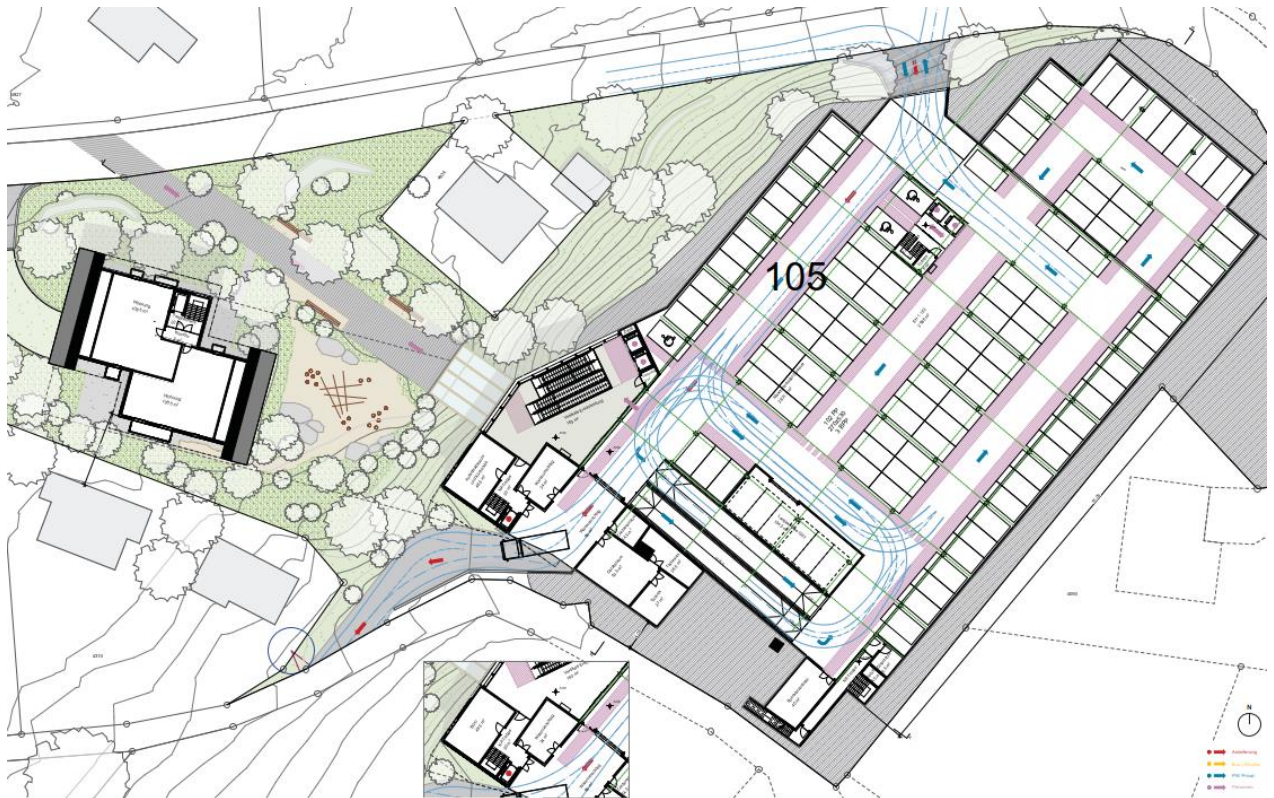
Grundriss -4 Untergeschoss



Grundriss -3 Untergeschoss



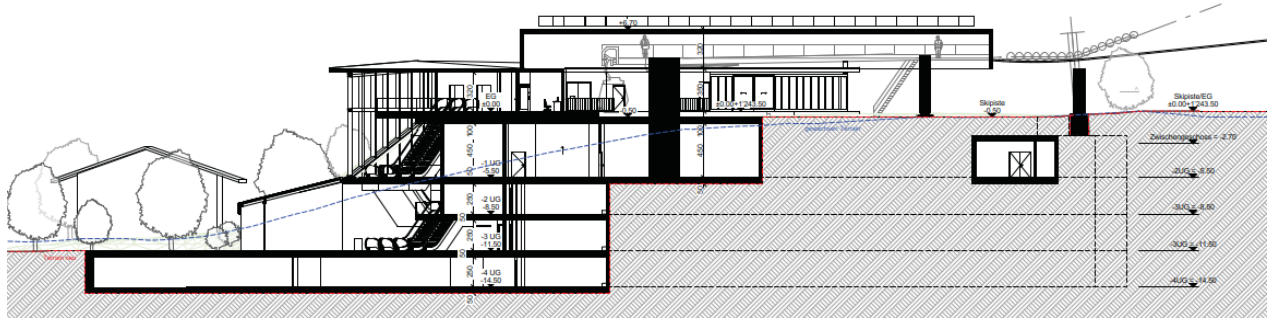
Grundriss -2 Untergeschoss



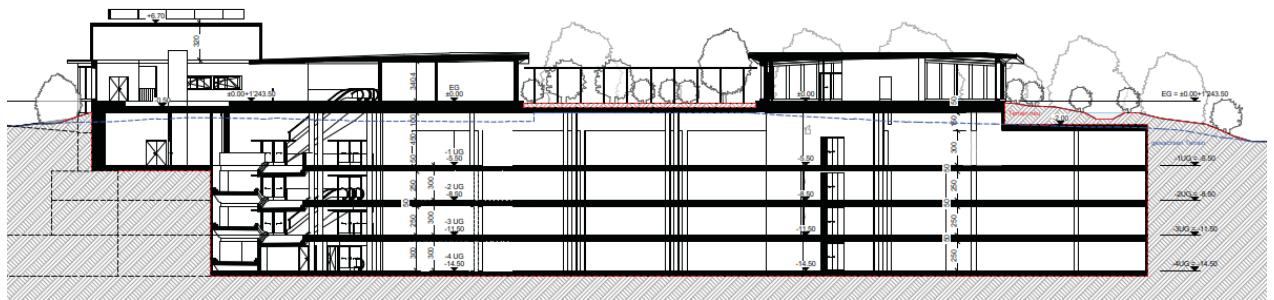
Grundriss -1 Untergeschoss /Zwischengeschoss



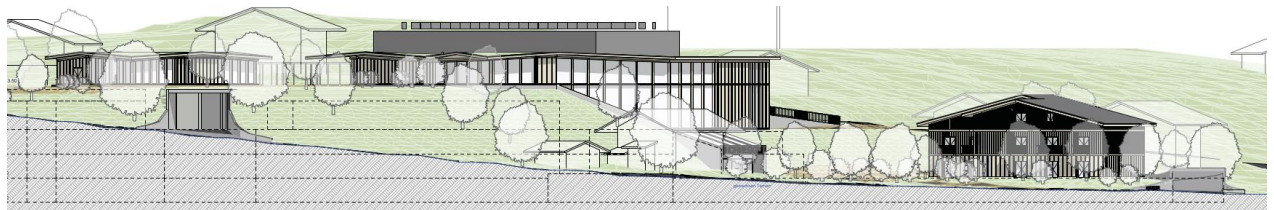
Grundriss Erdgeschoss



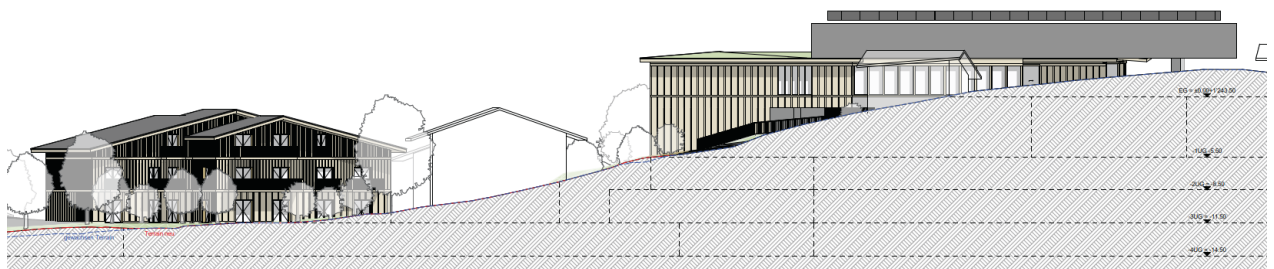
Schnitt AA



Schnitt BB



Ansicht Nord

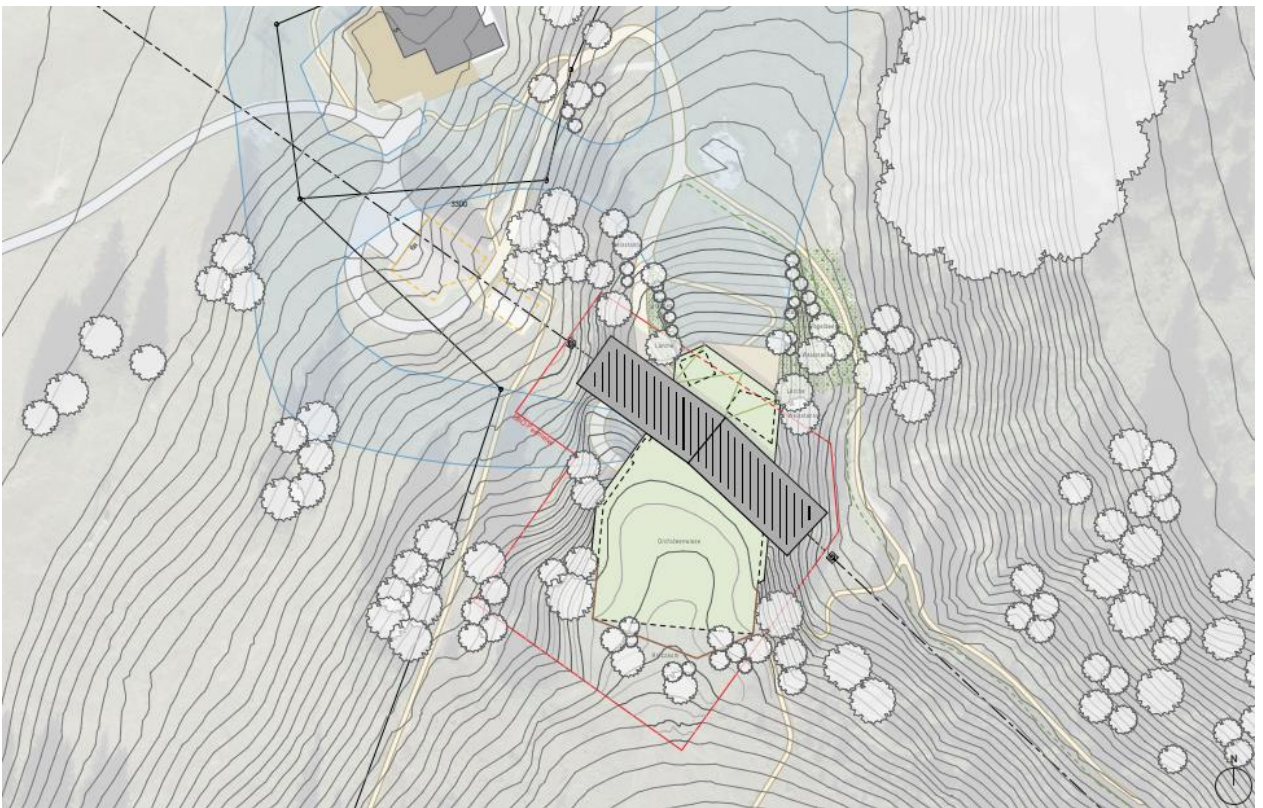


Ansicht Nord-West



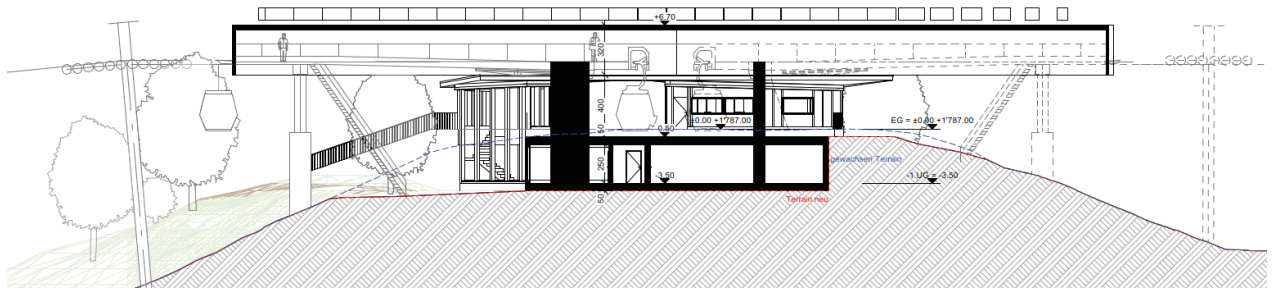
Ansicht Süd-Ost

## Mittelstation

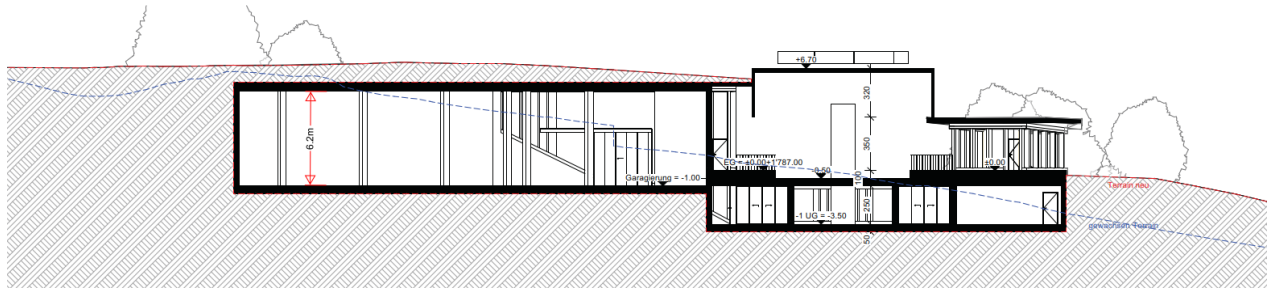


Situation





Schnitt AA



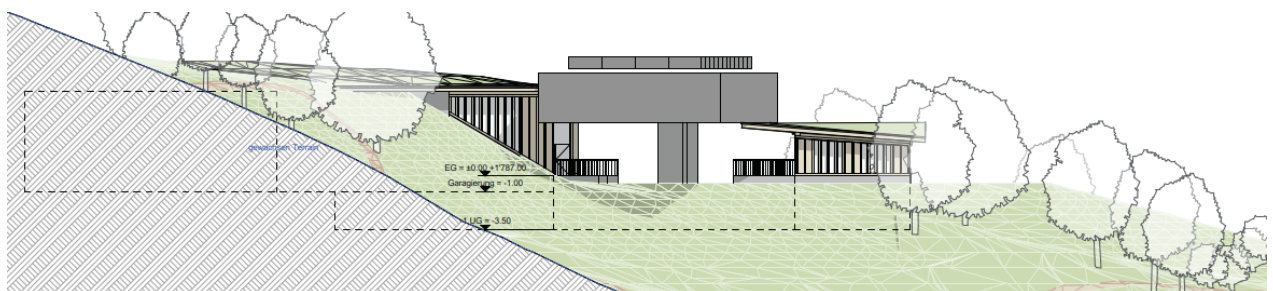
Schnitt BB



Ansicht Nord-Ost

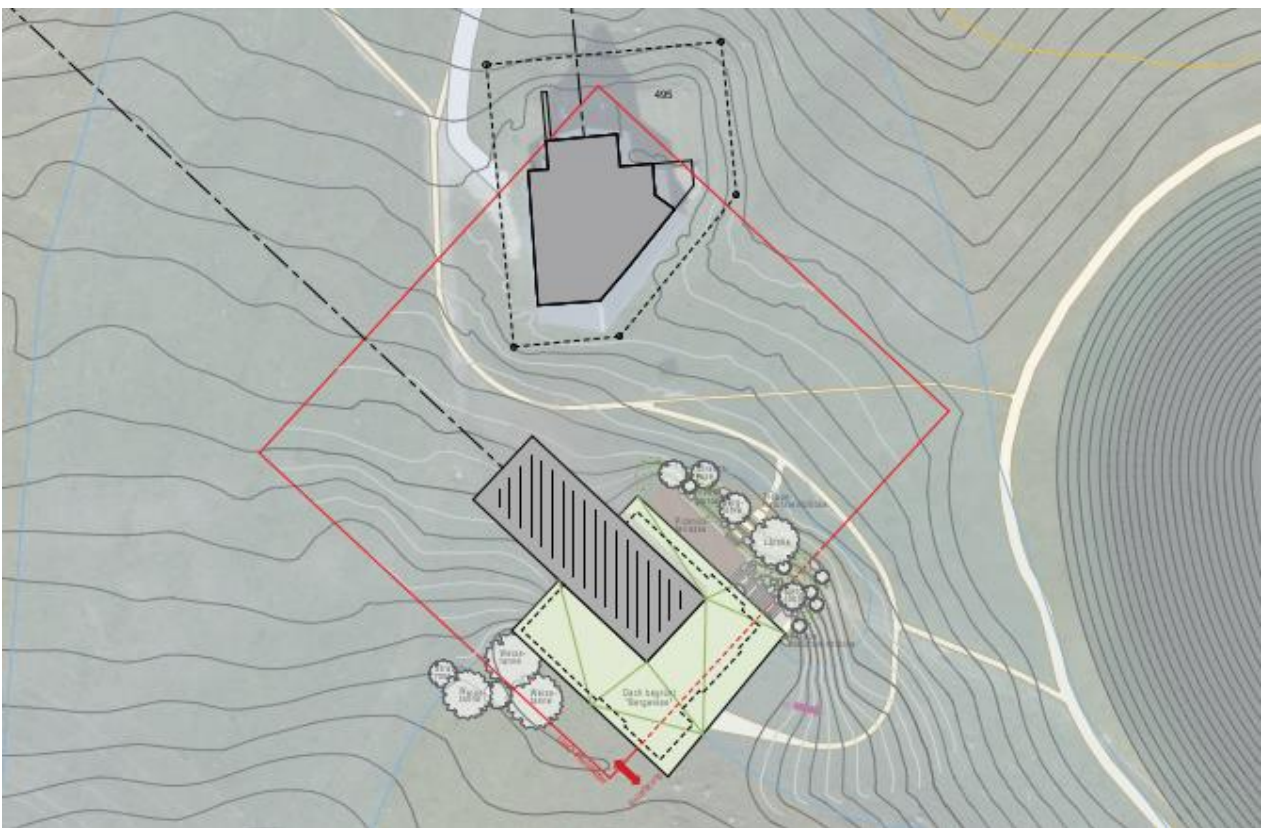


Ansicht Nord-West



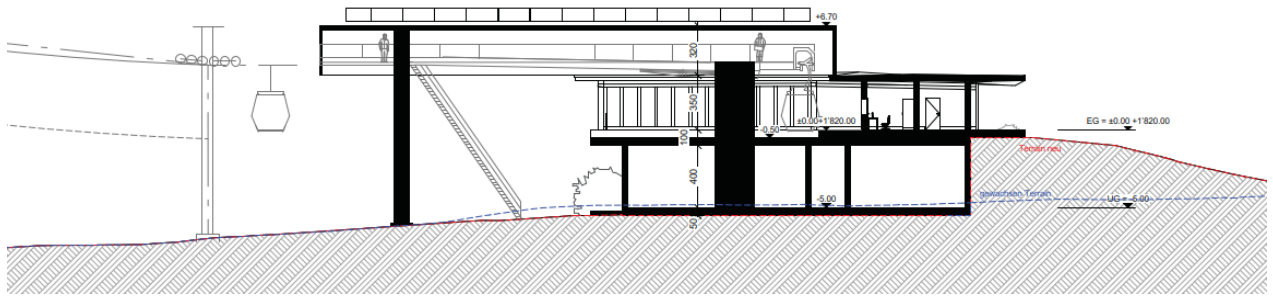
Ansicht Süd-West

## Bergstation

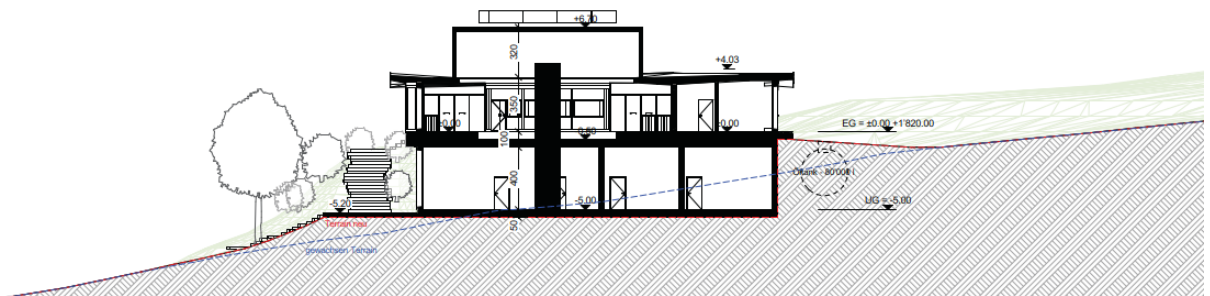


Situation

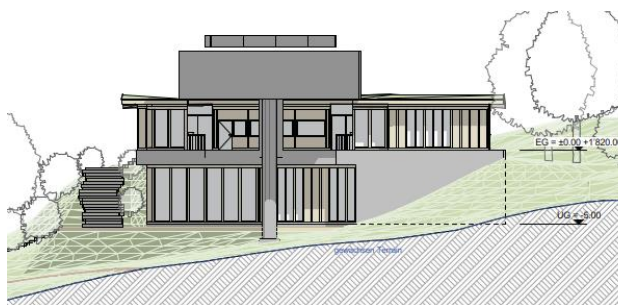




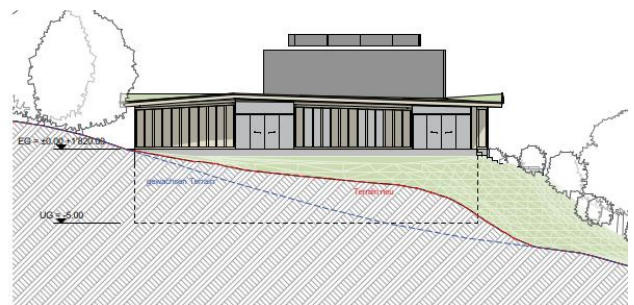
Schnitt AA



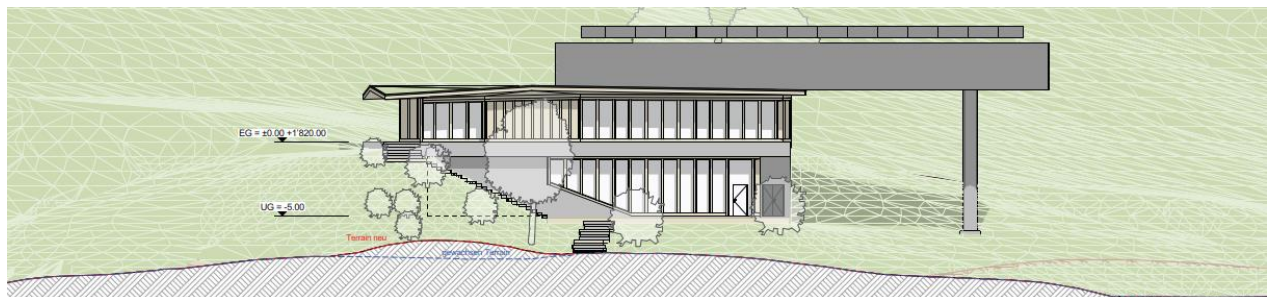
Schnitt BB



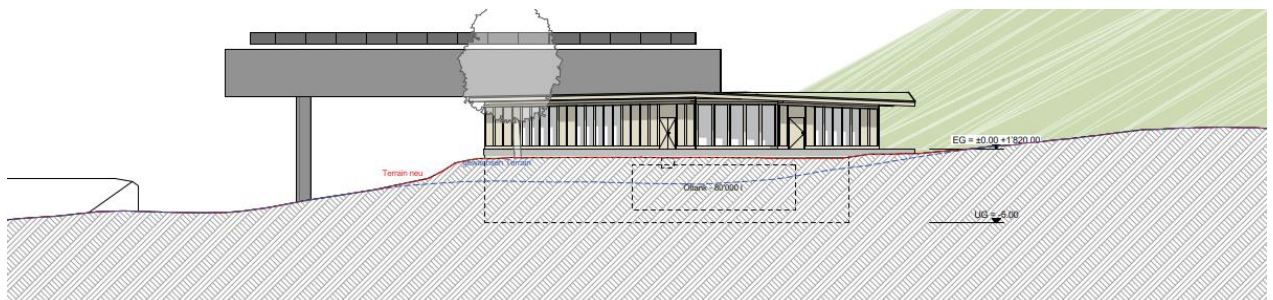
Ansicht Nord-West



Ansicht Süd-Ost



Ansicht Nord-Ost



Ansicht Süd-West

## Projektbeschreibung UEHIFAHRE

### Talstation

#### 1. Ortsbau / Adressierung / Kurzzeitparking

Das Projekt «uehifahre» resultiert aus der Ortsanalyse und einem Vergleich mit der Vorstudie 21. Den Verfassenden schwebt eine Architektur vor, die einerseits in Siedlungsnähe aus der ortstypischen Struktur herauswächst und sich in landschaftlichen Bereichen natürlich in die Umgebung integriert und andererseits eine erkennbare und eigenständige Architektur zelebriert.

Die sensible Lage der Talstation zwischen den zwei Siedlungskörpern Schönried und Waldmatten, die durch eine heute noch unbebaute Landschaft getrennt ist, wird erkannt. Das Team verteilt die Nutzungen der Talstation auf verschiedene, sich der Landschaft scheinbar unterordnende Gebäude mit Gründächern, die aber trotzdem erkennbar und eigenständig sein wollen. Diese Ambivalenz zwischen gewollter Eigenständigkeit und Integration in die Landschaft lässt eine klare Haltung vermissen und wurde im Beurteilungsgremium divers diskutiert. Dem Konzeptansatz eines im Ausdruck eigenständigen, öffentlichen Gebäudetypus konnte positives abgewonnen werden, jedoch ist die Umsetzung bei «uehifahre» nicht gelungen.

Die eigentliche Talstation thront auf dem Geländerücken, nördlich abgesetzt, steht ein freistehender Pavillon mit Bistro, von «Grün» umflossen. Der grosse Fussabdruck der Tiefgarage formt eine unnatürliche wirkende Geländekante mit steiler Böschung zum Dorf hin. Auf dem unteren Niveau, lateral zur Eingangsachse gliedert sich ein ortstypisches Wohngebäude richtigerweise in das Siedlungsgefüge von Schönried ein. Die grundsätzliche Gebäudesetzung ist nachvollziehbar, jedoch scheint die Lage des Bistros ortsbaulich beliebig. Ob sich die vom Team gewünschte Ski-Arena mit den zwei Gebäuden auf der Anhöhe zu bilden vermag, ist wenig wahrscheinlich.

Vom Dorf herkommend erreicht man zu Fuss den unteren, gut präsenten Eingang zur Talstation. Diese Eingangsfassade widerspiegelt die öffentliche Nutzung der Seilbahnstation gebührend. Mittels einer (Roll)Treppenanlage gelangen die Fussgänger auf das eigentliche Geschoss der Talstation – 11.5 Meter über dem Eingang. Um eine sinnvolle Geschossigkeit herstellen zu können, wird das Gelände vor dem unteren Eingang abgesenkt, was die Eingangsfassade überhöht und Fragen zu den Anschlusshöhen rechts und links der Erschliessungsachse aufwirft.

Für die Vorfahrt von Taxis, Cars und Autos stehen auf dem oberen Niveau der Talstation neben dem Bistro die nötigen Rangierflächen sowie die Kurzzeit- und Carparkplätze zur Verfügung. In die Landschaft integrierte Wege führen zum Hauptgebäude.

Autofahrende erreichen die im Hang versteckte, viergeschossige Tiefgarage über zwei Zufahrten. Bereits auf Höhe des unteren neuen Wohngebäudes führt eine gedeckte Aussenrampe direkt ins 4. UG. Etwas

weiter oben kann vor der Rechtskure der Waldmattenstrasse zusätzlich ins 1. UG eingefahren werden. Diese zwei Zufahrten gewährleisten eine optimale, saisonale Bewirtschaftung der Tiefgarage.

Die Verteilung der Besucher auf die verschiedenen Zugänge ist optimal und entflechtet die Besucherströme bereits beim Ankommen.

## 2. Erschliessung / Anlieferung

Vom unteren Eingang gelangen die Besucher über eine teilweise überkopf verglaste Eingangshalle in eine Vertikalerschliessungen mit Rolltreppen und Liften. Das Skidepot liegt seitlich in der Eingangshalle, ein 24h Betrieb wäre hier nicht ohne weiteres möglich. Die Vertikalverbindung ist grosszügig zum Dorf verglast und leistet somit ihren Beitrag zum öffentlichen Charakter des Gebäudes. Die Besucher der Tiefgarage gelangen in die gleiche Vertikalverbindung. Ein zweiter Ausgang aus der Tiefgarage führt zum Bistro. Die Verkehrsflächen zwischen den Rolltreppen und den Liften scheinen für den Besucheransturm zu beengt. Kommt hinzu, dass die Rampenanlage der Tiefgarage just vor dieser Vertikalerschliessung zu liegen kommt, was für den Personenfluss ein erhebliches Risiko darstellt. Die Halle der Seilbahn ist funktional organisiert. Der angestrebte eigenwillige Auftritt der Anlage ist in der Halle nicht wiederzufinden. Die Anordnung der Nutzflächen scheint beliebig, die Verkehrsflächen verkommen zu Restflächen. Eine einfache Orientierung wird erschwert.

Die Anlieferung ist optimal organisiert. Dank der Anordnung des 4.5m hohen Parkinggeschoss im 1. UG können die Anlieferfahrzeuge den oberen Eingang nutzen und im Einbahnsystem die Seilbahn direkt anfahren. Die Ausfahrt via Schlittmoosstrasse ist clever und entflechtet den Verkehr. Schade ergibt sich hiermit eine weitere Verdichtung des Verkehrs vor dem Personeneingang der Vertikalerschliessung – Sicherheitsrisiko!

## 3. Architektur / Materialisierung / Auftritt der Seilbahn / Identität

Der Wunsch nach einem eigenständigen, öffentlichen Gebäude für die Talstation ist nachvollziehbar. Die Modulierung des Volumens und der Dachgestaltung erscheint jedoch beliebig und formal überdreht. Der Gegensatz des begrüntes Daches (Verschmelzen mit der Landschaft) auf der einen und der Photovoltaikanlage (nachhaltig Energie erzeugen) auf der anderen Seite unterstützt die gewünschte Klarheit nicht. Die Konstruktion eines zeitgemässen Holzbaus ist richtig, jedoch ist das Zusammentreffen der Dachkonstruktion des Holzbaus mit der technisch notwendigen Seilbahnüberdeckung unklar.

Dieser Konflikt zwischen einem identitätsstiftenden Holzbau und eines mittels Gründach mit der Landschaft verschmelzenden Volumen sowie der technisch notwendigen Seilbahnüberdeckung durchzieht das gesamte Projekt. Der Auftritt der Seilbahn, die Architektur, kann im bestehenden Umfeld von Schönried nicht überzeugen und liefert nicht das gewünschte touristische Alleinstellungsmerkmal.

Richtig erscheint, das Wohngebäude am Dorfrand in seiner Wichtigkeit zurückzunehmen. Die Mächtigkeit des Gebäudes ist präzisiert mit dem Umfeld abzustimmen. Die Grundrisse der Wohnungen können nicht beurteilt werden, da diese nur als Flächen gezeichnet sind.

## 4. Funktionalität / Personenfluss / Betriebsabläufe im Gebäude / Einstellhalle

Die Betriebsabläufe im Gebäude funktionieren gut, die Personen werden richtig geführt und erreichen auf direkten Wegen ihr Ziel. Die Bewegungsflächen scheinen jedoch vielerorts beengt und das Sicherheitsrisiko beim Aufeinandertreffen von MIV, Anlieferung und Fussgängern beim Ausgang aus der Tiefgarage

unnötig. Die Einstellhalle mit nur vier Untergeschossen ist funktional gut gelöst und in sich wirtschaftlich, die zwei Einfahrten bringen einen Gewinn für die Bewirtschaftung, vor allem im Sommerbetrieb. Die hohe Anzahl an mechanischen Treppen und Liften sowie das begrünte Dach lässt einen hohen Unterhalt erwarten.

## 5. Landschaft / Aussenraum / Umgebung / Ökologie

Der Umgang mit der Landschaft, insbesondere mit der naturnahen Landschaftsgestaltung und der Ökologie wird gewürdigt. Die Vernetzung mit den benachbarten Feuchtgebiet (Riedvegetation) und die extensiv begrünten Dächer bieten unterschiedlichen Tieren und Pflanzen einen Lebensraum. Das Meteorwasser wird gesammelt, mit Holzstegen werden künstliche Teiche erlebbar gemacht. Insgesamt eine nachhaltige Lösung im Sinne der Biodiversität. Gleichwohl stellt sich dem Beurteilungsgremium die Frage ob weniger nicht mehr wäre (Holzstege? Pergolenartige Wegebegleitung?).

### **Mittelstation** (Architektur / Materialisierung / Integration in Landschaftsbild)

Die Architektur der Mittelstation lehnt sich an derjenigen der Talstation an. Hierbei kommen bezüglich Gründach, Zusammenbau technische Überdeckung und Holzdach die gleichen Fragen wie bei der Talstation auf. Die Garage ist richtigerweise zu einem grossen Teil in den Hang eingegraben, die Hügellandschaft fliesst vermeintlich darüber. Trotzdem erscheint das geplante Volumen an diesem sensiblen Ort zu dominant. Es kommt die Frage nach der Bewilligungsfähigkeit auf. Eine kleine Absenkung der Garage würde das Landschaftsbild deutlich weniger belasten. Die Anlage ist auf zwei Geschossen angeordnet. Das hindernisfreie Umsteigen der Besucher wie auch die Abläufe im Werksbetrieb funktionieren gut.

### **Bergstation** (Architektur / Materialisierung / Integration in Landschaftsbild)

Die Thematik von Identität und Architektur wiederholt sich. Die Anordnung der Räume und die Funktionsabläufe sind schlüssig und einfach. Der Personenfluss funktioniert gut, die Hindernisfreiheit ist gegeben. Die sichtbare Zweigeschossigkeit nordseitig ist der zwingend einzuhaltenden Perronhöhe geschuldet, erhält aber dank des Aufenthaltsraums eine adäquate Nutzung.

## **Gesamtwürdigung**

Das Projekt «uehifahre» ist insgesamt ein spannender Beitrag, der einen hilfreichen Beitrag für die Diskussionen im Beurteilungsgremium geleistet hat. Das Team hat sich der schwierigen Aufgabe angenommen und nach ausgefeilten Lösungen gesucht. Jedoch konnten die Verfassenden ihre vielen Themen nicht auf eine ortsverträgliche Setzung und Architektur fokussieren.

Die Ausformulierung der Volumetrie erscheint insgesamt beliebig und formal. Jedoch sind die Betriebsabläufe der Seilbahn, der Personenfluss, die unterirdische Parkierung und die Anlieferung gut gelöst. Insbesondere bei der Mittel- und Bergstation kam das Thema der Bewilligungsfähigkeit auf. Ebenso wurde über die Vorstellung der Gäste diskutiert, die in dieser Berg- und Wiesenlandschaft von Gstaad/Schönried ihre Ferien verbringen. Insgesamt mag das Projekt «uehifahre» nicht zu überzeugen.

## **Kostenbeurteilung**

Das Projekt weist als einziges nur 4 Geschosse Parkierung auf. Der um ca. 3m weniger tiefe Aushub und die entsprechenden Einsparungen bei der Baugrubensicherung dürften sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirken. Im Gegenzug ist bei der Gebäudehülle mit hohem Anteil an unterirdischen Bauten, vielen

grossflächigen Verglasungen und grösstenteils begrünten Dächern mit überdurchschnittlichen Kosten zu rechnen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Gesamtkosten bei diesem Projekt aufgrund der kompakten Gebäude leicht tiefer als bei den anderen liegen werden.

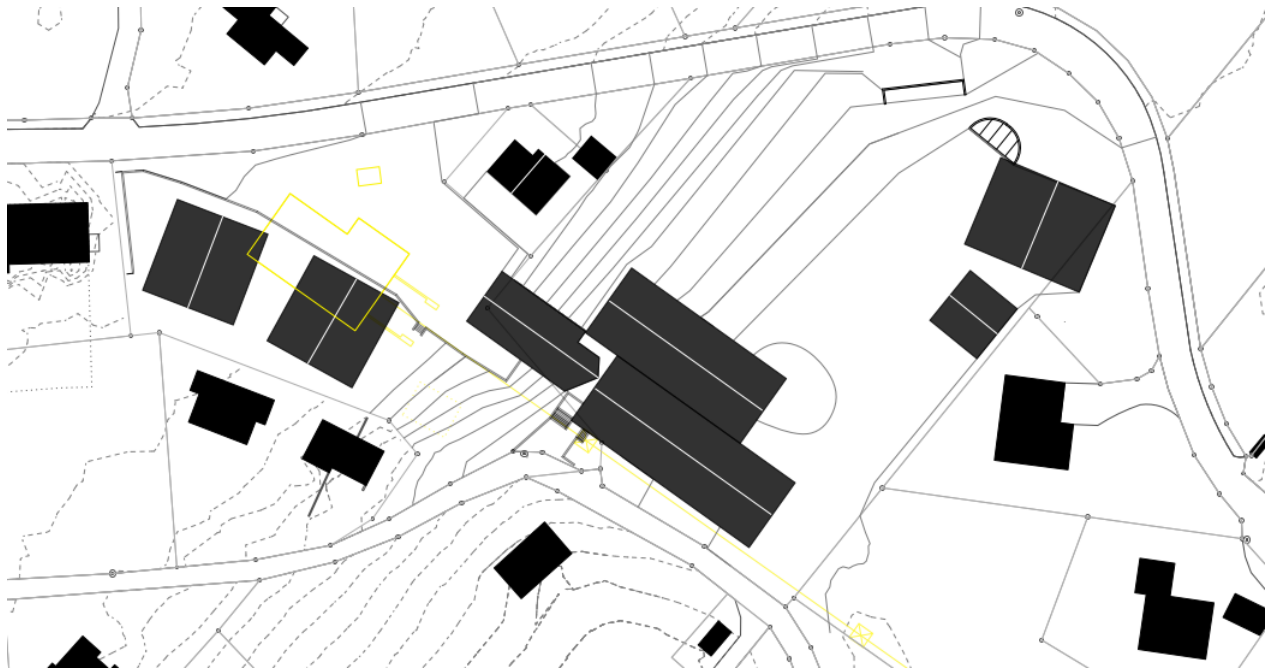
## 7.3 VERUEHI

### Verfasser / Mitarbeitende:

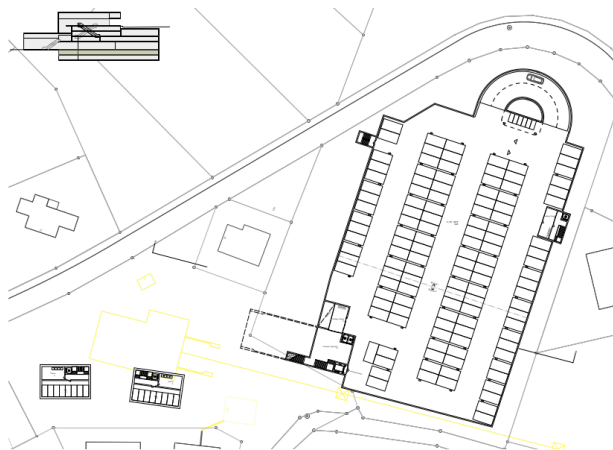
- > Architekt 1 (ARGE): **Germann Architektur AG**, Schönried / Marcel von Grünigen
- > Architekt 2 (ARGE): **ar3 architekten ag**, Bern / Simon Alder, Christian Schwertfeger
- > Landschaftsplaner: Xeros Landschaftsarchitektur, Bern / Christof Wenger, Pascale Akkerman
- > Verkehrsplaner: Büro Dudler, Biel / Felix Dudler
- > Bauingenieur: Haldi Design AG, Schönried / Clewi Haldi
- > Erneuerbare Energie: SolarUp, Gstaad / Christoph Ogi

### Talstation

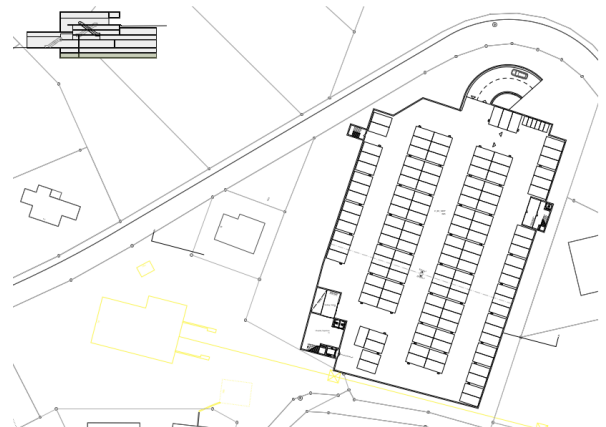




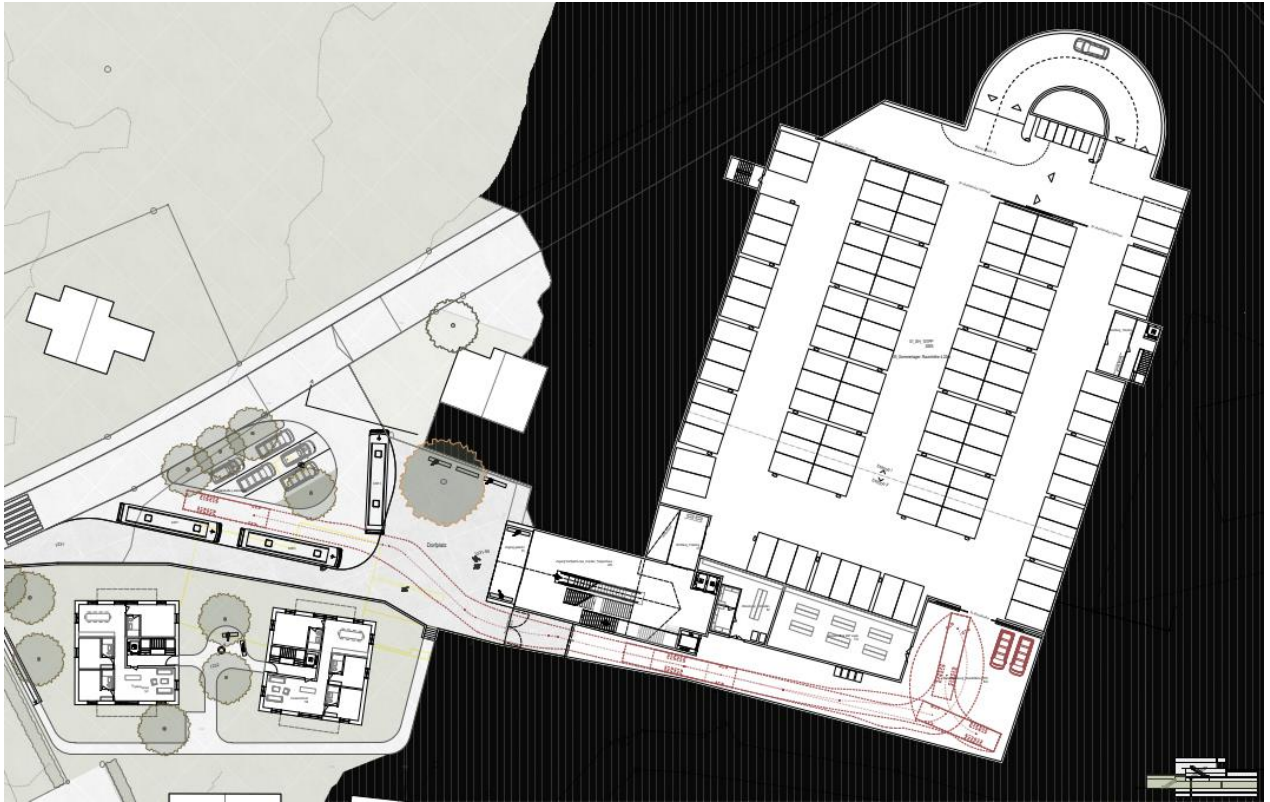
Situation



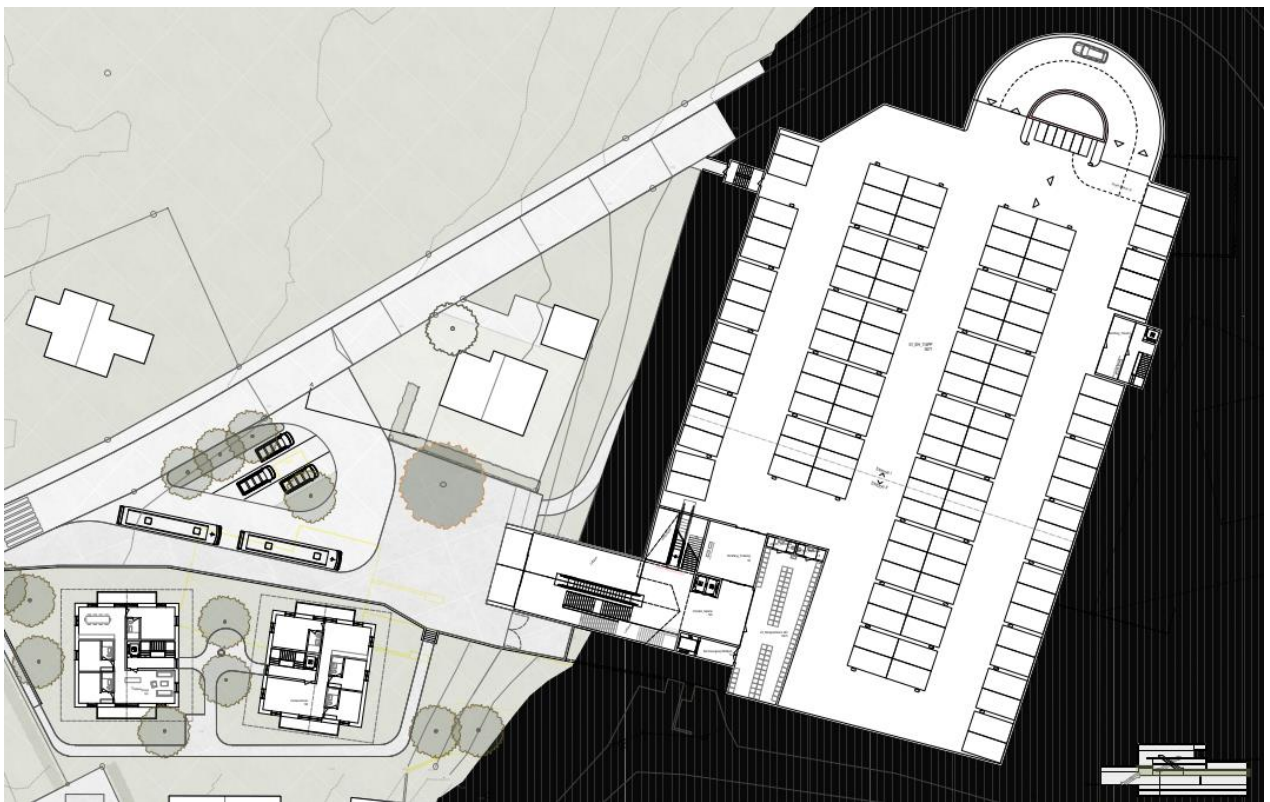
Grundriss Ebene -4 | Parkierung



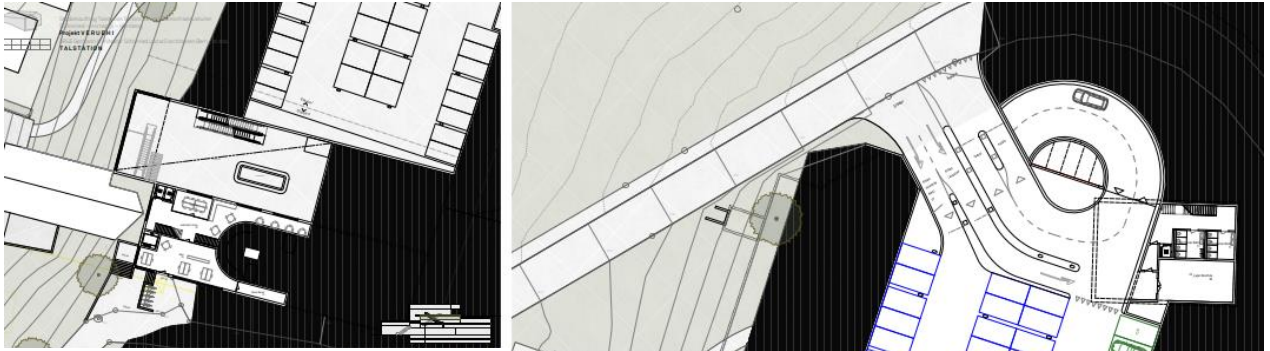
Grundriss Ebene -5 | Parkierung



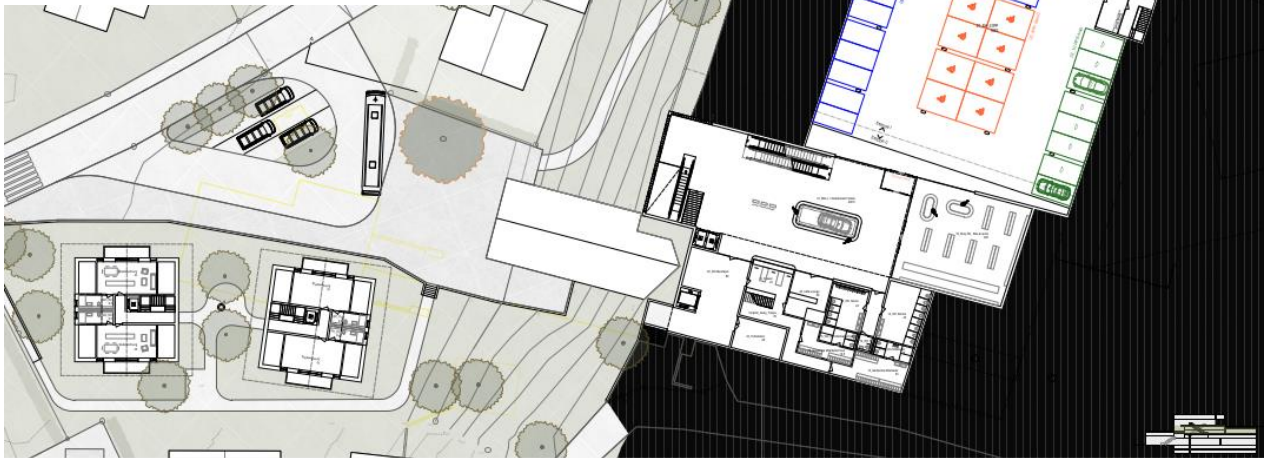
Grundriss Ebene -3 | Dorfgeschoss



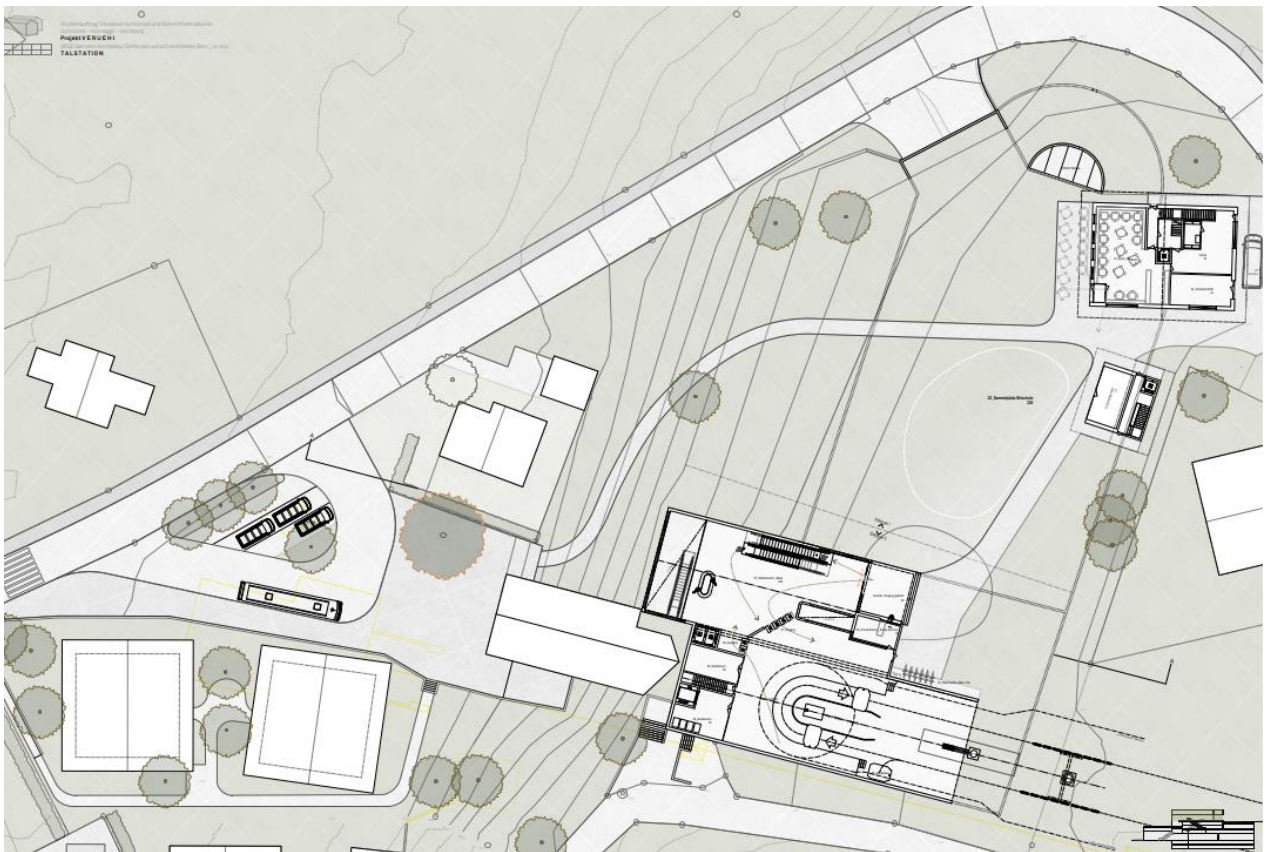
Grundriss Ebene -2 | Skidepot und Parkierung



Zwischengeschoss | Büro und Aufenthaltsbereich



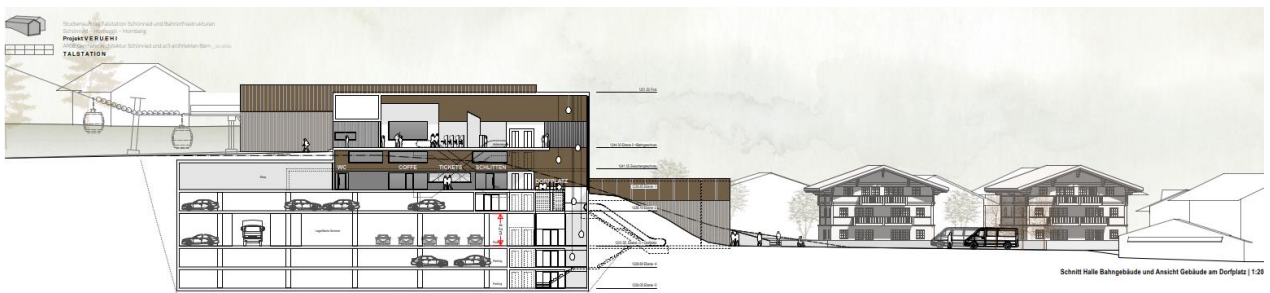
Grundriss Ebene -1 | Mall und Eingangsgeschoss Parkierung



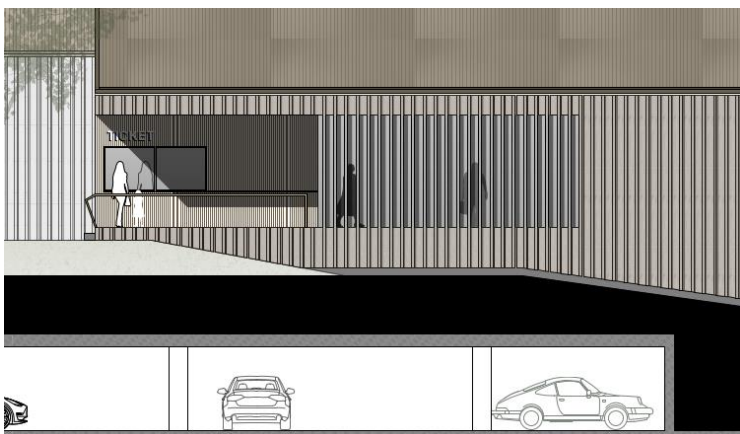
Grundriss Ebene 0 | Bahngeschoss



Grundriss Ebene +1 | Aufsicht und DG Maison Waldmatte



Schnitt Halle Bahngelände und Ansicht Gebäude am Dorfplatz



Ansichten

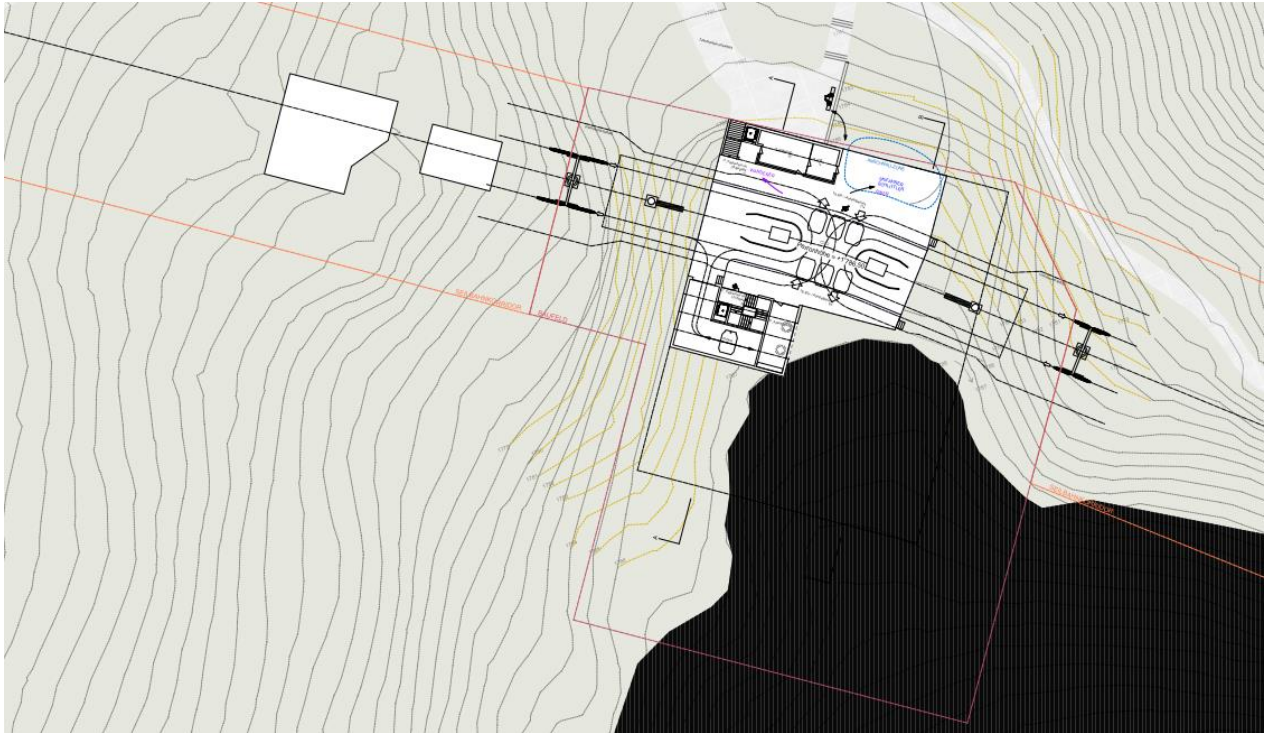


## Mittelstation

Keine Visualisierung vorhanden



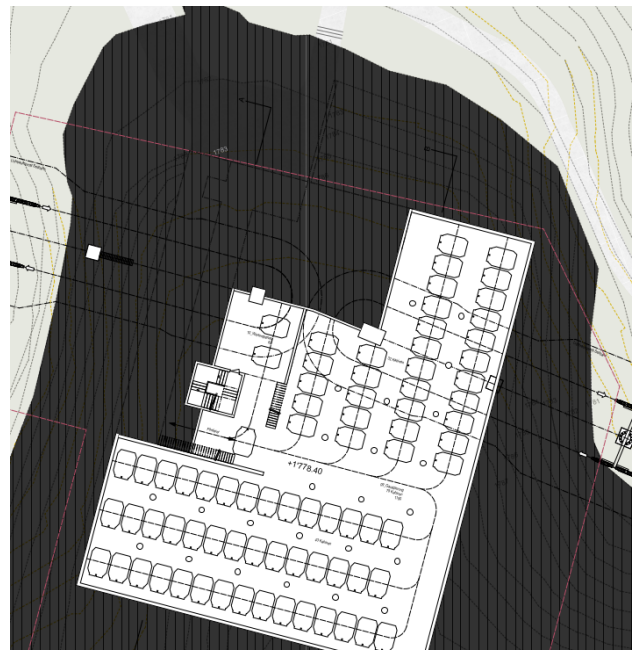
Situation



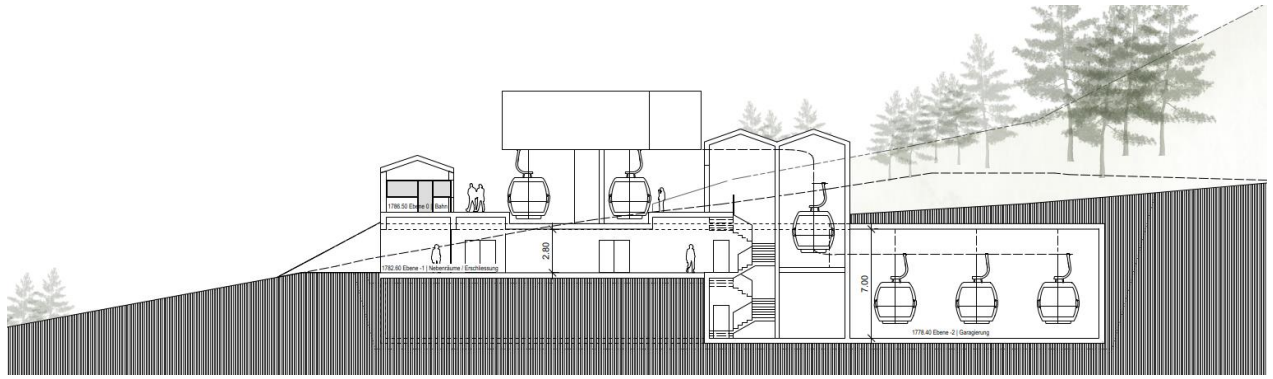
Grundriss 0 | Bahngeschoss



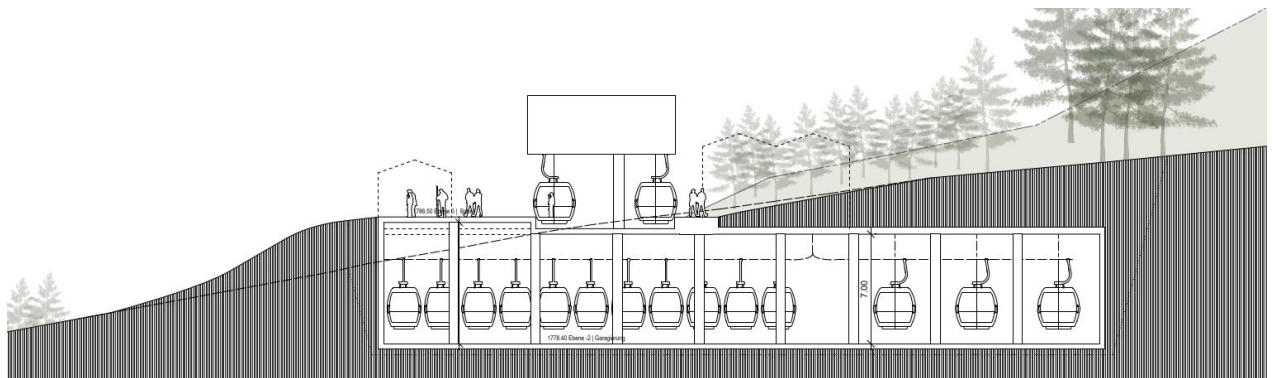
Grundriss Ebene -1 | Nebenräume und Erschliessung



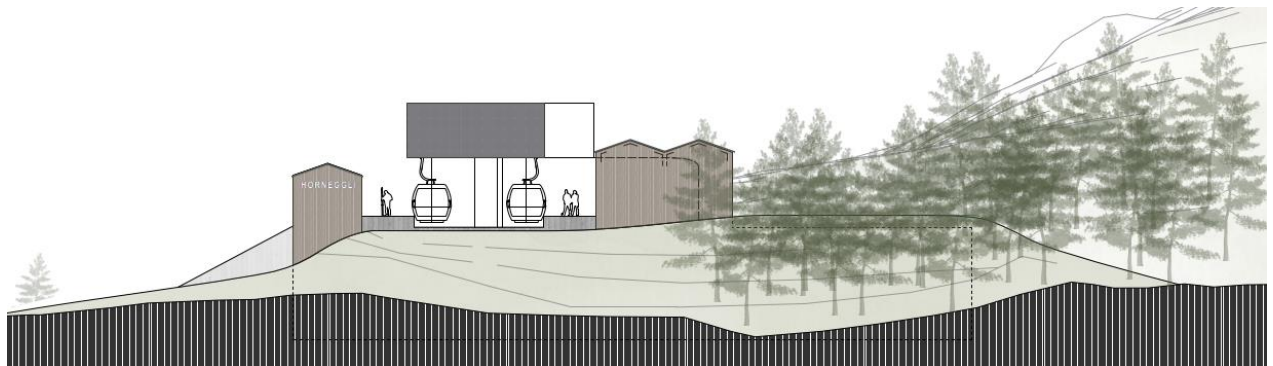
Grundriss Ebene -2 | Garagierung



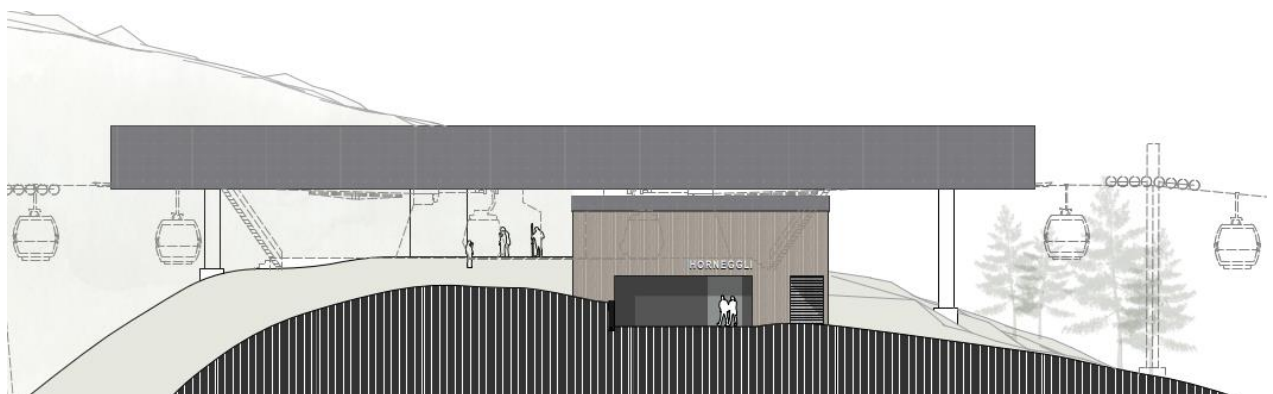
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Ansicht West

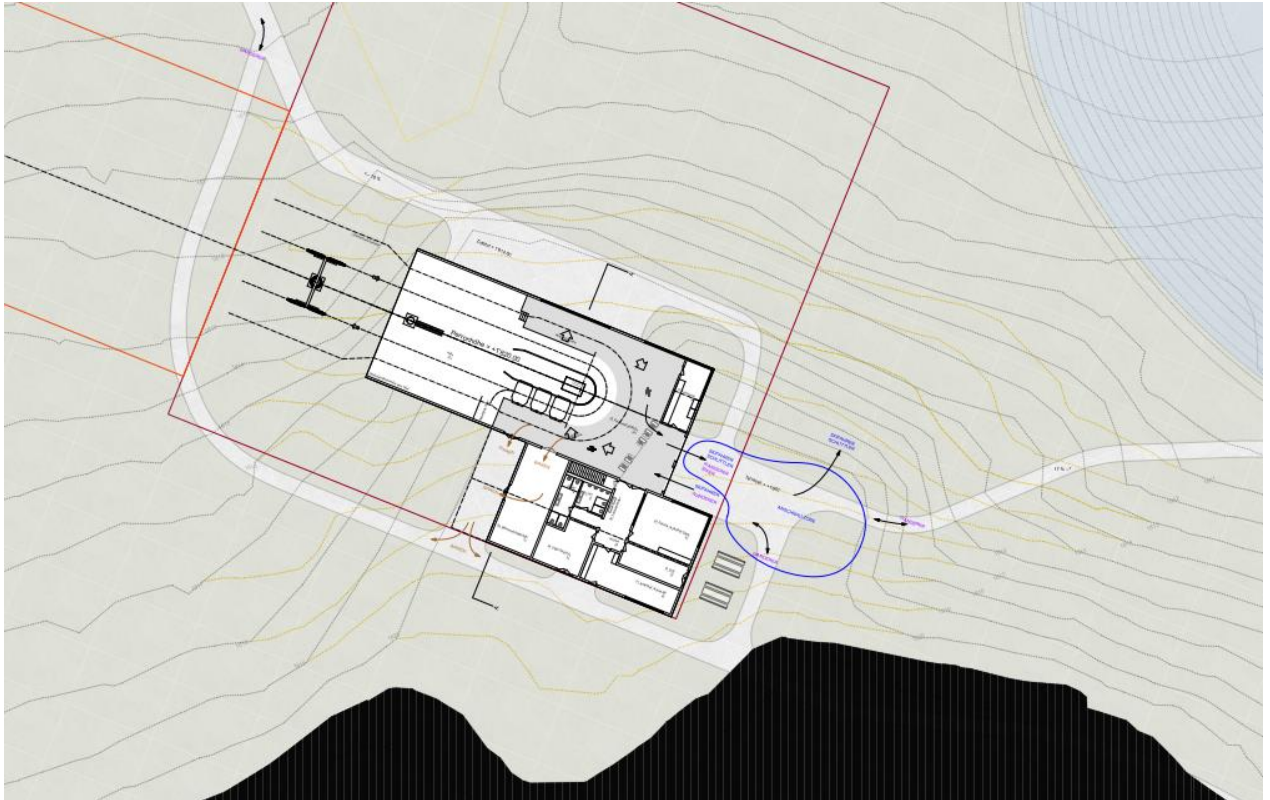


Ansicht Nord

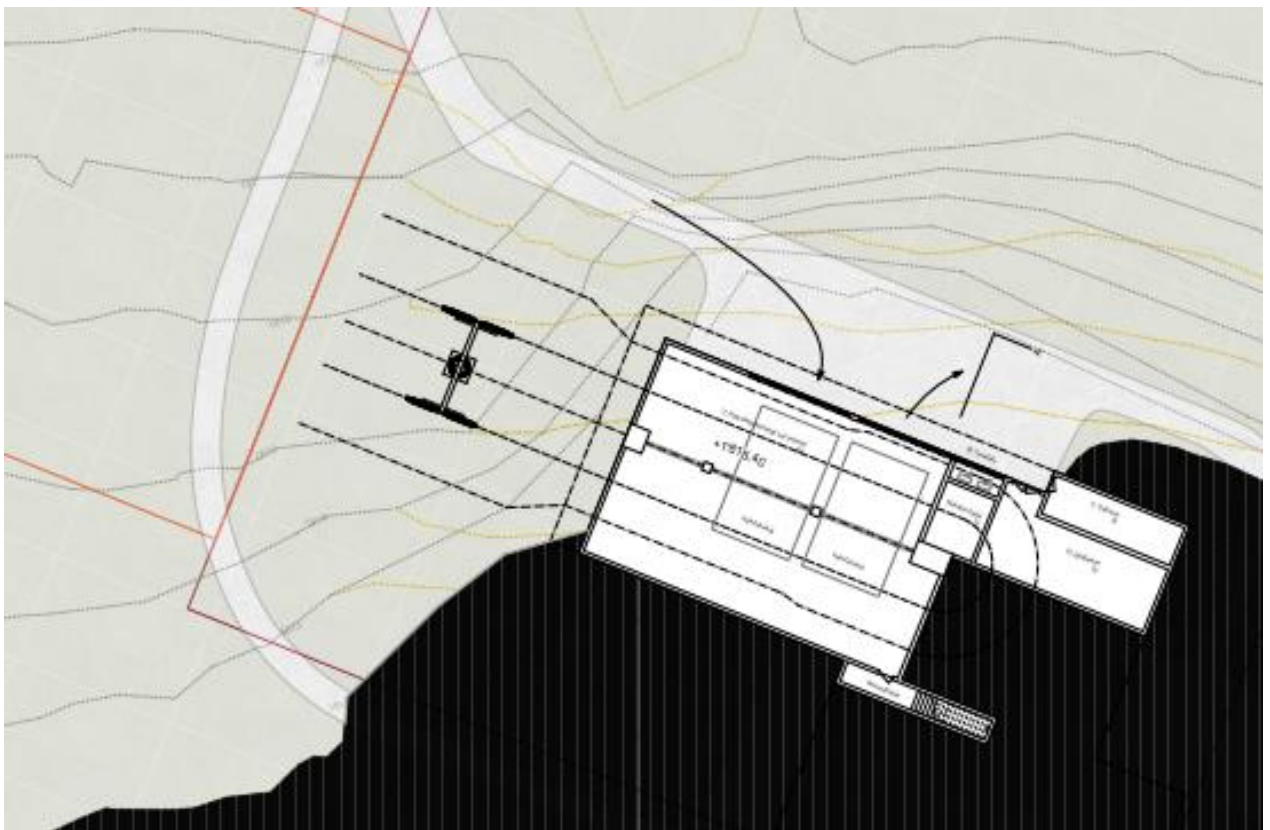
## Bergstation



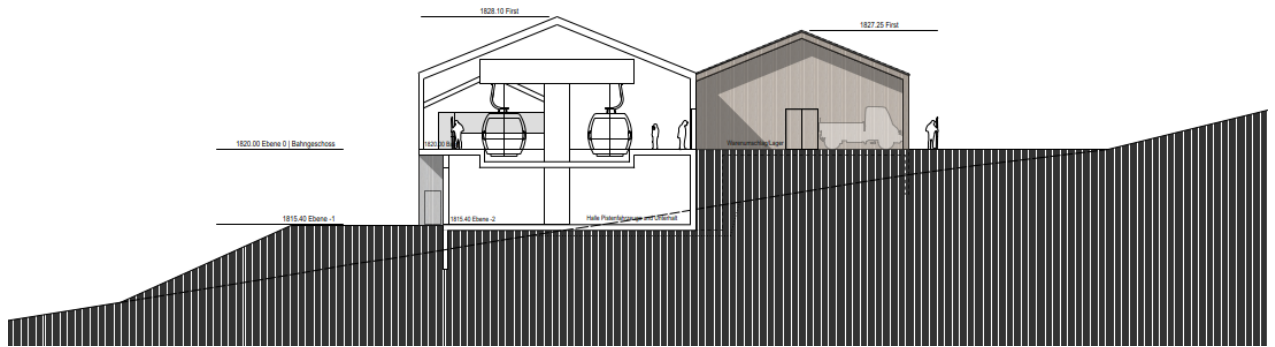
Situation



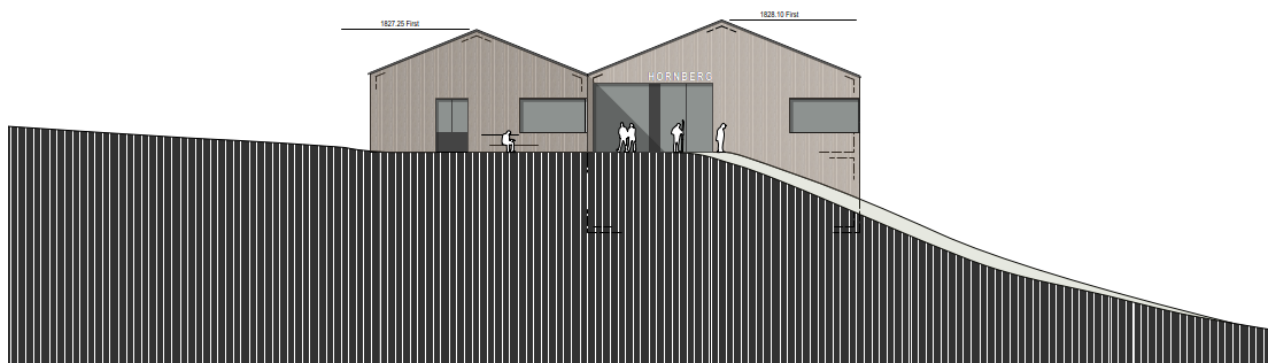
Grundriss Ebene 0 | Bahngeschoss



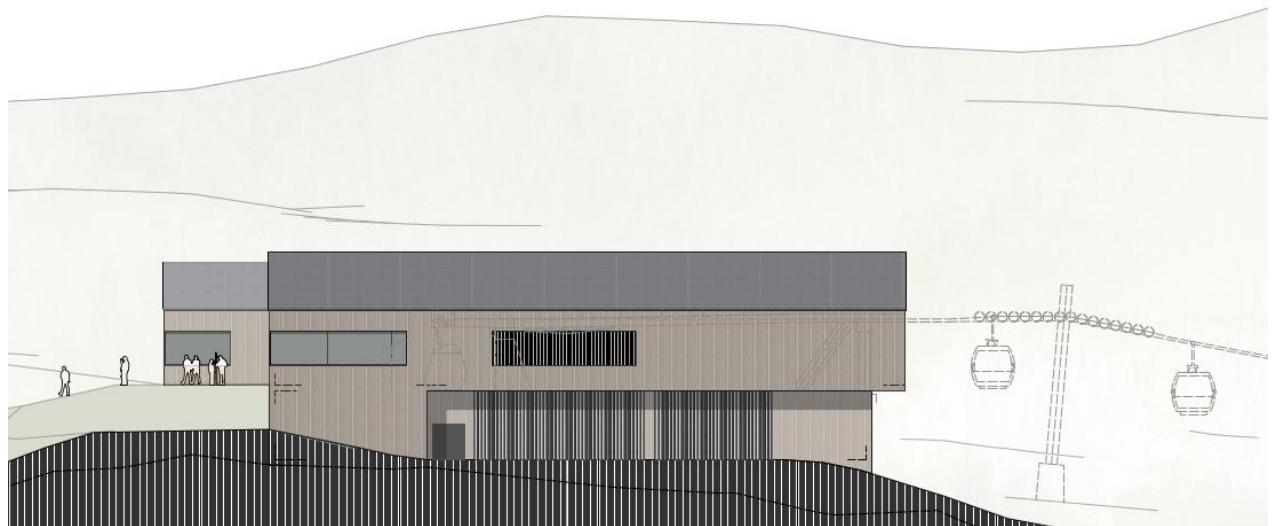
Grundriss Ebene -1 | Untergeschoss



Schnitt AA



Ansicht Südost



Ansicht Nordost

## Projektbeschreibung VERUEHI

### Talstation

#### 1. Integration im Ortsbau / Architektur / Materialisierung / Adressierung

Das Projekt «Veruehi» stellt eine vollständige und sehr übersichtliche Abgabe der komplexen Aufgabestellung dar. Die erläuternden Darstellungen und bebilderten Kundenszenarien dienen dem Konzeptverständnis sehr. Das aus der konsistenten Analyse hervorgehende Konzept der durchlaufenden Landschaft hatte in allen Bearbeitungsphasen Bestand und wird sehr geschätzt.

Die Zuordnung der Wohnbauten zu den entsprechenden Quartierteilen und die prominente Bahnstation als besonders Volumen in der durchlaufenden Wiesenlandschaft mit originaler Topographie ist sehr schlüssig.

Die Architektur der Bahnstation als aufgelöstes «Zwillingsvolumen» mit Zugangsbau ist gekonnt komponiert und ortsverträglich, wenn auch der Zugangsbau etwas ambivalent beigestellt wirkt.

Die angepasste Chalet-Gestaltung der beiden Wohnbauten am Dorfplatz ist von Setzung und Volumen verständlich, ein zeitgemässer gestalterischer Ausdruck wird jedoch vermisst.

Das Maison Waldmatte prägt den Ort selbstbewusst, schade dass ein zusätzliches, beigestelltes Bauvolumen notwendig wird, welches die Situation etwas verunklärt.

Das Projekt zeigt eine eindeutige Adressierung auf dem Dorfplatz, vereint Zugang, Carparkplätze und Anlieferung an diesem Ort und ist identifikationsstiftend. Die Einstellhallen-Ebene -1, Mall und Eingangsgeschoss, bildet die zweite Adresse, welche durch den Einstellhallenzugang erreicht wird. Diese Mall-Ebene weist Gewerbe- und Nutzflächen sowie Kurzzeitparkplätze auf und dient als Vorfahrt und Drop-off Zone. Auf der Ebene Bahneinstieg entsteht ein allmendartiger Zwischenbereich mit Sammelplatz für die Skischule und Après-Ski Restauration.

#### 2. Gesamterscheinung Talstation / Auftritt der Seilbahn / Identität

Das präzise Volumen der Bahnstation ist schlüssig gesetzt und materialisiert. Die Identität von der Bahnanlage wird subtil erreicht, ohne eine besondere Auffälligkeit im Orts- und Landschaftsbild darzustellen zu müssen.

#### 3. Personenfluss / Betriebsabläufe im Gebäude / Einstellhalle

Der Personenfluss und die Zugänglichkeit sind ausreichend dimensioniert und funktionstüchtig.

Die generelle Anordnung der Nutzräume entspricht den Vorgaben und vermag in diesem Betriebskonzept zu überzeugen. Die Einstellhalle ist effizient, entspricht den Anforderungen und kann effizient von zwei Aufgängen erreicht werden, ohne dass die Orientierung dadurch verunklärt wird.

#### 4. Organisation der Umgebungsbereiche / Anlieferung / Kurzzeitparking

Die Umgebung ist gestalterisch zurückhalten thematisiert, entspricht dem Grundthema der Beibehaltung von Topografie und Grünraum. Der Allmend-Bereich bei der Bahnstation wirkt mit Sicht auf Nutzung und Personenaufkommen leider etwas haltlos oder unfertig.

#### 5. Landschaftsbereiche / Aussenraum / Umgebung / Ökologie

Das Thema der Landschaft zwischen den Bauelementen als trennender Grünbereich der Ortsweiler ist stimmig umgesetzt. Die Aussenräume und deren thematische Freiraumangebote sind sehr zurückhaltend ausgearbeitet und entsprechen den Nutzungsaspekten mit Skifahrenden, Bikergruppen, Après-Ski und Spielaktivitäten an diesem Ort nicht. Die Kundenlenkung bedarf vermutlich mehr Klarheit durch gestalterische landschaftliche Mittel. Das erwartete Kundenaufkommen muss gelenkt werden, damit keine Friktionen zwischen Verkehr und Sporttreibenden entstehen kann.

Die Umgebung kann glaubhaft von künftigen ökologischen Aufwertungen sprechen, auch wenn entsprechende detaillierte Hinweise zurzeit noch fehlen.

#### **Mittelstation** (Architektur / Materialisierung / Integration im Landschaftsbild)

Wohltuend flankieren kleinere Nebenbauten aus Holz das technische Bauwerk der Umlenkstation der Bahnmittelstation. Von der voluminösen Garagierung der Kabinen ist landschaftlich sehr wenig zu erkennen, was dieser wertvollen Landschaftskammer entspricht. Die Funktionalität der Passagier-Flüsse ist gut hergeleitet und sichergestellt. Der sehr hohe Versatz zwischen der Ebene Bahnanlage und den Garagierungen ist für den reibungslosen Betrieb sehr umständlich und kapazitätsmässig ungenügend. Eine Höhendifferenz dieser zwei Ebenen muss durch Schrägseile statt mittels Vertikaltransport erfolgen können.

#### **Bergstation** (Architektur / Materialisierung / Integration im Landschaftsbild)

Die zurückhaltenden Zwillingbauten, welche bewusst thematisch mit der Talstation zusammen konzipiert wurden, sind gelungen, entsprechen funktional den Anforderungen und sind in ihrer architektonischen Erscheinung landschaftsverträglich gestaltet.

#### **Gesamtwürdigung**

Das Projekt « VERUEHI » verfolgt zielstrebig einen sehr landschaftlichen und ortsverträglichen Ansatz, vermag mit der gewählten Architektursprache der hölzernen Zwillingbauten für die Bahnanlagen und den siedlungszugehörigen Chaletbauten als Wohnbauten zu überzeugen.

Als Konsequenz vom durchlaufenden Landschaftsbezug werden die sichtbaren Bauvolumen minimiert und die Hauptnutzflächen wie auch die Kurzzeit-Parkplätze mit Drop off Zone in die Einstellhalle verlegt (Ebene -1 Mall und Eingangsgeschoss).

Diese Ebene -1 Mall und Eingangsgeschoss mit viel Leben (insbesondere zu den Betriebsstosszeiten) in den Einstellhallenräumen zu organisieren, ist aus betrieblicher Sicht wie auch von der Kundenlenkung/ Kundeorientierung her nicht geeignet.

Ein solches Betriebskonzept bedingt eine Gästedisziplin, damit alle Drop-off-Bewegungen zwingend in der Einstellhalle erfolgen. Dieser innenstädtische Ansatz ist durch die ländliche Prägung und die vorhandenen

Haltemöglichkeiten nicht durchzusetzen. Die Betriebskapazität von diesem Kurzzeit Parkplatz-System wird hinterfragt und das Ausladen von Kindern mit Ausrüstung ist aus Sicherheitsaspekten eher fragwürdig.

Die Anlieferung im 1. UG stellt eine eher teure und aus Sicht Betreiberin nicht geeignete Form dar. Der Kreis der Anlieferungsbetriebe ist für ein solches «indoor Prinzip» zu gross und uneinheitlich.

Das Beurteilungsgremium schätzt die klare Adressierung vom Dorfplatz, ist jedoch der Meinung, dass dieser Platz funktionsbezogen zur Vorfahrt verkommt, da die lateralen Attraktoren fehlen und keine ausreichende Aufenthaltsqualität auf dem Platz entstehen kann.

## **Kostenbeurteilung**

Das Projekt weist von allen das grösste Volumen sowie die grösste Fassadenfläche aus. Dies ist insbesondere auf die vollständige Einhausung der Bahntechnik bei Tal- und Bergstation zurückzuführen. Der Höhenversatz bei der Garagierung in der Mittelstation um ein ganzes Geschoss führt zu Mehrkosten. Der Anteil an Wohnen (verteilt auf 3 Gebäude) liegt klar über dem Durchschnitt, was auf eine ineffiziente Flächennutzung schliessen lässt.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Gesamtkosten bei diesem Projekt leicht über den anderen beiden Projekten liegen werden.