

htr.ch

bergbahnprojekt

Projekt Schilthornbahn 20XX mit einer Schweizer Neuheit

Die Schilthornbahn AG plant für das Projekt Schilthornbahn 20XX mit weniger Stützen und einem Novum in der Schweizer Seilbahnbranche.



Visualisierung: Station Birg.

Bild: zvg

Seit die Öffentlichkeit im Herbst 2018 über den Plan der neuen Schilthornbahn 20XX informiert wurde, konnten weitere Projektschritte entwickelt und umgesetzt werden. Der Gemeinderat von Lauterbrunnen hat die Unterlagen zur Überbauungsordnung inklusive Mitwirkungsbericht genehmigt und dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Diese Vorprüfung durch die kantonalen Fachstellen wird voraussichtlich bis zu den Sommerferien dauern.

Klassische Pendelbahn für die Sektion Stechelberg - Mürren

Im Weiteren informiert die Schilthornbahn AG am Freitag über den aktuellen Projektstand. So soll die direkte Verbindung Stechelberg - Mürren als klassische Pendelbahn mit 85er-Kabinen realisiert werden. Auf dieser ersten Sektion werden neu nur noch zwei statt drei Stützen benötigt; auf die bisherige Stütze mitten in den Häusern des Unterdorfes von Mürren kann verzichtet werden.

Dies sei unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Tragseile im Gegensatz zur Erstplanung und zur heutigen Ausführung fest abgespannt werden und dadurch einen deutlich geringeren Durchhang aufweisen, wie das Bergbahnunternehmen am Freitag in einer Mitteilung schreibt. Die Bahnachse werde dadurch minimal gegen Norden geschoben, wodurch keine Wohnhäuser mehr überfahren werden müssen. Es seien keine zusätzlichen Grundeigentümer betroffen und der Stationsstandort in Mürren bleibe unverändert.

[IMG 2]«Funifor»-Pendelbahn erstmals in der Schweiz

Nach wie vor als vollständig unabhängige Bahnen geplant und gebaut werden die Sektionen Mürren - Birg und Birg - Schilthorn. Dies ermöglicht einen ganzjährigen Betrieb auf das Schilthorn. «Diese beiden Sektionen werden nicht als klassische Luftseilbahnen gebaut. Wir haben uns für das System «Funifor»-Pendelbahn entschieden - eine Premiere in der Schweiz», schildert Peter Feuz, Präsident des Verwaltungsrates der Schilthornbahn AG. «Diese äusserst windstabile Pendelbahn-Technologie rangiert in Sachen Sicherheit, Technik und Ökonomie ganz oben. Sie zeichnet sich durch eine erkennbar breite Spur von 480 cm, statt 80 cm wie bei der klassischen Pendelbahn, sowie sehr kurze Gehänge von nur rund 2 Meter (gegenüber 7 Meter bei einer klassischen Pendelbahn) aus», beschreibt Christoph Egger, Direktor der Schilthornbahn AG, die Details.

Mit ihrer niedrigen Bahnhöhe und dem kurzen Gehänge wird sich die «Funifor» optimal in das schwierige Hochgebirge einfügen, die Bahn ist bedeutend windstabiler und daher sind deutlich tiefere Stationsgebäude möglich.

Auf der Sektion Mürren - Birg wird neu nur noch eine statt bisher zwei Stützen benötigt. Die Stützhöhe konnte gegenüber der ersten Planung massgeblich reduziert werden und ist nun bei 44 Metern Höhe (statt 64 Meter) geplant.

Die Sektion Mürren – Birg soll gebaut werden, während die bestehende Bahn noch in Betrieb ist. Die notwendige Parallelverschiebung der neuen Bahnachse konnte so weit reduziert werden, dass im Bereich Mürren voraussichtlich auf Rodungen sowie auf eine Verbreiterung der Waldschneise verzichtet werden kann.

Auf der obersten Sektion Birg – Schilthorn wird gänzlich auf eine Stütze verzichtet. Dank des windstabilen «Funifor»-Systems muss weniger Querverdelung berücksichtigt werden, womit der geplante Abtrag von 800 m³ Fels bei der Ausfahrt aus der Station Birg nicht notwendig wird.

Auch die 2016 gebaute und in Betrieb genommene Skifahrerrampe wird weiterhin als Einstieg ins Skigebiet genutzt werden können. Vergabe der Arbeiten erfolgt

Gestaltungskonzept Stationen und Landschaftsarchitektur Stechelberg

Da die Schilthornbahn Teil des Seilbahninventars Schweiz ist, würden besondere Ansprüche an die Architektur und Landschaftseinbettung der Stationsgebäude gestellt, heisst es laut Mitteilung weiter.

Gemeinsam mit dem Bundesamt für Kultur, der kantonalen Denkmalpflege und dem Heimatschutz Schweiz werde die Schilthornbahn in den nächsten sechs Monaten ein einheitliches Gestaltungskonzept für die Stationen erarbeiten.

Die Landschaft im Umfeld der Station Stechelberg ist aktuell geprägt durch Asphalt- und Kiesbelag, durch Eternitdächer sowie Betongebäude. Gemeinsam mit der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz soll ein Gestaltungskonzept für die Station Stechelberg mit dem Parkplatz erarbeitet werden, welches die Natur mehr ins Zentrum rückt. (htr)

Publiziert am Freitag, 26. April 2019

Involvierte Firmen

Der Verwaltungsrat der Schilthornbahn AG hat im März 2019 den Auftrag für die Detailprojektierung und den Bau der neuen Seilbahn an die Firma Garaventa, Goldau, vergeben. Die Projektleitung seitens Garaventa wird Raphael Reinle wahrnehmen. Dem Ingenieurbüro Theiler Ingenieure und der Soling AG, beide aus Thun, wurde als Arbeitsgemeinschaft (ARGE) der Bauingenieurauftrag zugesprochen. Die Projektleitung dieser ARGE wird Richard Spalinger wahrnehmen. Der Auftrag für die Materialeilbahnen (Baustellenlogistik, Baumaterialtransporte) wird durch Zingrich Cabletrans aus Reichenbach (BE) ausgeführt werden. Die Architektur wird erst im Rahmen des einheitlichen Gestaltungskonzepts ausgeschrieben und vergeben.