

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

**Herausgeber:** Hochparterre

**Band:** 28 (2015)

**Heft:** 1-2

**Artikel:** Seiltänzereien

**Autor:** Glanzmann, Lilia

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-595335>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Die Urdenbahn verbindet Arosa mit der 1,7 Kilometer entfernten Lenzerheide.

# Seiltänzereien

Die grösste Seilbahnkabine der Schweiz und eine Gondel mit offenem Verdeck: Mit Spektakel ersetzen die Bergbahnen ihre in die Jahre gekommenen Anlagen – wie Betreiber, Designer und Ingenieure agieren.

Text: Lilia Glanzmann, Fotos: Rolf Siegenthaler



Urdenbahn-Kabine: Der Designer Thomas Küchler liess sich von einem Stadtbus inspirieren.

In Graubünden – neben dem Wallis der wichtigste Winterferienkanton – haben die Bergbahnen in den letzten drei Wintern rund 16 Prozent weniger Billets verkauft. Sie reagieren darauf mit einem Wettrüsten. Neue Anlagen schaffen mehr Kapazitäten, bisher getrennte Skigebiete werden zusammengeschlossen. Grosse Gebiete profitieren auf Kosten der mittleren, denen es immer schlechter geht. Darauf setzen auch Arosa und die Lenzerheide: Für 35 Millionen Franken haben sie zwei Sesselbahnen und eine Luftseilbahn erstellt. Mit 225 Kilometern Piste ist «Arosa Lenzerheide» das zweitgrösste zusammenhängende Skigebiet Graubündens. Zwischen dem Aroser Hörnli und dem Urdenfürggli hat die Firma Steurer Seilbahnen aus Glarus zwei stützenlose, parallel verlaufende, einspurige Pendelbahnen installiert. Um das unberührte Urdenatal nicht mit Skiliften zu belasten, einigten sich die Bergbahnen mit Umweltorganisationen auf eine stützenfreie Anlage – eine 1,7 Kilometer lange Luftbrücke zwischen den beiden Regionen. Sie erschliesst keine eigenen Skipisten. Kostenpunkt: 21 Millionen Franken.

#### **Stadtbus am Seil**

Die zehn Meter langen und fünf Meter breiten Kabinen fassen je 150 Personen und sind damit die grössten der Schweiz. Gebaut hat sie das Berner Carrosserie-Unternehmen Gangloff, das Design zeichnete Thomas Küchler. Für den Entwurf hat er sich von einem Stadtbus inspirieren lassen – eine passende Metapher, wenn das Mobil auch durch eine weit spektakulärere Kulisse fährt. Prägend sind ein silberner Rahmen ohne Tragfunktion und zwei Finnen an der Unterseite der Kabine, die mit roten und weissen Positionsleuchten signalisieren, in welche Richtung die Bahn fährt. Zudem hat der Designer das Gehänge am Dach verkleidet, damit die Form aus einem Guss daherkommt. Verstecken lässt sich an Seilbahnkabinen aber wenig, da Schrauben regelmässig gewartet werden müssen. Riesige, abgeschrägte Panoramاسcheiben bieten den Fahrgästen freien Blick auf das Urental. Doch das viele Sicherheitsverbundglas drückt auf die Gesamtlast der Anlage. Die beiden Gondeln hängen an vier armdicken Tragseilen von je 75 Tonnen Eigengewicht mit einer Leerseilspannung von je 150 Tonnen. Die träge Kabine hat auch einen Vorteil: Auf der langen Strecke ohne Masten schaukelt sie nur leicht.

Die abfallenden Scheiben, die der Bahn ihr auffallendes Aussehen verleihen, haben einen Nachteil: Im Winter sammelt sich darauf Schnee, der geräumt werden muss. Denn ein Stationsgebäude gibt es nicht – die vier roten Antriebs- und Umlenkräder, Stahlträger und Gestänge, Beton und verwinkelte Servicetreppen stehen wuchtig und frei im Gelände. Auf diese rohe Plattform hatte Thomas Küchler nur wenig Einfluss: Er bestimmte nur die Farbe der Perrongeländer und das Material der Kommandokabine, die nun mit dem Anthrazit, Silber und Blau der Kabine korrespondieren: «Was die gestalterische Integration der Stationen angeht, gibt es generell noch viel zu tun.»

Nebst Form und Farbe der Kabine war die Gestaltung eines reibungslosen Ein- und Ausstiegs wichtig: «Wir planten drei Türen mit möglichst grossen Schiebeflächen», sagt Küchler. Ein Kipp-Rampen-System lotst die Fahrgäste zügig in die Kabinen und geleitet sie beim Ausstieg auf der anderen Seite hinaus. Sind die Türen auf beiden Seiten wieder geschlossen, dauert die Fahrt nur vier Minuten. Wenn die Anlage denn eingesetzt werden kann: Zur Saisoneröffnung Anfang Dezember lag zu wenig Schnee, die Verbindungsbahn stand still. Das ist nicht aussergewöhnlich – vierzig Prozent der Schweizer Skipisten werden mittlerweile künstlich beschneit.

Wie die Aroser und die Heidner kämpfen alle Bergbahnen mit einem Problem: weniger Gäste, schwindender Umsatz. Doch anstatt sich diesem Umstand anzupassen und einen Gang herunterzuschalten, bauen und erweitern die Betreiber umso entschlossener ihre Bahnen – eine vergleichbare Dynamik gab es letztmals Ende der Neunzigerjahre siehe Hochparterre 11/00.

#### **Im Cabrio auf den Berg**

Der Zusammenschluss von Skigebieten mit Seilbahnen ist ein Teil des Wettrüstens in den Schweizer Bergen. Der andere ist der Ersatz alter Anlagen, die einst für die Fahrt vom Tal auf den Berg sorgten, durch Spektakelmaschinen. Zu diesen Aufrüstern gehören die Stanserhornbahnen. «Cabrios» fahren mit offenem Obergeschoss in acht Minuten auf das 1850 Meter hohe Horn. Da die Kabinen eine Reihe weiterer Projekte geprägt haben, lohnt es sich, diese Bahn genauer anzuschauen. Dreissig Passagiere haben auf der fahrenden Terrasse Platz, weitere dreissig unter Deck. Die Kabinen hängen nicht an einem Tragseil, sondern an zweien, die seitlich vorbeilaufen – das benötigt eine neue Infrastruktur aus Stützen, Fördertechnik, Stationen und Kabinen. Kostenpunkt: 28 Millionen Franken. Eine herkömmliche Bahn hätte es bereits für 22 Millionen Franken gegeben. Viel Aufwand für eine Bahn, die von April bis November fährt – das Stanserhorn ist ein Sommerberg, Skifahren, Schneewandern oder Schlitteln sind nicht möglich.

#### **Herbstwind**

An gewissen Herbsttagen windet es am Stanserhorn kräftig. Da das Bundesamt für Verkehr die bestehende Seilbahn als zu wenig windsicher einstuft, hat es ihr die Konzession nicht verlängert. Also entschied der Verwaltungsrat in Stans, die Anlage komplett zu erneuern – und alles ist viel aufwendiger geworden. Die alte Stanserhornbahn kostete 1974 noch 4,46 Millionen Franken.

Der Windsicherheit wegen diskutierte der Direktor Jürg Balsiger mit dem befreundeten ETH-Ingenieur Reto Canale, ob die neue Bahn auch breitspurig, an zwei seitlich laufenden Tragseilen, fahren könne. Auf dem vielzitierten Tischset entstand so die Idee einer Bahn mit offenem →



Haltestangen unterteilen den Innenraum der Urdenbahn-Kabine in drei Sektoren.



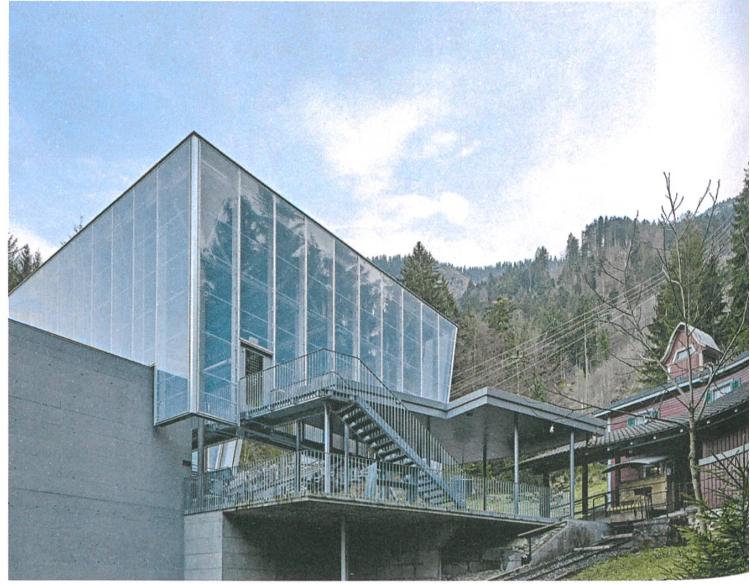
Urdenbahn zwischen Arosa und Lenzerheide: Die zehn Meter langen und fünf Meter breiten Kabinen fassen je 150 Personen und sind damit die grössten der Schweiz.



«Cabrio» am Stanserhorn mit Blick auf den Vierwaldstättersee: Dreissig Passagiere haben auf der fahrenden Terrasse Platz, weitere dreissig unter Deck.



Die Mäste am Stanserhorn sind 24 Meter breit.



Die historische Standseilbahn bestimmt weiterhin die Frequenz der Luftseilbahn.  
Hölzerne Wagen bringen jeweils dreissig Gäste von Stans zur Zwischenstation Käti.



Der Steuerkasten ist in  
die Wendeltreppe integriert.



Das offene Oberdeck der Stanserhorn-Kabine.

→ Oberdeck – einem «Cabrio». «Diese Idee wollten wir mit Garaventa weiterdenken», sagt Balsiger. Deshalb bestellte man beim Seilbahnbau-Generalunternehmen im dreisig Kilometer entfernten Goldau eine Offerte. Zeitgleich liess man sich von drei Unternehmen eine herkömmliche Bahn offerieren. Der Verwaltungsrat wollte das «Cabrio» und damit die sechs Millionen Mehrkosten. Zu diesem Entscheid ermutigte auch ein Kredit in ebendieser Höhe aus dem Topf der Neuen Regionalpolitik: Bund und Kantone unterstützen Berggebiete und Randregionen «bei der Bewältigung des Strukturwandels».

#### **Kein Leichtes**

Garaventa bekam den Auftrag für die Neuentwicklung, die Kabine baute – wie jene für Arosa – die Carrosserie Gangloff aus Bern. «Deren Design überzeugte uns – es war filigraner als die anderen Entwürfe», sagt Jürg Balsiger. Es sollte eine leichte Kabine werden. Entworfen hat sie ebenfalls der Designer Thomas Küchler. Vorgegeben waren ihm die ungefähren Proportionen einer doppelstöckigen Kabine für sechzig Personen. Ausserdem wollten die Stanser «viel Glas». Die ersten Skizzen wirkten luftig – noch ohne Treppe, mit dünnen Böden und transparent. Ein asymmetrischer Rahmen imitiert eine tragende Funktion, um dem Fahrgast Sicherheit zu vermitteln. Für die zweite Etage liess sich der Designer von der Aussicht inspirieren: «Der Blick auf den Vierwaldstättersee brachte mich auf die Idee eines Schiffstecks», sagt Küchler.

Die Technik hat den Designer herausfordert: «Vor allem die Schnittstelle zwischen Kabine und dem sich seitlich anschmiegenden Fahrwerk überarbeiteten wir wieder und wieder.» Bis zur fertigen Version durchliefen Technik und Entwurf 17 Varianten. Vieles war konstruktiv unklar, da die Statik bei einer herkömmlichen Seilbahn normalerweise am Dach hängt: «Doch Garaventas Konstrukteure brachten zwischenzeitlich ein drittes Zugseil ins Spiel, das sie unten mittig platzierten», sagt Küchler. «Die Bahn erinnerte dann an ein Alien.» Schliesslich liess sich das Problem durch zwei unabhängige Zugseilschläufen und Fahrwerke auf jeder Seite lösen.

Ein weiteres Problem des offenen Oberdecks war die Sicherheit, da die Bahn über vier Stützen fährt und dabei leicht schaukelt: «Bei einer Notbremsung hätte vielleicht jemand über den Balkon fallen können», sagt Küchler. Damit die Kabine stets waagrecht steht, waren Hydraulik-Tanks nötig, die die Konstrukteure im Boden integrierten, was diesen wachsen liess. Für solche sicherheitstechnischen Punkte war der Designer nicht zuständig: «Über Fragen wie etwa die Höhe der Brüstung entscheiden die Ingenieure und gültige Normen.» Seine Aufgabe konzentrierte er auf die Formgebung, und er bestimmte die Materialien für den Innenausbau. Auf dem Oberdeck liegt ein Holzboden, der an ein Schiffsdeck erinnert. Im Erdgeschoss war das nicht möglich: «Die Gondel ist auch ein Arbeits- und Transportgerät für das Bergrestaurant.»

#### **Design an letzter Stelle**

So hat sich Küchlers erster, leichter Entwurf schliesslich doch zu einem behäbigen Körper gewandelt. Zwar sind die Scheiben bodentief, doch wird die Transparenz durch den massiven Zwischenboden und die Wendeltreppe eingeschränkt. Das Glas wirkt leicht und wiegt schwer. Denn was vor zwanzig Jahren leichtes Plexiglas war, ist heute kratzfeste Verbundglas. Die Wanderlast des Fahrzeugs – eine Kabine inklusive die Maximalbesetzung mit Gästen – beträgt in Stans 16 340 Kilogramm. Dadurch werden auch die Seile mächtiger. Sie sind viermal schwerer als bei der vorhergehenden Bahn.

Eigenartig ist bei dem vielen Glas, dass ein Punktraster auf die Scheiben geklebt wurde. «Es zieht sich von der Visitenkarte bis zur Fassade der Stationen im visuellen Erscheinungsbild der Seilbahn durch», erklärt Thomas Küchler. «Auf der Kabine ist es auch funktionaler Sichtschutz für Menschen, die nicht schwindelfrei sind. Und wir kaschieren damit den massiven Zwischenboden mit den Steuerungskästen.»

In der Seilbahnbranche kann der Designer bis heute keine Entwürfe von Grund auf denken: «Ich stehe normalerweise am Ende der Nahrungskette – erst kommt die Destination mit einer Idee oder einem Bedürfnis, dann folgen Seilbahn- und Kabinenbauer mit den technischen Details, und erst dann kommt die Gestaltung.» In dieser designfernen Branche braucht es viel Hartnäckigkeit. Küchler legt solche an den Tag. Durch seine Zusammenarbeit mit dem Kabinenbauer Gangloff verschafft er dem Design einen höheren Stellenwert – langsam, aber stetig.

#### **Die andern machens nach**

Die Fahrt aufs Stanserhorn mit der offenen Kabine ist spektakulär: Da Trag- und Zugseile seitlich angebracht sind, bietet sich den Fahrgästen ein unverstellter Blick. Talwärts meldet sich beim einen oder andern, der auf Deck steht, ein mulmiges Gefühl. Die Überfahrt der imposanten, 24 Meter breiten Masten ist ungewohnt, da das rettende Seil im Blickfeld fehlt. Stabilisatoren im Bodenbereich der Kabine gleichen das Schaukeln jedoch rasch aus, die Fahrt verläuft ruhig und in flottem Tempo.

Auf dem Gipfel bietet sich ein illustres Panorama: die Rigi als Königin der Berge, Luzerns Hausberg Pilatus, der Titlis – das Stanserhorn konkurriert mit starken Nachbarn. «Als Horn sind wir verwechselbar», sagt Jürg Balsiger. Mit dem «Cabrio» hat der Berg nun ein Gesicht bekommen, vierzig Prozent mehr Gäste sind in den letzten zwei Jahren auf das Stanserhorn gefahren. Nun ziehen auch die umliegenden Bahnen nach: Die Pilatusbahnen eröffnen diesen Frühling den «Dragon Ride», eine Kabine, die an das Cockpit eines Helikopters erinnert. Die Rivalität hat Tradition: Es heisst, der Planer der ersten Stanserhornbahn, F.J. Bucher-Durrer, habe diese nur gebaut, da er einen Sitz im Verwaltungsrat der Pilatusbahn nicht erhalten hatte. ●



Die Seile der «Cabrio»-Bahn sind viermal schwerer als jene der vorherigen Bahn.

# Bergbau

Grösser und schneller heisst nicht besser gestaltet. Unsere Galerie zeigt aktuelle Projekte: Neubauten, Revisionen, Ausbauten. Aktuell investiert die Seilbahnbranche insgesamt zwischen 350 und 550 Millionen Franken jährlich in Bahnanlagen, Stationen sowie Beschneiung und Pistenmaschinen. Nächstes Jahr steigt zudem Andermatt-Sedrun mit ein. Für rund 130 Millionen Franken baut Investor Samih Sawiris neue Lifte, ersetzt alte und baut neue Beschneiungsanlagen.

Weitere Seilbahnprojekte im Bild.

[www.hochparterre.ch](http://www.hochparterre.ch)



## Rothorn, Lenzerheide

Die Lenzerheide setzt auf eine Gondelfamilie mit durchgängiger Formensprache. Eine Kabine der Urdenbahn ist jedoch dreimal grösser als diese Kabine der Rothornbahn. Sie wirkt deshalb gedrungen. Zudem bleibt das alte Gehänge bestehen. Es wird einzügig neu gestrichen, was nach Flickwerk aussieht.  
Seilbahn-GU: Garaventa, Goldau  
Designer: Kuechler Design, Bern  
Karosseriebauer: Gangloff, Bern  
Investition: Fr. 2,5 Mio.  
Kapazität: 60 Personen  
Förderleistung: 560 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 6 Minuten  
Gewicht einer Kabine: 1870 kg  
Eröffnung: Juni 2015



## Jakobshorn, Davos

Bei der alten Bahn war nicht nur der Lack ab, sie bot mit fünfzig Stehplätzen zu wenig Raum. Die neue Kabine bietet nun doppelt so viel Platz – und erscheint entsprechend mächtig. Die dunkle Farbe und auffällige Stationsgebäude von Maurusfrei Architekten tragen ihren Teil zum schnittigen Auftritt bei.  
Seilbahn-GU: Garaventa, Goldau  
Designer: Sergio Stanisci, CWA intern  
Karosseriebauer: CWA, Olten  
Investition: Fr. 23 Mio.  
Kapazität: 100 Personen  
Förderleistung: 1220 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 3 Minuten  
Gewicht einer Kabine: 7700 kg  
Baujahr: 2014



## Stand-Xpress Metsch, Lenk

Die erste Zehnergondel im Berner Oberland ist vom verbreiteten Typ «Diamond» siehe «Tigignas-Somtgant, Savognin». Die Farbe bei Standardanlagen, hier Blau, bestimmt meist der Betreiber und dessen Corporate Design. Technisch bieten die Gondeln eine modulare Bauweise und Kapazitäten von vier bis zwanzig Personen.  
Seilbahn-GU: Leitner, Sterzing (I)  
Designer: Pininfarina, Cambiano (I)  
Karosseriebauer:  
Sigma, Veyrins-Thuellin (F)  
Investition: Fr. 25 Mio.  
Kapazität: 10 Personen  
Förderleistung: 2400 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 2 Minuten 29 Sekunden  
Gewicht einer Kabine: 550 kg  
Baujahr: 2014



## Tigignas-Somtgant, Savognin

Die 2003 von Pininfarina entworfenen «Diamond»-Kabinen des französischen Herstellers Sigma gondeln zu Tausenden durch die Landschaft: Anfang 2014 verliess die zehntausendste Kabine das Werk. Die facettierte Form hat auffällige Eckprofile, die am Berg unnötig ins Auge stechen.  
Seilbahn-GU: Leitner, Sterzing (I)  
Designer: Pininfarina, Cambiano (I)  
Karosseriebauer:  
Sigma, Veyrins-Thuellin (F)  
Investition: Fr. 22 Mio.  
Kapazität: 10 Personen  
Förderleistung: 2600 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 4 Minuten 30 Sekunden  
Gewicht einer Kabine: 550 kg  
Baujahr: 2012



## Churwalden, Lenzerheide

Die Bergbahnen Lenzerheide ersetzen die Sesselbahn Churwalden durch Gondeln in Fässchenform – aus dem Porsche Design Studio. Dieses entwarf bisher nur Sesselstühle, nun planen die Designer aus Zell am See mit dem Bahnhersteller Bartholet erstmals eine Gondel.  
Seilbahn-GU: Bartholet, Flums  
Designer: Porsche Design Studio,  
Zell am See (A)  
Karosseriebauer: Gangloff, Bern  
Investition: Fr. 13 Mio. inklusive  
Einstiegsportal Churwalden  
Kapazität: 8 Personen  
Förderleistung: bis 2200 Personen  
pro Stunde  
Fahrzeit: 5 Minuten  
Gewicht einer Kabine: 450 kg  
Baubeginn: April 2015



## Weissenstein, Solothurn

Nach jahrelangem Hin und Her ersetzen nun «Omega IV-6, LWI»-Gondeln die Von-Roll-Sesselbahn von 1950. Statt auf die Schönheit der alten Sesseli zu vertrauen, kauften die Betreiber eine verwechselbare Kabine, die schon 16 000 Mal vom Band lief. Ein touristischer Fauxpas: Auch die Dampfer auf dem Vierwaldstättersee hätten in den Siebzigerjahren verschrottet werden sollen, heute sind sie Publikumsmagnete.  
Seilbahn-GU: Garaventa, Goldau  
Designer: Sergio Stanisci, CWA intern  
Karosseriebauer: CWA, Olten  
Investition: Fr. 24 Mio.  
Kapazität: 6 Personen  
Förderleistung: 900 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 9 Minuten 47 Sekunden  
Gewicht einer Kabine: 500 kg  
Baujahr: 2014



#### Rotair, Titlis

Altes Konzept neu interpretiert: Als erste drehbare Luftseilbahn der Welt hat die Rotair-Seilbahn Geschichte geschrieben. Ab diesem Winter dreht sich während der Fahrt nun nicht mehr nur der Boden, sondern die ganze Kabine einmal um die eigene Achse. Vorteil: An die Wand gestellte Ski bleiben stehen. Gedeckte Farben kommen dem Retrolayout zugute. Seilbahn-GU: Garaventa, Goldau  
Designer: Sergio Stanisci, CWA intern  
Karosseriebauer: CWA  
Investition: Fr. 3 Mio.  
Kapazität: 74 Personen  
Förderleistung: 925 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 4 Minuten  
Gewicht einer Kabine: 5000 kg  
Baujahr: 2014



#### Dragon Ride, Pilatus

«Nur Fliegen ist schöner» – mit diesem Spruch werben die Pilatusbahnen für ihre neuen Kabinen. Sie erinnern an das Cockpit eines Heliokopters, übergrosse Scheiben betonen das Spektakel.  
Seilbahn-GU: Garaventa, Goldau  
Designer: Sergio Stanisci, CWA intern  
Karosseriebauer: CWA, Olten  
Investition: Fr. 18 Mio.  
Kapazität: 55 Personen  
Förderleistung: 589 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 3 Minuten 39 Sekunden  
Gewicht einer Kabine: 7500 kg  
Eröffnung: 1. April 2015



#### Sessellift Lavadinas, Laax

Laax setzt seit Längerem auf technische Spielereien und baute 2005 die erste Anlage mit geheizten Sitzen. Hier nun finden sich auf der Rückseite zusätzlich Solarpanels für den Strombedarf der Heizung. Ein Gelenk in der Aufhängung macht den Sessel zudem um 45 Grad schwenkbar, damit der Guest statt den Rücken des Vordermanns das Panorama genießen kann – Bequemlichkeit am Berg.  
Seilbahn-GU: Bartholet, Flums  
Designer: Porsche Design Studio, Zell am See (A)  
Karosseriebauer: Bartholet, Flums  
Investition: Fr. 16,5 Mio.  
Kapazität: 6 Personen  
Förderleistung: 2400 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 6 Minuten  
Gewicht einer Kabine: 670 kg  
Baujahr: 2012



#### Standseilbahn, Stoos

Wenig formale Raffinesse, dafür ingenieuer Sachverstand: Die Schweizer planen die steilste Standseilbahn der Welt mit zwei Wagen mit einer Steigung von 110 Prozent: Vier zylinderförmige Personenabteile halten sich drehend gelagert ständig waagrecht – eine Raupe am Berg, brachial gestaltet.  
Seilbahn-GU: Garaventa, Goldau  
Designer: Sergio Stanisci, CWA intern  
Karosseriebauer: CWA, Olten  
Investition: Fr. 52 Mio.  
Kapazität: 136 Personen  
Förderleistung: 1500 Personen pro Stunde  
Fahrzeit: 3 bis 5 Minuten  
Gewicht einer Kabine: noch nicht bekannt  
Eröffnung: 2016

**Machen Sie  
mehr aus sich.  
Und aus unserer  
Gesellschaft.**

**NEU: CAS Kinder und ihre  
Lebenswelten – Kita, Schule,  
Quartier, Stadt**

Der CAS fokussiert auf die Alltagswelten von Kindern – und nimmt dabei deren Perspektive ein. Die Teilnehmenden lernen, wie in konkreten Praxisfeldern die Sicht der Kinder eingebracht werden kann. Zudem wird aufgezeigt, wie Sie multidisziplinäre Perspektiven erarbeiten können, um Entwicklungs(zeit)räume für Kinder zu schaffen.  
CAS-Start im August 2015.

**CAS Gemeinwesen –  
Planung, Entwicklung und  
Partizipation**

Der gesellschaftliche Wandel verändert Städte und Gemeinden stark. Professionelles Handeln bedeutet, relevante Entwicklungen und Prozesse zu erkennen und zu verstehen. Der CAS bietet Orientierungshilfe und Handlungsanleitung zugleich.  
CAS-Start im August 2015.

**Seminarreise nach Bangalore,  
Indien: sozial nachhaltige  
Dorf- und Stadtentwicklung**

Fachleuten aus Sozialwesen und Architektur erhalten Einblick in ländliche und städtische Realitäten im Ballungsraum Bangalore. Sie befassen sich konkret mit sozialer Nachhaltigkeit und profitieren von der Auseinandersetzung mit unvertrauten Bewältigungsstrategien. Informationsveranstaltung: 27. Januar 2015.  
Reisedaten: 14. bis 27. November 2015.

**Jetzt im  
Toni-Areal in  
Zürich-West**

Detailprospekte  
und Anmeldung für  
die Informationsver-  
anstaltungen finden Sie unter  
[www.sozialearbeit.zhaw.ch](http://www.sozialearbeit.zhaw.ch)