



HOCH PART ERRE



1-2/15

Wettrüsten am hohen Seil Seite 34

Graber Pulver vergraben in Genf ein Museum Seite 12

Landgesetz: Jetzt wirds konkret Seite 18



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

Seiltänzerereien

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 Stadtbuss inspirieren.

In Graubünden – neben dem Wallis der wichtigste Winterferienkanton – haben die Bergbahnen in den letzten drei Wintern rund 16 Prozent weniger Billetts 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 Arosener Hörnli und dem Urdenfürggli hat die Firma Steuerer Seilbahnen aus Glarus zwei stützenlose, parallel verlaufende, einspurige Pendelbahnen installiert. Um das unberührte Urdenental 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 Positionslampen signalisieren, in welche Richtung die Bahn fährt. Zudem hat der Designer das Gehäuse 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 Panoramascheiben bieten den Fahrgästen freien Blick auf das Urdenental. 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 Servicetreppe 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 Saisonöffnung 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 Arosener 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, Förder-technik, 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 einstufte, 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 Masten 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 Kälti.



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 dreissig 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 Kuchler. 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 Schiffdecks», sagt Kuchler.

Die Technik hat den Designer herausgefordert: «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 Kuchler. «Die Bahn erinnerte dann an ein Alien.» Schliesslich liess sich das Problem durch zwei unabhängige Zugseilschlaufen 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 Kuchler. 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 Schiffdeck 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 Kuchlers 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 kratzfestes 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 Kuchler. «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. Kuchler 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 Beschneigung 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 Beschneigungsanlagen.

Weitere Seilbahnprojekte im Bild.

www.hochparterre.ch



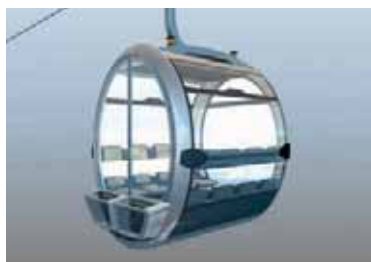
Jakobshorn, Davos

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 «Tignes-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



Churwalden, Lenzerheide

Die Bergbahnen Lenzerheide ersetzen die Sesselbahn Churwalden durch Gondeln in Fässchenform – aus dem Porsche Design Studio. Dieses entwarf bisher nur Sessellifte, nun planen die Designer aus Zell am See mit dem Bahnhersteller Barholet erstmals eine Gondel.
Seilbahn-GU: Barholet, 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



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 einzig 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



Tignes-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



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

**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 auf-
gezeigt, 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 Gemein-
den 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 profi-
tieren von der Auseinandersetzung
mit unvertrauten Bewältigungs-
strategien. Informationsver-
anstaltung: 27. Januar 2015.
Reisedaten: 14. bis 27. Novem-
ber 2015.

Jetzt im
Toni-Areal in
Zürich-West

Detailprospekte
und Anmeldung für
die Informationsver-
anstaltungen finden Sie unter
➤ www.sozialearbeit.zhaw.ch



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 ge-
stellte 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 Cock-
pit eines Helikopters, über grosse 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 An-
lage mit geheizten Sitzen. Hier nun finden
sich auf der Rückseite zusätzlich Solar-
panels für den Strombedarf der Heizung.
Ein Gelenk in der Aufhängung macht
den Sessel zudem um 45 Grad schwenk-
bar, damit der Gast statt den Rücken
des Vordermanns das Panorama genie-
sen 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 ingeni-
euser Sachverstand: Die Schwyzer planen
die steilste Standseilbahn der Welt
mit zwei Wagen mit einer Steigung von
110 Prozent: Vier zylinderförmige Per-
sonenabteile 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