

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 28 (2015)
Heft: 1-2

Artikel: Seiltänzerereien
Autor: Glanzmann, Lilia
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-595335>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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



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 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 Arosener Hörnli und dem Urdenfürggli hat die Firma Steurer Seilbahnen aus Glarus zwei stützenlose, parallel verlaufende, einspurige Pendelbahnen installiert. Um das unberührte Urdenal 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 Panoramasscheiben bieten den Fahrgästen freien Blick auf das Urdenal. Doch das viele Sicherheitsverbundglas drückt auf die Gesamtlast der Anlage. Die beiden Gondeln hängen an vier armdicken Trageseilen 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 planen 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 Trageseil, 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 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 Trageseilen, fahren könne. Auf dem zeitzierten 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 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 Schiffdecks», sagt Küchler.

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 Küchler. «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 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 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 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 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 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 Beschneidung 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 Beschneidungsanlagen.

Weitere Seilbahnprojekte im Bild.

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 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



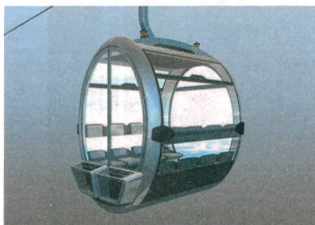
Jakobshorn, Davos
Bei der alten Bahn war nicht nur der Lack ab, sie bot mit fünfzig Stehplätzen zu wenig Raum. Die neue Kabine bietet nun doppelt so viel Platz – und erscheint entsprechend mächtig. Die dunkle Farbe und auffällige Stationsgebäude von Maurusfrei Architekten tragen ihren Teil zum schnittigen 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 «Tignas-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



Tignas-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 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



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



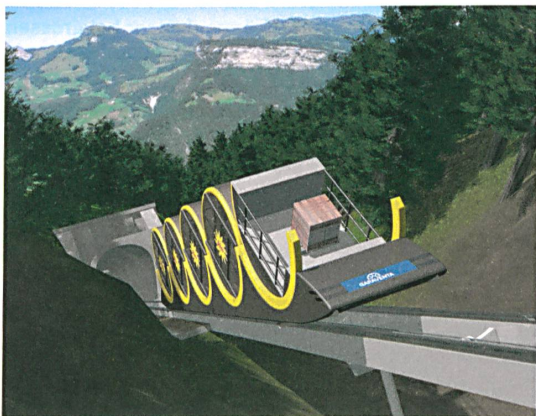
Rotair, Titlis
 Altes Konzept neu interpretiert: Als erste drehbare Luftseilbahn der Welt hat die Rotair-Seilbahn Geschichte geschrieben. Ab diesem Winter dreht sich während der Fahrt nun nicht mehr nur der Boden, sondern die ganze Kabine einmal um die eigene Achse. Vorteil: An die Wand gestellte Ski 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 Helikopters, 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 Gast statt den Rücken des Vordermanns das Panorama genießen kann – Bequemlichkeit am Berg.
 Seilbahn-GU: Barholet, Flums
 Designer: Porsche Design Studio, Zell am See (A)
 Karosseriebauer: Barholet, 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, Stos
 Wenig formale Raffinesse, dafür ingenieurer Sachverstand: Die Schwyzer 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

Zürcher Hochschule
 für Angewandte Wissenschaften

zhaw

Soziale Arbeit
 Weiterbildung

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