

CWA baut Kabinen für Vorzeige-Stadtseilbahn in Paris

Gondelkabinen der CWA aus Olten werden in die ganze Welt geliefert. Die Schweiz aber hat ihre Seilbahn-Pionierrolle aus der Hand gegeben. Jetzt fordert CEO Thomas Hunziker ein Umdenken im Bereich öffentlicher Verkehr. Welche Rolle das Paris-Projekt dabei spielt.

Sébastien Lavoyer

Ein kreischendes Schleifgeräusch unterbricht Thomas Hunziker. Er steht vor den neu gebauten Standseilbahnfahrzeugen Siere-Crans Montana. In den Sommermonaten hat Garaventa im Auftrag der Walliser die Seilbahntechnik und die knapp 4 Kilometer lange Strecke komplett erneuert. Sechs bis zehn Fahrzeuge in der Grösseordnung der Crans-Montana-Bahn realisierte die CWA jährlich, sagte der CEO des Olten Carrosserie-Unternehmens eben, als er von der Schleifmaschine unterbrochen wurde.

Neben an werden die Kabinen der 4er-Gondel der Mölltaler Gletscherbahn (Österreich) einer umfassenden Revision unterzogen. Es sind Kabinen des Typs Omega s, 1983 auf den Markt gebracht, waren sie die erste Generation der Omega-Kabinen. Kein anderer Kabinentyp verkaufte sich häufiger als Omega. Seit vier Jahren ist Omega V, die fünfte Generation, auf dem Markt. Man findet sie unter anderem bei der V-Bahn von Grindelwald auf den Männlichen.

Europa stagniert – Asien und Südamerika wachsen

Omega 4 und 5 sind die Bestseller der CWA. 2000 bis 3000 Kabinen und Fahrzeuge sind es insgesamt, die das Werk in Olten jährlich verlassen, das ergänzt Hunziker, als es wieder ruhiger ist. Bestimmt für Umlaufbahnen, Pendelbahnen oder Standseilbahnen, aber auch mal für eine Flughafenbahn oder den Hogwarts-Express der Universal Studios in Florida.

Die Schweiz ist zwar Pionierland, wenn es um Seilbahnen geht, aber der Grossteil der Kabinen aus Olten geht in die weite Welt hinaus. Hunziker sagt: «Über 90 Prozent von dem, was wir hier bauen, geht ins Ausland.» Noch immer ist der Alpenraum bezüglich Umsatz das Zentrum des Seilbahn-Universums von Doppelmayr-Garaventa, dem Mutterhaus von CWA. Rund 40 Prozent setzt der Seilbahn-Weltmarktführer hier um (siehe Box unten).

Aber nur selten werden neue Linien erschlossen wie beispielsweise der Teil der V-Bahn, der Grindelwald mit dem Eiger verbindet. Die Regel sind Erneuerungen bestehender Anlagen. Oft geht es um mehr Komfort, auch um die Ausweitung des Sommerangebotes, Stichwort Mountainbike, und damit einhergehende angepasste Anforderungen an das Transportsystem. Hunziker sagt: «Der Markt bei den klassischen Winter-sportgebieten ist auf sehr gutem Niveau stabil.» Stabil, aber nicht wachsend.

Die Wachstumsmärkte sind anderswo. Zum Beispiel in Südostasien, wo immer mehr Touristenattraktionen mit Seilbahnen erschlossen werden. Wie die 2016 eröffnete Pendelbahn in der Halong-Bucht Vietnams. In den grössten Pendelbahnkabinen der Welt schweben seither pro Fahrzeug 230 Personen auf zwei Stockwerken über die Bucht. Die Kabinen wurden in Olten gebaut. Riesiges Potenzial verspricht man sich bei den Kabinenbauern auch von den Stadtseilbahnen. La Paz verfügt mit einem über 30 Kilometer weit reichenden Seilbahn-Netz über das grösste zum öffentlichen Verkehr zählende Gondelnetz der Welt. Die Kabinen kommen aus Olten. Und, so Hunziker weiter: «Vor knapp zwei Jahren haben wir fast 400 Gondelkabinen für die Stadtseilbahn in Mexiko City bauen können.»

In 33 Minuten bringt die Cablebus Línea 1 die Bewohnerinnen und Be-

wohner des Stadtteils Gustavo A. Madero im Norden der 20-Millionen-Metropole über hügeliges Gelände in das 10 Kilometer entfernte Viertel Cuatepec mit Metro- und Busanschluss. Bis zu 144 000 Personen können täglich befördert werden. Zuverlässig über dem stockenden Verkehr schwebend.

Paris setzt auf eine Seilbahn als öffentliches Verkehrsmittel

Die Schweiz habe wichtige Pionierarbeit geleistet. Gerade auch bei den Stadtseilbahnen, beispielsweise mit dem vor über 100 Jahren erbauten Marzili-Bähnchen in Bern oder der Polybahn in Zürich. Aber, so Hunziker: «Es ist wichtig, dass wir diese Innovationskraft nicht verlieren.» Während in Lateinamerika «die Seilbahn als städtisches Verkehrsmittel akzeptiert» sei, verbinde man sie bei uns noch immer automatisch mit Skifahren oder Bergenerlebnis. Hunziker: «Es braucht einen Paradigmenwechsel.»

Und Projekte wie die Aaregondel (siehe Text unten rechts), muss man anfügen. Leute wie Reto Grimm, der Mann, der die Idee aufbrachte. Leute, die vorangehen. Aber auch Behörden, die umdenken, die die Seilbahn als Möglichkeit sehen, den öffentlichen Verkehr zum Fliegen zu bringen und da-

«Das Paris-Projekt könnte die Diskussion über Stadtseilbahnen in Europa neu entfachen.»

Thomas Hunziker
CWA-CEO

So wurde die CWA Teil des grössten Seilbahnbauers der Welt

Die CWA wurde 1939 von Anton Frech als Carrosserie-Werke Aarburg gegründet. Er begann mit dem Umbau amerikanischer Autos zu Sanitäts- und Feuerwehrfahrern. Die erste Seilbahnkabine baute Frech 1956 für seinen Militärkollegen Gerhard Müller, einen Schweizer Seilbahn-Innovator, und schon damals war die Konstruktion im Aluminium-Leichtbau. Anfang der 70er-Jahre arbeitete man erstmals mit dem österreichischen Seilbahnbauer Doppelmayr zusammen, der 2001 die CWA von der Familie Frech übernahm.

Kurz darauf wird der Dauerbrenner der letzten Jahrzehnte auf den Markt gebracht, die Omega-Kabine, deren Anfänge in die 80er-Jahre zurückreichen. Ab 2014 beginnt in La Paz der Bau des grössten urbanen Seilbahnnetzes der Welt. Die CWA liefert bis am Schluss rund 1500 Omega-Kabinen in die Hauptstadt Bolivien. 2016 baut die CWA die grösste Pendelbahnkabine der Welt, die in Vietnam bis zu 230 Pas-

sagiere auf einmal transportiert. Seit der Fusion mit Garaventa aus der Zentralschweiz ist das Mutterhaus der CWA, die Doppelmayr Gruppe, mit rund 60 Prozent Marktanteil klare

mit die Strassen zu entlasten. So wie es La Paz vor rund 10 Jahren mit dem Bau der ersten kuppelbaren Kabinenbahn im städtischen Gebiet angefangen hat. Europa stand und steht dieser Entwicklung noch immer zögerlich gegenüber. Hunziker: «Es gibt kaum ein wirkliches Vorzeige-Projekt.» Doch das ändert sich gerade. Im Süden von Paris baut Doppelmayr für den Auftraggeber Île-de-France Mobilités eine Seilbahn. Die 4,5 Kilometer von Bois Matar zur nächsten Metro soll man so ab 2025 in rund 18 Minuten in der Luft zurücklegen können, während man heute mit dem Bus 45 Minuten unterwegs ist. Fünf Stationen, davon drei Zwischenstationen im neu entstehenden grünen Erholungsgebiet Tégéval, 33 weisse Masten, möglichst unauffällig in die Landschaft eingefügt. Natürlich verändert dieser Bau das Stadtbild. Deshalb legt man grosses Augenmerk auf eine achtsame landschaftliche und architektonische Einbettung der Seilbahn und auf die Akzeptanz der lokalen Akteure, die bereits in die Planungsstudien einbezogen werden. Zudem bringt die Seilbahn einige entscheidende Vorteile: Sie ist emissionsarm, schwebt kontinuierlich durch die Luft und ist keinen Staus unterworfen (Zeitgewinn in Paris für 4,5 Kilometer bis 27 Minuten).

Einer der ganz grossen Vorteile der Seilbahn: Sie kostet zwar rund 130 Millionen Euro für besagte Strecke, knapp 30 Millionen pro Kilometer. Verglichen mit der Verlängerung des U-Bahnnetzes in Wien um 11 Kilometer ist das ein Schnäppchen, kostet die Erweiterung doch satte sechs Milliarden Euro. Hunziker ist überzeugt: «Ich glaube, das Paris-Projekt könnte die Diskussionen in Europa neu entfachen.»

CWA prüft Insourcing gewisser Produktionsbereiche

Längst sind wir im Ende 2018 realisierten Erweiterungsbau Halle 5 angekommen. Mehrere Millionen Franken hat die CWA damals investiert und in der Folge die Belegschaft von 130 auf 150 ausgebaut. Hier werden die Omega-



Seit 2021 bringt der Cablebus Línea im Norden der 20-Millionen-Metropole Mexiko City bis zu 144 000 Menschen pro Tag staufrei an ihr Ziel. Die Kabinen der Seilbahn wurden in Olten gemacht. Bild: zvg/Arturo Durán Miranda

5-Kabinen gebaut. Und hier wird der grosse Unterschied zum Vorgängermodell sichtbar: CWA hat die Produktion industrialisiert.

Fertig ist die Produktionsstrasse, wo Roboter Greifer in Hand mit Men-

schen arbeiten, seit 2020. Im gleichen Jahr hat Hunziker die Führung der CWA übernommen. Zuvor war er unter anderem CEO der Lenzerheide Bergbahnen und zuletzt während fünf Jahren Leiter des Verkaufs von Garaventa, die vor 20 Jahren zum Seilbahnpionier Doppelmayr stiess und die CWA mit Grossprojekten auf Trab hält.

Genauso wie die Knappheiten bei den Rohstoffen. Längere Lieferzeiten, aufwendige Planung: Die letzten zweieinhalb Jahre mit Pandemie und Ukraine-Krieg hätten Abhängigkeiten gnadenlos aufgedeckt, sagt Hunziker. Und: «Wir prüfen, gewisse Produktionsbereiche zu uns zurück zu holen.» In-statt Outsourcing. Weil man extrem hohe Qualitätsansprüche habe, wolle man möglichst die ganze Prozesskette kontrollieren können. Daseine oder andere sei sich am Tun, aber noch sei nichts spruchreif.

Obwohl der Weltmarkt mit einem jährlichen Auftragsvolumen von 1 bis 1,5 Milliarden Franken ein Nischenmarkt ist und CWA in den Coronajahren einen Einbruch bei den Neuaufträgen von rund 30 Prozent einstecken musste, ist Hunziker optimistisch. Vollerer läuft das Geschäft wieder rund. In diesen Tagen werden die neuen Standseilbahnfahrzeuge ins Wallis transportiert.

Überhaupt ist im Spätsommer vieles in Bewegung in Olten. Unterdessen stehen vier unter freiem Himmel, da wo die Gondelkabinen in Reih und Glied auf ihre Abreise warten. Nach Spanien, Frankreich, Österreich, Italien, Vietnam, China und wo sie überall hin verschickt werden. Von Olten in die weite Welt hinaus.

So stehts um die Aaregondel

Sébastien Lavoyer

Das Projekt Aaregondel geht in die entscheidende Phase. Mitte diese Woche hat Johannes Sutter der IG Aaregondel einen ersten Zwischenbericht bezüglich der Machbarkeitsstudie geliefert. Der Chef des nach ihm benannten Ingenieur- und Planungsbüros sagt: «Wir wollen im Oktober fertig sein.» Die Arbeit ist in vollem Gange.

Die Idee, den Bahnhof Solothurn mit dem Attisholz zu verbinden mit Zwischenstopp beim Sportzentrum Zuchwil, begeistert die einen, die anderen finden es einen Wahnsinn. Kalt lässt die Idee kaum jemanden. Sutter obliegt es, Vernunft in die hitzige Debatte zu bringen. Im Mittelpunkt zwei zentrale Fragen: Hat eine solche Seilbahn als Anlage des öffentlichen Verkehrs überhaupt eine Berechtigung? Und zweitens: Falls ja, ist es überhaupt möglich, eine Seilbahnlinie in die Vielzahl der Schutz-zonen in diesem Gebiet zu legen?

Zur Präzisierung der ersten Frage sagt Sutter: «Wir sprechen hier nicht wie im Fall Weissenstein von einem Ausflugs-gondel, das von privaten Investoren finanziert wird.» Das sei nicht despektierlich gemeint, aber die Aaregondel wolle Teil des öffentlichen Verkehrs sein. Also sei es nun ihre Aufgabe abzuklären, ob es einen entsprechenden Bedarf gibt. Sutter: «Sollte dem nicht so sein, dann müssen wir auch nicht über Vogelschutz diskutieren.» Es gebe meh-

tere Studien, die Prognosen machten zur Entwicklung einzelner Gebiete hinsichtlich Überbauungen, Anzahl neuer Wohnungen und Arbeitsplätze. «Wir sind nun dabei, diese Informationen im Austausch mit anderen Experten zu bewerten und Schlussfolgerungen zu ziehen», sagt Studienleiter Sutter.

Ein Labyrinth aus Schutzzonen zwischen Start und Ziel

Gleichzeitig versuchen die Ingenieure von Sutter herauszufinden, was die zahlreichen Schutzzonen überhaupt zu lassen. Uferschutz, Vogelschutz, Auen-schutz, Naturschutz usw. – elf verschiedene Kategorien von Schutzzonen tangieren die Route von Grimm. Man habe diese alle auf einer Karte eingefärbt. Sutter scherzt: «Als meine Tochter noch klein war, malte sie ähnliche Bilder, wenn man ihr ein paar Farbstifte in die Hand drückte.»

Kompliziert wird die Sache dadurch, dass die Schutzzonen je nach Zone unterschiedlich sind. Ein Beispiel: Gewisse Bereiche entlang der Aare von Solothurn Richtung Attisholz gehören zum Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelarten von nationaler und internationaler Bedeutung. Sutter: «Man denkt, wie soll eine Seilbahn möglich sein, wenn schon das Stand-up-Paddeln ein riesiges Thema war?»

Wenn man aber genauer nachlese, stehe in den Schutzvorschriften, dass die Wasseroberfläche vor Beeinträch-

tigung geschützt sein müsse. «Deshalb gibt es in diesen Bereichen auch ein Verbot für Motorboote», erklärt Sutter. Und er fragt: «Aber wird die Wasseroberfläche auch tangiert von einer Seilbahn, die 30 Meter darüber führt?»

Solche Fragen seien in Abklärung, unter anderem auch mit Vogelschutzexperten. Und so sind sie nun dran, Bereiche zu definieren, wo Seilbahnstutzen problemlos gebaut werden können, wo gewisse Auflagen zu berücksichtigen und wo sie undenkbar sind. Um zu wissen, wie viel Spielraum sie überhaupt haben bei der Anpassung der ursprünglichen Linienführung, hat man zum Beispiel auch mit Seilbahnhersteller Doppelmayr-Garaventa abgeklärt, wo die technischen Grenzen liegen bei der Distanz zwischen einer Stütze und der nächsten (das maximale Spannfeld).

Neben den zwei Hauptfragen ist man zahlreiche Nebenfragen angegangen. Keine Killerkriterien, aber Fragen, die man beantworten muss. Wie würde man die Gondel über dem Fluss bergen, wenn das nötig wäre? Die Seilbahn führt über bewohnte Gebiete, was, wenn eines der Häuser unten dran brennt? Oder wo genau sollen die Stationen stehen? Man darf gespannt sein, zu welchem Schluss Sutter und seine Leute kommen. Initiat Reto Grimm sagt: «Es gibt noch hängige Fragen. Aber wir sind froh, dass ein so brillanter Kopf wie Johannes Sutter mit so viel fachlichem Herzblut dabei ist, Antworten zu liefern.»



Thomas Hunziker posiert vor der neuen Standseilbahnkabine. Bild: Bruno Kissling



In Paris soll dieses Jahr mit dem Bau einer urbanen Seilbahn begonnen werden. Hier ein Bild der Planungsabsichten von Île-de-France Mobilités. Bild: zvg



Bis zu 230 Personen können mit den doppelstöckigen Kabinen über die Halong-Bucht in Vietnam transportiert werden. Bild: zvg/Martial Stark