

Die Lodge begrüsst die Anreisenden gleich neben der Bergstation der Standseilbahn.

Kabinen sich einzeln ungeachtet des variierenden Steigungswinkels in der Waagrechten halten.

**Schrott? Memorabilien?**

Nach der Inbetriebnahme musste sich die Stoosbahnen AG überlegen, was sie mit der alten Strecke und ihrer Ausrüstung anfangen soll. Auf der Trasse wird eine Trinkwasser-Druckleitung angelegt. Ihr Bau hat vor kurzer Zeit begonnen. Das verbliebene Material kam zu einem beträchtlichen Teil unter den Hammer: In diesem Februar organisierten die Verantwortlichen eine spezielle Auktion. Alles, was abgeschraubt werden konnte, wurde versteigert. So gingen Haltegriffe, Hinweistafeln, Sitzbänke, aber auch tonnenschwere Transporträder an die Meistbietenden – kleine, einigermaßen leicht abtransportierbare Memorabilien an Nostalgie-Freundinnen und -Freunde, grössere Stücke an Unternehmen, welche sie wohl der Wiederverwertung zuführen.

Irgendwo zwischen den beiden Abnehmergruppen befanden sich die ausgeweiteten Bahnwagen, gemäss Presseberichten auch «Grossmutter» genannt. Das Verkehrshaus in Luzern erhielt sie angeboten, lehnte sie aber ab. Auch diese «Grossmutter»-Stücke suchten somit auf der Auktion nach neuen Eigentümerinnen oder Eigentümern. Schliesslich gelangten sie in den Besitz von Christoph Schoob, Geschäftsführer der Immobilienfirma Tinoph AG aus dem aargauischen Dättwil. 3000 Franken habe er für die zehn Kabinen hingeblickert, wusste der «Bote der Urtschweiz» zu berichten. Er tat dies mit der Idee, ein Kleinsthotel zu realisieren.

Der Schritt vom Rollmaterial zur stationären Architektur setzt eine begriffliche Klärung voraus. Bahnwagen haben normalerweise Abteile. Dies gilt auch für Drahtseilbahnen, die starke Steigungen überwinden. Allerdings sind dort die Abteile der Steigung folgend abgestuft. Das ist auch bei den Wagen der alten Stoosbahn so. Allerdings sind diese aber nicht mit einem gemeinsamen Schrägdach abgedeckt, wie das oft der Fall ist. Stattdessen treten sie als eine Abfolge von Einzelkabinen in Erscheinung, mit beidseitigen Eingangstüren, flachen Dächern und jeweils zwei grossen Fenstern bei den Höhenversätzen.

FORTSETZUNG AUF SEITE 46



Umnutzung

# Übernachten in einem Monument

Die alte Stoosbahn ist nicht mehr. 2017 wurde sie durch eine neue ersetzt und stillgelegt. Mit den einstigen Bahnwagen entsteht nun ein einfaches «Kabinenhotel». Es verspricht Schlafwagenromantik und steht gleichzeitig als Denkmal bei der neuen Bergstation.

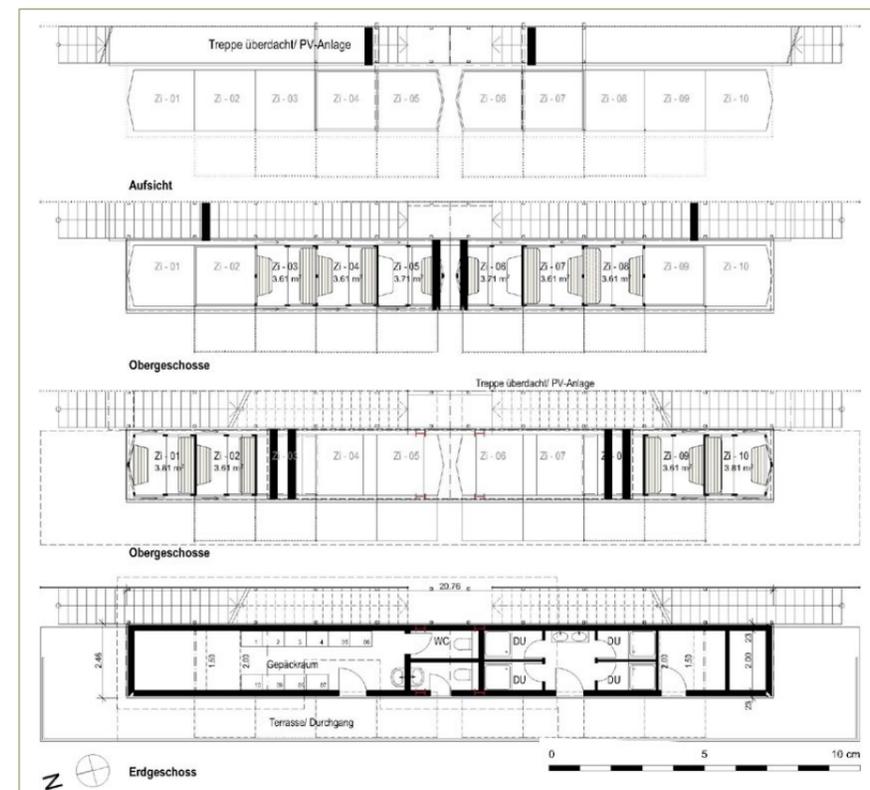
Von Manuel Pestalozzi

Stoos – meist der Stoos genannt – ist ein autofreies Dorf und Skigebiet östlich und weit oberhalb von Morschach, zu dessen Gemeindegebiet es gehört. Lange war das Gebiet nur von dort über ein befahrbares Strässchen erreichbar. Ende der 1920er-Jahre bestand die Absicht, zur Förderung des Tourismus die bereits bestehende Brunnen-Morschach-Bahn bis auf den Stoos zu verlängern. Stattdessen entschied man sich aufgrund der Topogra-

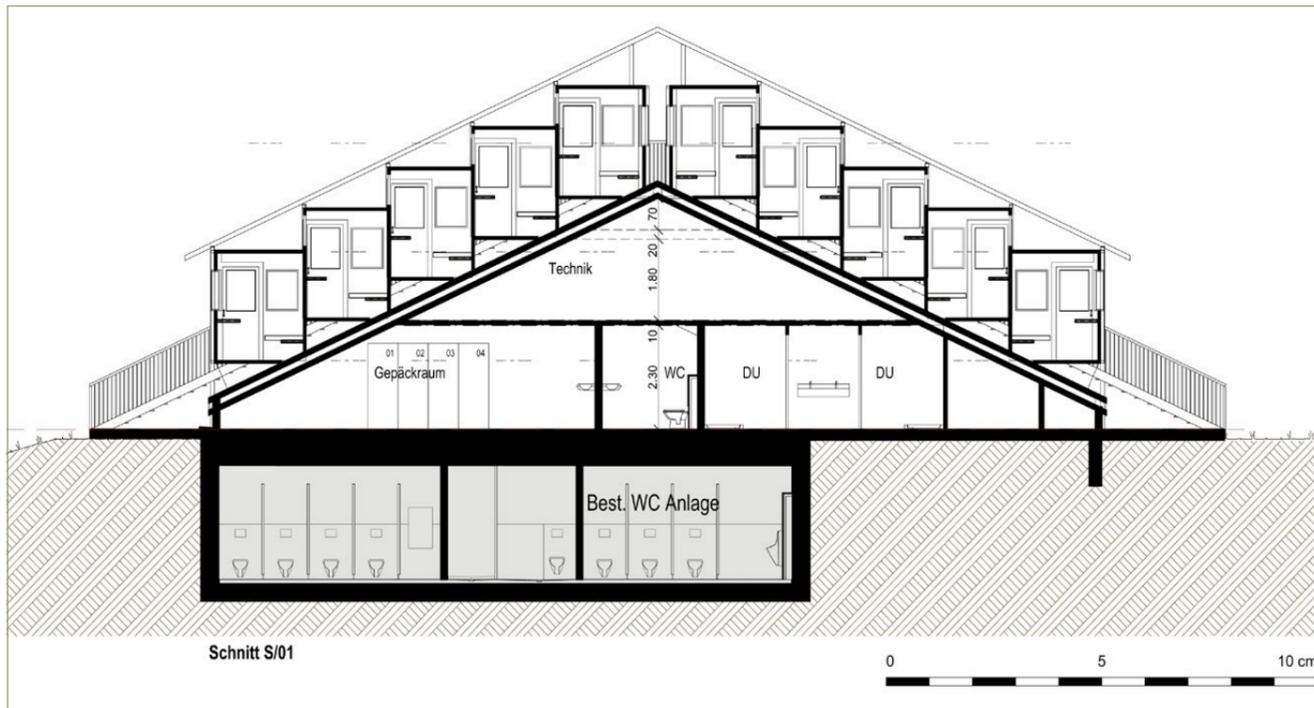
phie und der Lawinengefahr für eine Bahn, die das Freizeitparadies von Norden, aus der Schlucht der Muota erschloss. Am 19. August 1933 erfolgte die Eröffnung der Drahtseilbahn Schwyz–Stoos. Von 1968 bis 1971 umfassend erneuert, benötigte sie für die Strecke 7,5 Minuten und beförderte bis zu 1000 Personen pro Stunde.

Ende 2017 konnte die neue Standseilbahn Schwyz–Stoos dem Betrieb übergeben werden. Die Trasse folgt dem Verlauf

eines verworfenen Schwebeprojekts in einer schnurgeraden Linie etwas weiter östlich und talaufwärts von der bisherigen Bahn. Obwohl die Strecke länger und der Höhenunterschied etwas grösser ist, dauert die Fahrzeit nur noch vier Minuten. Die Förderleistung beträgt 1500 Personen pro Stunde. Berühmt ist sie für ihre maximale Steigung von 47,73 Grad (110 Prozent) – sie ist die steilste Standseilbahn der Welt – und für die Bahnwagen, deren



Die Grundrisse zeigen, dass die beiden Wagen auf einem schmalen Unterbau aufgestellt werden.



Der Unterbau enthält die Infrastruktur für die Kabinen. Die Wasser und Stromanschlüsse sollen über die bestehende WC-Anlage realisiert werden.

## Nachgefragt

### Wie kamen Sie zu diesem Auftrag?

Wir arbeiten regelmässig mit Herrn Schoob zusammen, besonders dann, wenn es um die Umsetzung ungewöhnlicher Bauvorhaben in der Innerschweiz geht. Für solche Aufgaben ist er auch bekannt.

### Was hat Sie an der Aufgabe besonders gereizt?

Wir können etwas planen, das es so noch nicht gibt: eine Bahn, die in eine Art Basic Camp umgewandelt wird. Reizvoll finde ich auch die Möglichkeit, mit diesem Projekt die Bahngeschichte auf dem Stoons aufleben zu lassen. Die neue Bahn ist weltmeisterlich, wir wollen sie mit etwas Weltmeisterlichem ergänzen.

### Haben Sie vor der Zusage die beiden Bahnwagen untersucht?

Davon war meine Zusage nicht abhängig. Wir sind zuversichtlich, dass die Wagen für unser Vorhaben ausreichend intakt sind. Sie reichen für ein einfaches Biwak aus. Ursprünglich wollten wir die Wagen mit «Carbon4» heizen. Von dieser Idee sind wir abgekommen, da

dies von der Energiegesetzgebung her problematisch ist. Es gibt ja super Schlafsäcke. Junge Leute suchen das Abenteuer – wir streben eine Lösung an, bei der wir nicht einen Energienachweis erbringen müssen.

### Wo stehen die beiden Wagen jetzt?

Sie stehen bei der ehemaligen Talstation, an der frischen Luft.

### Gibt es schon einen Plan für das konkrete Vorgehen bei der Umsetzung Ihres Konzepts? Werden die Wagen auf dem Bauplatz umgerüstet? Oder werden Sie in eine Werkstatt gebracht und anschliessend auf den Stoonsplatz transportiert?

Die Wagen sollen am Bauplatz umgerüstet werden, doch genau bestimmen werden wir das nach dem Erhalt der Baubewilligung. Strom und Wasser lassen sich aus der bestehenden WC-Anlage beziehen, über der die Lodge stehen wird. Das ist einfach machbar.

### Welche Gedanken gibt es zum Zimmerservice?

## ... bei Karl Schönbächler



Bilder: BSS Architekten

Karl Schönbächler hat 1980 zusammen mit Hans Bisig und Alfred Suter in Schwyz die Aktiengesellschaft BSS Architekten gegründet.

Der Betrieb und die Buchung soll über die Stoonsbahnen laufen. Die Schlafsäcke und die Kabinen müssen natürlich gepflegt werden. Herr Schoob ist beteiligt an einem benachbarten Restaurant, das die Verpflegung übernehmen kann. In der unmittelbaren Nachbarschaft entsteht auch ein neues Hotel, das eine bescheidene Serviceleistung anbieten kann. In einem Umkreis von 50 Metern könnte man alle nötigen Dienste erbringen. (mp)

Ersteigert hatte Christoph Schoob zwei Bahnwagen zu je fünf Kabinen mit Grundflächen von etwas mehr als 3,5 Quadratmetern – gross genug für kleine Hotelzimmer.

### «Kopf an Kopf»

Für den neuen Eigentümer war klar: Wenn aus den alten Wagen schon ein Kabinenhotel wird, dann muss dieses auf dem Stoons stehen. Dieser Wunsch ist im Laufe des Jahres der Realisierung einen grossen Schritt näher gekommen: Bei der Gemeinde Morschach konnte ein konkretes Baugesuch aufgelegt werden. Das Hotel soll am Stoonsplatz stehen, gleich neben der Bergstation der neuen Standseilbahn. Das Grundstück wird im Baurecht mit der Stoonsbahnen AG und im Unterbaurecht mit der Oberallmeindkorporation Schwyz genutzt. Der Betrieb soll über die Vermarktung der Stoonsbahnen laufen.

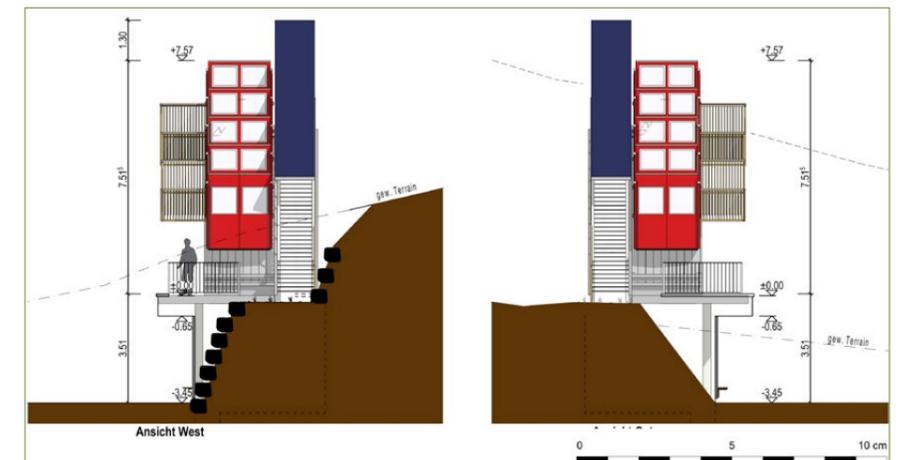
Entworfen hat das Hotel die BSS Architekten AG aus Schwyz, das selbe Büro, das auch die benachbarte neue Bergstation geplant hatte. Die beiden Wagen mit ihren abgetreppten Kabinen sollen «Kopf an Kopf», wie es der «Bote der Urschweiz» schön nennt, aufgestellt werden. Das heisst, die höchsten Wagenpartien stehen sich auf einer Achse direkt gegenüber. Als emblematisches Bauwerk wird das Hotel die Identität des Fremdenverkehrsortes stärken.

Die Architekten sprechen von einer «Lodge», minimaler Komfort wird im Konzept mit Sportlichkeit gepaart. Sie konzipierten einen Unterbau mit Giebel in Holzbauweise. Er steht auf einer existierenden Stützmauer, in welche die Toilettenanlagen bei der Bahnstation integriert sind. Auf den Schrägen dieser nur etwa 2,5 Meter breiten Konstruktion sollen die beiden Wagen symmetrisch platziert werden. Der Unterbau wird analog zur Bergstation mit Holz verkleidet und enthält einen Gepäckraum, Toiletten und Duschen, die über eine Terrasse von der Platzseite her zugänglich sind. Erwogen wird auch ein bescheidener Aufenthaltsraum. An beiden Enden werden auf der platzabgewandten Seite aussenliegende Treppenläufe die insgesamt zehn Kabinen erschliessen. Sie sollen mit Photovoltaikmodulen gedeckt werden.

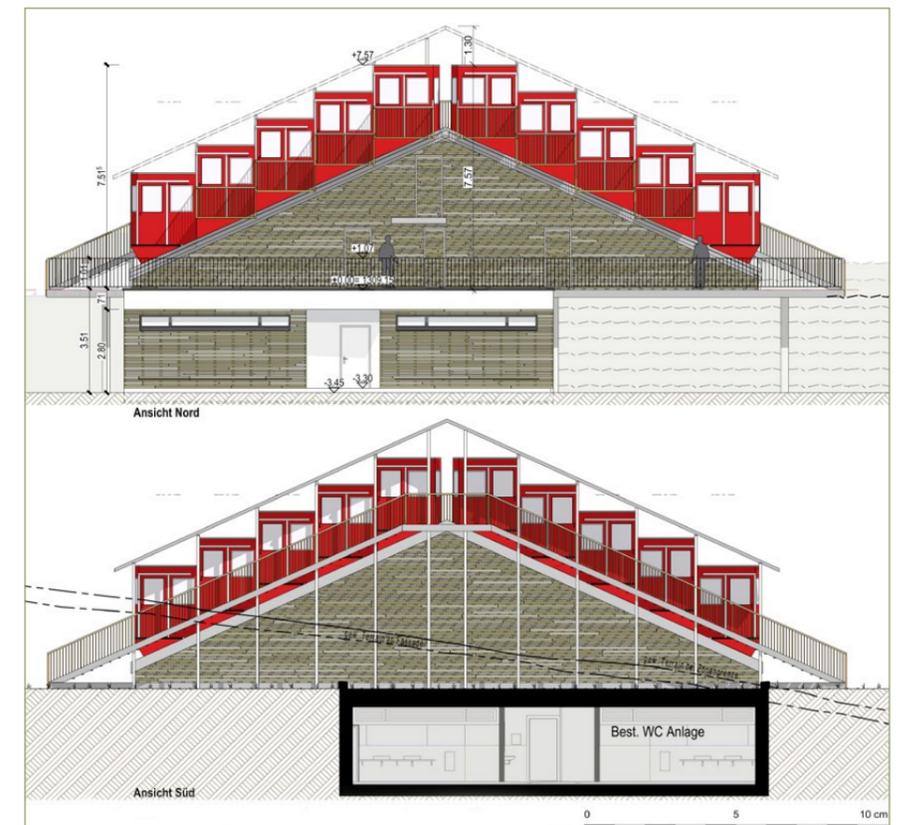
Die Kabinen können Einzelpersonen beherbergen. Die Architekten sprechen von einer Umgestaltung zu «Schlafwagen». Angedacht war ursprünglich eine Beheizung mit «Carbon4»-Heizanstrich auf Infrarotbasis – eine Neuheit, die eine gleichmässige Verteilung der Wärme mit wenig Ins-

tallationsaufwand verspricht. Aufgrund diverser Regelwerke sind die Initianten von dieser Idee wieder abgerückt. Sie sprechen nun deutlicher von einem «Biwak». Schlafsäcke sollen als Schutz vor der Kälte ausreichen. Sicher ist: Die Gäste sollten entbehrungsbereit sein, denn sie werden in den Wagen sehr spartanisch nächtigen. Eigentlich passt dies nicht schlecht zu

den Aktivferien, für die der Stoons bekannt ist. Entsprechend veranlagte Gemüter werden sich deshalb über das Angebot freuen. Nach dem Einchecken kommen sie in einer leibhaftigen Legende unter, welche die Entwicklung des Stoons zur Tourismusdestination nacherzählt. Die äussere Erscheinung der Wagen soll dem früheren fahrbaren Zustand entsprechen. ■



Die seitliche Ansicht zeigt, dass die Gäste einen herrlichen Weitblick geniessen werden.



Wie ein Zinnengiebel wirken die beiden Wagen, die Überdachung der Zugangstreppe soll mit Photovoltaikmodulen gedeckt werden.