

Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
Band: - (2011)

Artikel: Das neue Schweizer Seilbahninventar und die Tücken seiner Umsetzung in der praktischen Denkmalpflege
Autor: Hurschler, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836404>

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: 18.04.2025

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

Das neue Schweizer Seilbahninventar und die Tücken seiner Umsetzung in der praktischen Denkmalpflege

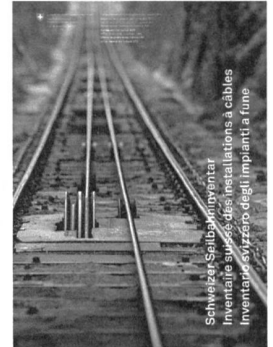
Technische Kulturgüter werden durch die Denkmalpflege nach wie vor stiefmütterlich behandelt, kümmert sie sich doch fast ausschliesslich um das immobile bauliche Kulturerbe. Selbst bei herausragenden oder gar unbestrittenen technischen Kulturgütern wie Dampfschiffen oder Bergbahnen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg haben sich die Denkmalpflegefachstellen auch in der jüngeren Vergangenheit nur zögerlich engagiert. Dies ist erstaunlich, wenn man weiss, dass die Schweiz sowohl was die industrielle, touristische und auch (fahrzeug-)technische Entwicklung betrifft, zu den wichtigen Pionierländern gehört und technische Güter international zunehmend als Kulturleistungen anerkannt werden. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn bis heute in den kantonalen und kommunalen Kulturgüterinventaren die technischen Zeitzeugen viel zu wenig Beachtung finden. Hier besteht sowohl auf kantonaler wie auch auf Bundesebene massiver Nachholbedarf. Glücklicherweise helfen private Interessengruppen wie die Informationsplattform für schützenswerte Industriekulturgüter der Schweiz (ISIS) dieses Manko teilweise auszugleichen.

Das Schweizer Seilbahninventar

Eine der zahlreichen Lücken wurde nun mit dem Mitte Juni erschienenen Schweizer Seilbahninventar geschlossen. Eine Expertengruppe unter der Leitung des Bundesamtes für Kultur hat die rund 3000 vom Bund und den Kantonen konzessionierten Seilbahnanlagen der Schweiz nach technischer, kultur- und wirtschaftshistorischer Kriterien kategorisiert. Durch die zusätzliche Bezeichnung der Anlagen von nationaler und regionaler Bedeutung haben die zuständigen Stellen beim Bund und bei den Kantonen nun eine Grundlage erhalten, die die Konzessionierungs- und Bewilligungsverfahren vereinfacht, da nicht mehr im Einzelfall über die historische Bedeutung einer Bahn befunden werden muss.

Das Schweizer Seilbahninventar umfasst 129 Seilbahnen – Standseilbahnen, Pendelbahnen, Umlaufbahnen und Skilifte, eingestuft in 67 Anlagen von nationaler und 44 von regionaler Bedeutung. Zudem wird eine nicht eingestufte Kategorie der «neueren Anlagen» geführt, die besonders innovative Seilbahnen, die jünger als 20 Jahre sind, vorstellt. Jede Anlage ist mit ausführlichen Hintergrundtexten zur Entwicklung und zum Bestand, detaillierten technischen Daten, einer Würdigung und reichem Bildmaterial dokumentiert und kann auch interessierten Privaten, Bahnbetreibern sowie touristischen Leistungsträgern dienen.

Im Kanton Bern wurden insgesamt 18 Objekte national und 8 regional bedeutend eingestuft. 3 Seilbahnen von nationaler Bedeutung befinden sich in der Region Bern-Mittelland. Es sind die Skilifte am Schindelberg in Linden und derjenige in Eywald, Rüschegg. Sie überzeugen allesamt durch ihren originalen Erhaltungszustand. Beim 1950 für das Skigebiet Sörenberg (LU) fabrizierten und 1965 nach Linden versetzten Skilift Schindelberg I wurden weder der mit einem Winkelgetriebe versehene Antrieb noch das Bremswerk seit der Fabrikation je ausgewechselt. Ebenso stammen die Steuerung und Fernüberwachungseinrichtung noch aus der Erstellungszeit, während die Schleppvorrichtungen nach ungefähr 30 Betriebsjahren durch ein neueres System ersetzt wurden. Der Kurvenlift Schindelberg II von 1969 gilt zudem als «Pionieranlage», da die vom Steffisburger Hersteller Bachmann als «Ablenkvorrichtung an Schlepp- und Hängeseilbahnen» bezeichnete Kurvenkonstruktion bis heute das einzige System ist, das bei einer Einseilumlaufbahn, wie sie bei Skiliften zum Einsatz kommt, Kurven in alle Richtungen zulässt. Der Bügellift Eywald–Lischboden von 1968 ist schliesslich der viertlängste Skilift der Schweiz und besticht darüber hinaus durch seine technische Komplexität und aufwendige Kurvenlösung.



Schweizer Seilbahninventar, hrsg. vom Bundesamt für Kultur, 2011.

Die Broschüre kann entweder kostenlos beim Bundesamt für Kultur bestellt oder auf der Datenbank im Internet unter www.seilbahninventar.ch eingesehen werden.

Skilift Schindelberg II in Linden.





Reichenbachfallbahn von
1899

Erhalt versus Betriebssicherheit

Allein mit dem Inventar haben sich die Chancen, historische Bahnen als technik- und tourismusgeschichtliche Zeugen erhalten und weiter betreiben zu können, noch nicht verbessert. Zwar steht nun fest, welche Anlagen als kulturhistorische Zeugen gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG Art. 2 und 3) zu schonen und ungeschmälert zu erhalten sind, sofern nicht andere überwiegende öffentliche Interessen einer Erhaltung entgegenstehen. Im Rahmen einer Interessensabwägung können jedoch zahlreiche Vorbehalte von Seiten des Betreibers geltend gemacht werden, die gegen den Erhalt einer historischen Bahn und für deren Totalersatz sprechen. An erster Stelle werden in der Regel Aspekte der Betriebssicherheit geltend gemacht. Einer neuen Bahn wird

im Rahmen eines Gutachtens zwangsläufig eine höhere Betriebssicherheit attestiert werden als der alten. Und selbst wenn ein positives Gutachten für den Weiterbetrieb vorliegt, wird die Tatsache, dass die Verantwortung für die Sicherheit beim Betreiber der Bahn – und nicht beim Bundesamt für Verkehr (BAV) als Kontrollstelle – liegt, immer ein Killerkriterium sein. Weitere, oft genannte Argumente gegen den Erhalt sind der erhöhte Personalaufwand, dichtere Inspektionsintervalle oder ungenügende Transportkapazität. Selbst dann, wenn die Erhaltung gegen den Willen des Betreibers durchgesetzt würde, können auf der Basis sicherheitstechnischer Auflagen des BAV die Anpassungen so vorgenommen werden, dass sie materiell einem Totalersatz nahe kommen.

Als Grundsatz kann daher formuliert werden, dass historische Seilbahnen nur dann eine Chance haben, wenn der Betreiber selbst das Ziel hat, seine Anlage möglichst denkmalgerecht zu erhalten und dafür bereit ist, auch einen erhöhten planerischen Aufwand sowie technisch anspruchsvollere Lösungen und unkonventionelle Betriebsbedingungen auf sich zu nehmen. Damit lässt sich hier das öffentliche Interesse der Kulturdenkmälererhaltung trotz ähnlicher Gesetzesgrundlagen noch weit schwieriger umsetzen, als dies bei der denkmalpflegerischen Baupflege der Fall ist.

Diese Aussagen lassen sich exemplarisch anhand zweier konkreter Beispiele aus der Belle Epoque verdeutlichen, in denen es gelungen ist, die historische Bahn zu retten, wenngleich mit recht unterschiedlicher Eingriffstiefe.

Die Giessbachbahn

Die Giessbachbahn wurde – als eine der ersten Standseilbahnen überhaupt – 1879 in Betrieb genommen. Sie wurde erstellt, um die Besucher von der Schiffsstation am Brienersee zum höher gelegenen Giessbachhotel und den Giessbachfällen zu transportieren. Im Laufe der Jahrzehnte wurden verschiedene technische Anpassungen und Umbauten vorgenommen. Neben dem Umbau von Ausweiche, Fahrgestellen und Wagenkasten fanden die wesentlichsten Veränderungen im Bereich



des Antriebs statt: Der ursprüngliche Wasserübergewichtsantrieb wurde 1912 durch eine Zwillings-turbine in der Bergstation ersetzt. Erst 1948 wurde die Bahn unter Beibehaltung von Antriebsrad und Getriebe elektrifiziert und halbautomatisiert. Zehn Jahre später wurde der 12,5 PS starke Elektromotor durch einen doppelt so starken abgelöst. Im Rahmen der Überholung 1998/99 wurde die Antriebseinheit erneuert: Die Hauptkomponenten wie Motor, Getriebe, Betriebs- und Sicherheitsbremse, Vorgelegewelle und die gesamte Steuerung wurden ersetzt, erhalten blieben die Antriebs- und Gengenscheiben von 1912.

Unkonventionelle Lösungen bei der Reichenbachfallbahn

Die zwanzig Jahre später in Betrieb genommene Drahtseilbahn zum Reichenbachfall in Schattenthal wurde im Gegensatz zur Giessbachbahn dank einem betriebseigenen Wasserkraftwerk von Anfang an über eine elektrische Antriebseinheit in der Bergstation betrieben. Dieser erste Antrieb wurde 1930/31 vollständig ersetzt. Mit dem Einbau einer neuen Steuerung und dem Ersatz des Elektromotors konnte die ganze Anlage ab 1958 automatisch bedient werden.

Nach einer technischen Inspektion im Sommer 1998 wurden durch das BAV technische Anpassungen im Bereich des Brems- und Steuerungssystems verlangt. Der einfachste und wohl auch kostengünstigere Weg wäre ein Ersatz von Motor samt Steuerung, Getriebe und der Bremssysteme gewesen, wie er im Fall der Giessbachbahn eingeschlagen wurde. Ingenieur Peter Werren, der als technischer Leiter der Bahn mit den Anpassungen betraut war, wollte jedoch von Anfang an die Aufgaben des BAV und der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) unter grösstmöglicher Erhaltung der historischen Substanz erfüllen.

Wagen 1 der 1879 in Betrieb genommenen Giessbachbahn in der Bergstation



Wagen 2 der 1899 in Betrieb genommenen Reichenbachfallbahn auf der Ausweiche

Links der Führerstand der Reichenbachfallbahn, rechts jener der Giessbachbahn, beide nach der Erneuerung der Wagensteuerung



Dass dies ausserordentlich gut gelungen ist, zeigt der Blick in den Maschinenraum: Die Antriebseinheit von 1931 samt Betriebs- und Sicherheitsbremse konnte durch reversible technische Ergänzungen weiterbetrieben werden. Auch der Elektromotor von 1957 tut noch immer seinen Dienst. Als einziger grösserer Eingriff blieb der Ersatz des elektromechanischen Steuerungssystems. Dieses Vorgehen erforderte nicht nur unkonventionelle technische Lösungen, sondern wirkt sich auch auf den täglichen Betrieb und die Prüfungsvorgaben aus. So erfordern die nach wie vor in Betrieb stehenden «alten» mechanischen Komponenten, wie z.B. der Auslösemechanismus der Sicherheitsbremse, das Kopierwerk oder die originale Fahrzeug-Schienenzangenfangbremse einen erhöhten Arbeitsaufwand. Da sich in der Antriebsstation beide Bremssysteme auf der schnell laufenden Antriebsseite befinden, wurden beim Getriebe und Vorgelege zusätzliche Sicherheitskontrollen ausgeführt. Bis heute sind die Wagentüren während der Fahrt nicht elektrisch überwacht. Ein unbegleiteter Betrieb der Bahn ist deshalb nicht möglich, es sind nach wie vor zwei Wagenführer im Einsatz. (Bei der Giessbachbahn kommt man dank einer kurzen übersichtlichen Strecke und eines

nachgerüsteten Wagentür-Überwachungssystems mit zeitweise einem Wagenführer aus.) Die grössten Probleme bot das elektromechanische Steuerungssystem von 1957. Es liessen sich keine akzeptablen Lösungen finden, die sämtliche Eventualitäten einer Fehlfunktion der Relaissteuerung hätten auffangen können. Um den Ersatz so zurückhaltend wie möglich auszuführen, wurde der alte Steuerungskasten museal an seinem Standort belassen und die neuen Komponenten der bestehenden Anlage unauffällig hinzugefügt. Wie im Maschinenraum, so wurden auch in den Führerständen der beiden Wagen die sichtbaren Elemente der Steuerung auf das Nötigste reduziert. Im Vergleich zur Giessbachbahn, bei der dieser Frage im Rahmen der Sanierung bedeutend weniger Beachtung geschenkt wurde, ist das Ergebnis ästhetisch sehr gut gelungen.

Zahlreiche gestalterische Fragen stellten sich auch im Rahmen der Wagenkastensanierung, die mit restauratorischen Voruntersuchungen, Archivrecherchen und dem Zusammentragen von historischem Bildmaterial teilweise beantwortet werden konnten. So präsentieren sich die beiden Wagen annähernd wieder wie anlässlich ihrer Inbetriebnahme 1899. Diese ganze Vorgehensweise erfor-

derte eine intensive Auseinandersetzung mit der bestehenden historischen Technik. Entsprechend beeindruckt zeigt sich Peter Werren über die erfindungsreichen, nach wie vor zuverlässig funktionierenden, ingenieurtechnischen Leistungen seiner Vorgänger.

Obwohl in beiden Fällen eine über 100-jährige Bahn für den öffentlichen Personentransport im Einsatz bleiben konnte, zeigt sich deutlich, dass der Erhalt eines solchen Zeitzeugen – und dies nicht nur optisch, sondern insbesondere auch technisch – ganz wesentlich vom Engagement des Betreibers abhängt.

Notwendige fachliche und finanzielle Unterstützung

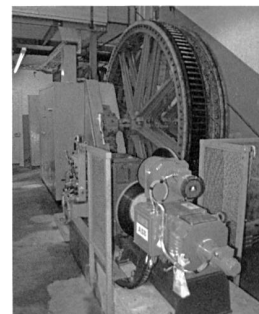
Mit dem Schweizer Seilbahninventar ist der Grundstein für eine allgemeine Sensibilisierung für technische Kulturgüter gelegt. Das Ziel muss sein, dass nicht nur unbestrittene Anlagen, sondern auch unscheinbarere, aber eventuell technik- oder kulturgeschichtlich nicht minder wichtige Bahnen entsprechend ihrer Bedeutung sowohl durch die Betreiber als auch durch die breite Öffentlichkeit gewürdigt werden. Es wird die Aufgabe der Bundesstellen (Bundesamt für Kultur und BAV), der kan-

tonalen Denkmalpflegefachstellen, des Interkantonalen Konkordats für Seilbahnen und Skilifte (IKSS) sowie der Fach- und Interessenverbände sein, dort wo die Bereitschaft für den Erhalt einer Bahn besteht, diese fachlich und finanziell zu unterstützen.

Thomas Hurschler
Historiker und Bauberater der kantonalen Denkmalpflege

Literatur:

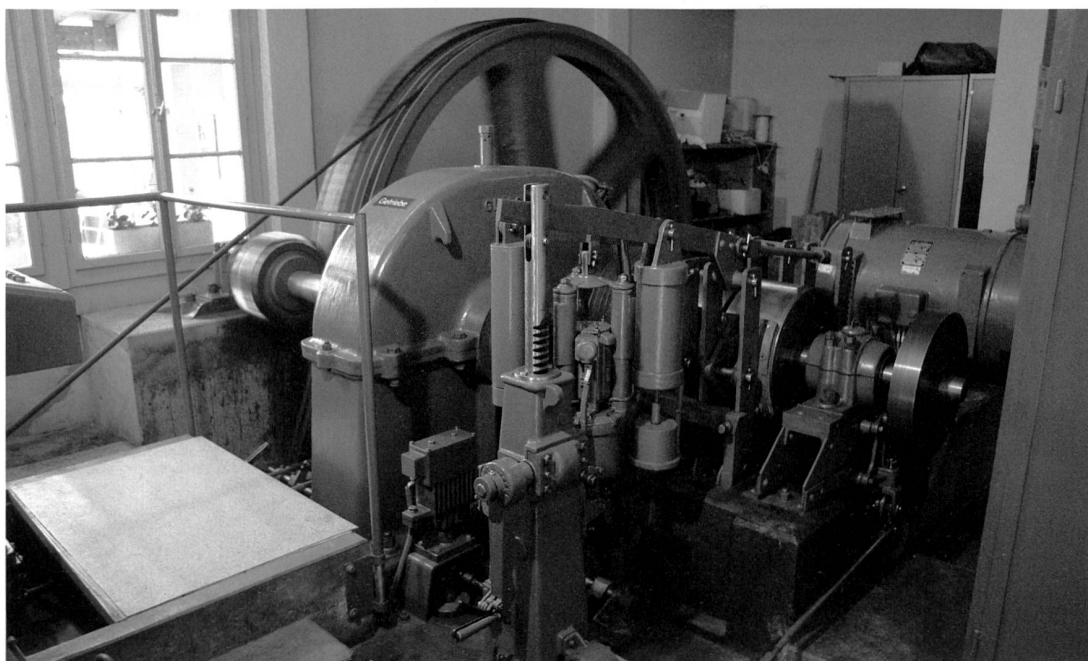
- Peter und Regula Werren, Drahtseilbahn zum Reichenbachfall: das versteckte Kleinod im Haslital, 100 Jahre Bahngeschichte – 1899–1999, Meiringen, 1999
- Jürg Schweizer, Roger Rieker, Grandhotel Giessbach, Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte, Bern, 2004
- Hans Peter Würsten, Mobiles (?) technisches Kulturgut, in: Kolloquium zu Ehren von Jürg Schweizer, Eine Veranstaltung der Denkmalpflege des Kantons Bern und der Universität Bern am 13. November 2009, Kolloquiumsbeiträge, Bern, 2010, S. 62–69



Antriebsstation der Giessbachbahn nach der Sanierung von 1998/99

Hinweis:

Die Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung NIKE hat ihr Bulletin 4/2011 dem Thema Seilbahnen gewidmet. Teile des vorliegenden Artikels wurden dort in ähnlicher Form publiziert.



Antriebsstation der Reichenbachfallbahn nach der Sanierung. Antriebseinheit von 1931 mit dem Elektromotor von 1957

(Fotos: Thomas Hurschler)