

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 158 (2017)

Artikel: Berg- oder Talfahrt?
Autor: Flüeler, Elsbeth
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1030118>

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: 17.05.2025

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

Berg- oder Talfahrt?

**Der Fortbestand vieler Bergbahnen ist gefährdet.
Warum? Und was kann man dagegen tun?**



Mitte Juni 2016 nahm das Militär die fast zwei Kilometer langen Stahlseile von den Rollen und legte sie auf den Boden. Die Luftseilbahn vom Langbodenstubli auf Wiesenberg auf die Eggalp ist seither Geschichte. Die Masten sind rückgebaut. Die beiden roten Kabinen stehen in der Talstation, nutzlos, zur Dekoration.

40 kleine Luftseilbahnen gab es früher einmal im Kanton Nidwalden. Sie erschlossen die Bergheimet oben auf den senkrechten Tossen und die Alpen unter den Gipfeln der Berge. In zum Teil abenteuerlich anmutenden Kisten, auf einfachen Pritschen, sogar ohne Geländer transportierten sie Menschen und Ware den Berg hinauf und hinunter und machten Nidwalden als das Land der Seilbahnen bekannt.

Längst sind diese alten Bahnen überholt oder durch Kabinen ersetzt. Fast die Hälfte der Bahnen jedoch teilt das Schicksal mit der Langböden-Eggalp-Bahn. Von den einst 40 sind nur mehr 24 Bahnen geblieben. In Grafenort und Wolfenschiessen sind es acht, auf Oberrickenbach fünf, in Dallenwil rechts und links des Tals sechs und in Emmetten vier. Eine Kleinseilbahn gibt es auch in Hergiswil. Eine jede ist ein Unikat, eine jede trägt ihre Farbe und ist auf die Bedürfnisse der Besitzer und die Bedingungen am Berg angepasst.

Filigran den Berg hinauf

Eine Fahrt gefällig? Zum Beispiel mit der Luftseilbahn von Wolfenschiessen nach Diegisbalm? Nichts leichter als das! Hier bedient jeder Fahrgast selber die Bahn. Einfach einsteigen, die Türe zu und auf den grünen Knopf drücken mit dem Pfeil, der nach oben zeigt. Nach zwei Sekunden ertönt die Klingel, und die Luftseilbahn hebt ab. Die Häuser und Ställe, der Wald und seine Bäume werden mit jedem Meter, den die Kabine zurücklegt, kleiner. Bald schon segelt sie auf die senk-

rechte Felswand zu. Schwungvoll setzt sie über den ersten Masten und fährt kurz darauf in der Bergstation ein.

Im Haus neben der Station wohnt die Familie Wyrsh. Ihr gehört die Bahn. «Sie ist unser Lebensnerv», sagt Max Wyrsh. Für ihn sowie für die 14 Kinder und elf Erwachsenen, die auf Diegisbalm leben, ist sie die schnellste Verbindung zum Tal. Im Winter, bei Schnee, gibt es sogar nur sie, die kleine rote Luftseilbahn, welche die Diegisbalmer nach Wolfenschiessen bringt, die Kinder von und zur Schule, die Erwachsenen zur Arbeit oder von Besorgungen wieder nach Hause.

Das gilt auch für die Arnolds. Von Diegisbalm fährt eine nächste, eine blaue Seilbahn zu ihnen auf die Oberalp hinauf. Auch sie schafft die mehr als 400 Höhenmeter spielend in weniger als fünf Minuten. Wie ein Adlerhorst klebt das Heimet der Arnolds oben am Hang: ein Haus, davor gross ein Vorplatz mit Kinderwagen, Trottinett und Spielzeugtraktor. Daneben der Stall. Die Arnolds jedoch sind an diesem Sommertag mit ihren Kindern draussen an der Arbeit. Da ist, wie schon auf Diegisbalm, kein Personal, das die Bahn bedient. Nur die junge Katze schleicht den Besuchern um die Beine.

Bei vielen anderen Luftseilbahnen sind die Fahrgäste selber Kondukteur. Wieder andere Bahnen werden von ihren Besitzern bedient. Aber auch sie kennen keinen Fahrplan und kaum Wartezeiten. Ein kurzer Anruf von der Berg- oder Talstation aus genügt, und los geht die Fahrt.

Wanderer, Biker und Gleitschirmflieger schätzen diesen Service sehr. Von morgens bis abends stehen ihnen die Bahnen zur Verfügung. Meist ist die Fahrt günstig. Im Fall der Bahnen nach Diegisbalm und der Oberalp kostet sie je einen Fünfliber, den man in eine Kasse bei der Bergstation wirft. Das klappe eigentlich gut, sagen sowohl die Wyrshs als auch die Arnolds. «Als Mitbenützer der Seilbahn», steht auf einem Zettel in den Bergstationen geschrieben, «tragen Sie dazu bei, einen Teil der Unterhaltskosten zu decken.»



Die Kinder von Diegisbalm und der Oberalp gehen mit der Luftseilbahn zur Schule.

Noch gibt es 230 kleine Luftseilbahnen in den Bergkantonen der Schweiz, allen voran im Kanton Uri, gefolgt vom Wallis und dem Tessin. Nach dem Kanton Bern rangiert der Kanton Nidwalden zwar erst auf Platz fünf. Gemessen aber an der Fläche ist es der Kanton mit der weitaus höchsten Dichte an kleinen Luftseilbahnen.

Solidarisch mit den Luftseilbahnen

Die Nachricht vom Ende der Langboden–Eggalp-Bahn machte bereits ein Jahr vor ihrem Abbruch, im Sommer 2015, die Runde und löste grosse Betroffenheit aus. Umso mehr als sich zeigte, dass auch andere Bahnen zu den Bergheimet und Alpen hinauf in Schwierigkeiten sind. Die Hälfte stehe mittelfristig vor dem Aus, liessen Kenner der Seilbahnbranche verlauten. Immer höhere Kosten für Unterhalt und Betrieb seien der Grund. Machte die Luftseilbahn vom Langboden zur Eggalp nur den Anfang?

Die Schwierigkeiten der Bahnen veranlassten den Nidwaldner Nationalrat Peter Keller und den Urner

Ständerat Isidor Baumann am 23. September 2015 zu einer Interpellation. Sie forderten den «Schutz der Kleinseilbahnen vor überbordender Bürokratie». Nicht zum ersten Mal sollten die Kleinseilbahnen Thema im Bundesparlament sein.

Ein wichtiger Tag für die Kleinseilbahnen war auch der 19. April 2016. Im Restaurant Schützenhaus in Wil schlossen sich die Besitzer zum Seilbahnverband Nidwalden zusammen, um die Zukunft der Kleinseilbahnen von nun an gemeinsam in ihre Hände zu nehmen. An dieser Gründungsversammlung traten 20 der 24 Luftseilbahnbesitzer dem Verband per sofort bei. Einige grosse, touristische Bahnen solidarisierten sich mit den kleinen und wurden ebenfalls Mitglied des Verbands.

Zum ersten Präsidenten des Vereins wurde Ueli Schmitter gewählt, selber Besitzer einer Luftseilbahn, jener von Wolfenschiessen zum Berghof Brändlen. «Die Bahnen im Kanton sehen alle verschieden aus und alle haben sie verschiedene Farben», sagte er in seinem Eintrittsvotum. Aber



Auf die Masten steigen gehört zur guten Wartung, wie hier bei der Luftseilbahn Zelgli–Brändlen.

sie seien alle gut. Nun gelte es, zu den Besitzern zu schauen und ihnen Sorge zu tragen, «damit sie weiterhin die Kraft haben, die Bahnen zu betreiben».

Stahlseile erobern die Berge

Ein Seilbahnsterben: Wie konnte es nur so weit kommen! Gerade in Nidwalden mit seinen vielen Bahnen, das nicht nur eine lange Seilbahntradition kennt, sondern auch die technische Entwicklung von Seilbahnen entscheidend prägte...

Gleich mehrere Pioniere und Firmen gab es in den Anfängen des Luftseilbahnbaus bei uns im Kanton. Zu erwähnen ist etwa Klemenz Mathis (1883–1953) aus Wolfenschiessen. Er machte mit Materialseilbahnen für den Forst auf sich aufmerksam. Ab 1920 arbeitete in seinem Betrieb auch Josef Odermatt, der sich 1928 selbstständig machte und in Engelberg die bis heute im Seilbahnbau tätige Gebr. Odermatt AG gründete. Wichtigster Förderer des Seilbahnbaus in Nidwalden aber war der Schmied Remigi Niederberger (1860–1926) aus Dallenwil.

Niederberger wird als findiger Geist beschrieben, einer, der den Leuten zuhörte, deren Anliegen erkannte und Lösungen entwickelte. Man schrieb das Jahr 1898, als Niederberger eine Maschine erfand, die es ihm erlaubte, einzelne Drähte zu einem langen Seil zusammenzulöten. Ein erstes kilometerlanges Seil spannte er vom Gibel am Buochserhorn zum Bueholz in Büren. Welch eine Erleichterung! Nun brauchten die Wildheuer die schweren Burden nicht mehr ins Tal zu buckeln und zu reisten. Sie konnten sie stattdessen elegant und schnell ins Tal sausen lassen. Die Idee hatte durchschlagenden Erfolg. Viele tausend Meter Drahtseile wurden in den Jahren darauf in den Bergen installiert. Nicht nur in Nidwalden, sondern weit darüber hinaus. Wolfenschiessen rühmt sich bis heute, Weltmeister der Heuseile zu sein.

Doch wie konnte Niederberger die Schwerkraft überwinden? Wie die Lasten den Berg hinauf transportieren? Bald schon entdeckte er das Prinzip der Überlast – es war denkbar einfach:



Ueli Schmitter, Präsident des Seilbahnverbands.

An der Bergstation wurde ein Tank mit Wasser gefüllt. Dieser diente als Gegengewicht zur Last im Tal. So liessen sich schwere Frachten mühelos den Berg hinauf seilen.

Industrielle Zeugen der ersten Stunde

Zwei Zeugen aus dem frühen Schaffen von Remigi Niederberger sind bis heute im Originalzustand erhalten und sogar noch in Betrieb. Die Materialeiseilbahn von Vorder Rugisbalm nach Mettlen, Baujahr 1912, funktioniert mit Gegengewicht und manueller Bremse. Tagtäglich steht sie noch im Einsatz, transportiert die Milch ins Tal hinunter und die Post den Berg hinauf.

Die zweite ist die im Jahr 1923 erstellte Zingelbahn bei Obermatt. Auch sie funktioniert mit Gegengewicht, in diesem Fall mit Wasserballast. Sie ist auch ihrer Ladefläche wegen sehenswert: Die mit einem gebogenen Blech bedeckte Kiste ist der Urtypus des sogenannten Niederberger-Schiffli. Das Seilbahnmodell wurde ursprünglich als Transportbahn entwickelt und ist, dank der in

der Länge verstellbaren Ladefläche, sogar für den Holztransport geeignet.

Das Niederberger-Schiffli erwies sich als sehr erfolgreiches Luftseilbahnmodell und ist bis heute in verschiedenen Ausführungen zu sehen. Etwa bei den Luftseilbahnen Mettlen–Flüemattli, bei den Luftseilbahnen von Mettlen zur Alp Lutersee und bei jener von Spies zur Alp Sinsgäu.

Im selben Jahr wie die Zingelbahn erstellte Niederberger auch die erste mit einem Motor betriebene Seilbahnanlage. Sie verband Dallenwil mit Niederrickenbach. Drei Jahre später starb er, 66-jährig. Seine Söhne führten als «R. Niederberger's Söhne, Schmiede & Seilbahnbau, Dallenwil» die Firma weiter und bauten in den 1930er-Jahren Bahn um Bahn und verbanden viele abgelegene Bergheimet und Alpbetriebe mit dem Tal.

Die Politik stellt Weichen

Die Tätigkeit der Firma Niederberger fiel in eine für die Berggebiete schwierige Zeit. Über Jahrzehnte waren die Menschen aus den Bergen in die Städte und nach Übersee abgewandert. In den inneralpinen Tälern des Wallis, in Graubünden und im Tessin fand eine eigentliche Entvölkerung statt.

Im Dezember 1924 forderte der Zürcher Nationalrat Georg Baumberger deshalb mit einer Motion, die Abwanderung zu untersuchen. Am 14. November 1930 lag der Bericht vor. Auf 43 Seiten legte der Bundesrat dar, mit welchen Massnahmen er die Lebensbedingungen der Bergbevölkerung verbessern wollte, um die Abwanderung zu stoppen. Die Motion Baumberger gilt heute als die Geburtsstunde der Schweizer Berggebietspolitik. Sie sollte in eine Subventionspolitik für die Berggebiete münden. Die Erschliessung mit Strassen und Bahnen spielte dabei eine zentrale Rolle, die bis heute Wirkung zeigt.

In eine ähnliche Richtung zielte das Postulat des Urner Ständerats Ludwig Walker aus dem Jahr 1929. Walker wollte vom Bundesrat wissen, ob und unter welchen Bedingungen «Draht- und Luft-



Elisabeth Töngi heisst die Gäste bei der Talstation einsteigen ...



Walter Niederberger im Maschinenraum der Mettlen-Flüemattli-Bahn ...

seilbahnen in Gebirgsgegenden» für den gelegentlichen, nicht gewerbsmässigen Personentransport zugelassen werden sollten. Denn es ist mehr als verständlich: Die bisweilen einfachen Bahnen wurden längst nicht nur für den Warentransport benutzt.

Im Jahr 1932 entschied der Bundesrat, dass dies unter den folgenden Bedingungen möglich sein sollte: 1. sofern die Bahn zur Hauptsache der Land- und Forstwirtschaft diene, 2. dass nicht mehr als vier Personen aufs Mal transportiert werden dürften, 3. dass der Kanton eine Ermächtigung für den Personentransport auszustellen habe, und 4. dass die Bahnen nicht zu Transporten verpflichtet werden könnten und dass sie an keinen Fahrplan gebunden seien.

Es ist offensichtlich: Der Bundesrat legte damals die Regeln für Kleinseilbahnen fest, die mit geringen Abweichungen bis heute gelten. Kleinseilbahnen, so werden diese Bahnen offiziell genannt, dürfen inzwischen bis maximal acht Personen transportieren, sie kennen aber nach wie vor keinen Fahrplan, sondern fahren nach Bedarf. Und sie sind bis heute nicht dem nationalen Bundesamt für Verkehr unterstellt, brauchen also keine nationale Konzession. Eine kantonale Bewilligung genügt.

Wie sicher sind die Bahnen?

Doch kann eine kantonale Bewilligung für die Sicherheit der Bahn garantieren? Manch ein Fahrgast



... in die Luftseilbahn Mettlen – Hinter Rugisbalm.



... mit dem typischen Niederberger-Schiffli.

mag insgeheim ein Stossgebet gen Himmel schicken, wenn die kleine Bahn Hunderte von Metern über dem Abgrund schwebt, mag kalte Schweisstropfen schwitzen, sich an der Sitzbank festkrallen und sich fragen: Komme ich je oben an?

Die Frage ist verständlich, und sie war, zumindest eine gewisse Zeit, auch durchaus berechtigt. Viele Kantone zeigten sich mit dem Auftrag des Bundesrats, nämlich der technischen Überwachung der Bahnen, überfordert. Unfälle, auch tödliche, gab es immer wieder. So kam es, dass im Jahr 1948 das damals zuständige Post- und Eisenbahndepartement ein interkantonales Konkordat anregte, das die technischen Kontrollen der Anlagen übernehmen sollte: Nach einer 30-jährigen Pionierphase sollten die Kleinseilbahnen institutionalisiert und der sichere Betrieb geregelt werden.

Die Skepsis gegenüber einem interkantonalen Konkordat war gross. Regierungsrat Remigi Joller vertrat unseren Kanton bei den Verhandlungen und meinte, dass es allein schon in Wolfenschiessen über 245 Anlagen gebe. (Er dürfte die Heuseile mitgezählt haben.) «Daher», sagte Joller, «habe ich Bedenken, ob Nidwalden dem Konkordat mit vielen Vorschriften je beitreten wird.» Auch andere Kantone zeigten sich zurückhaltend. Dennoch wurde das Interkantonale Konkordat für Seilbahnen und Skilifte (IKSS) im Jahr 1951 gegründet und vom Bundesrat am 17. Juni 1955 genehmigt. Zwölf Kantone traten ihm in den ersten drei Jahren bei.

Nidwalden ging, wie angekündigt, seinen eigenen Weg und erliess im Jahr 1956 eine eigene technische Norm für die Kleinseilbahnen, welche die Betriebssicherheit der Anlagen gewährleisten sollte. Mit der Folge, dass 30 Bahnen den neusten technischen Anforderungen nicht mehr genügten und umgebaut werden mussten.

Mit der Firma Niederberger, so beschloss man, gab es ausserdem kantonsintern eine ausreichend kompetente Kontrollstelle. Mit der Zeit erwies sich jedoch die enge Verflechtung zwischen

Seilbahnbau und Kontrollstelle als Problem. Die Seilbahnbesitzer zeigten sich unzufrieden. Sie schlossen sich zum «Verband der Nidw. Drahtseilbesitzer» zusammen und forderten den Beitritt zum IKSS.

Das Geschäft kam schliesslich vor den Landrat. Der Beitritt, heisst es im Protokoll, habe keine weitreichenden finanziellen Folgen: «Die technischen Konsequenzen fallen nicht allzuschwer ins Gewicht, da für nicht gewerbsmässige Anlagen lediglich minimale Sicherheiten vorgeschrieben sind.» Am 15. Januar 1966 trat Nidwalden per Landratsbeschluss dem IKSS bei.

Seither kontrollieren die Experten des IKSS alle Kleinseilbahnen einmal jährlich. Ihr Ziel ist es, gemäss Artikel 1 des Konkordats, «den Betrieb der Anlagen möglichst sicher zu gestalten, ohne die Kosten für Bau und Betrieb allzusehr zu erhöhen». Im Kanton zuständig für Sicherheit und Betrieb der Bahnen ist das Amt für Wald und Energie, lange Zeit in der Person von Oberförster Urs Braschler. Mit seinem Rücktritt ging die Aufgabe per 1. Januar 2016 an den Stellvertretenden Oberförster Andreas Kayser.

Das System hat sich bewährt. Unter dem IKSS gab es keinen einzigen Unfall, der auf technisches Versagen zurückzuführen war, schweizweit. Auch in Nidwalden glätteten sich die Wogen, und der «Verband der Nidw. Drahtseilbesitzer» löste sich per Ende 1975 auf. Doch mit der Gründung am 19. April 2016 erlebte er als Seilbahnverband Nidwalden eine Neuauflage. Der Grund, warum sich die Seilbahnbesitzer erneut zusammengetan haben, ist wiederum das IKSS, aber diesmal unter umgekehrten Vorzeichen: Die Seilbahnbesitzer beklagen sich nun über das IKSS.

Die Branche verschafft sich Vorteile

Warum? Dieses jüngste Kapitel in der Geschichte der Kleinseilbahnen fängt mit dem neuen Seilbahngesetz an. Vor knapp zehn Jahren wurde es geschaffen, um die EU-Richtlinie für Personenluftseilbahnen in die schweizerische Gesetzge-

bung zu integrieren. Oberstes Ziel dieser Richtlinie ist es, die Markthemmnisse zwischen den Staaten via technische Normen aufzuheben. Das jedoch führte dazu, dass die Kleinseilbahnen den grossen Bahnen mit nationaler Konzession bezüglich der Sicherheitsanforderungen gleichgesetzt sind. Die Kleinluftseilbahnen, wie jene nach Diegisbalm und zur Oberalp, sollen den gleichen Massstäben genügen wie eine Titlis- oder eine Stanserhornbahn.

Zwar setzten sich in der Ratsdebatte vom Juni 2006 in Bern die Vertreter aus Ob- und Nidwalden für die besondere Situation der Kleinseilbahnen ein. Frau Ständerätin Marianne Slongo sagte: «Es darf nicht sein, dass nur die sehr grossen Bahnen zum Massstab erhoben werden, weil dies für die Kleinbahnen nicht mehr zu bezahlen wäre.» Und der Obwaldner Ständerat Hans Hess meinte: «Ich bitte Sie, die Bahnen keinen Papierberg überwinden, sondern sie auf die Berge fahren zu lassen.» Der Ständerat schloss sich diesen Voten mit 24:7 Stimmen an. Im Jahr 2007 trat das Gesetz in Kraft. Doch die Seilbahnbranche hatte ihre technische Norm mittlerweile in zwei dicken weissen Ordnern festgehalten. Diese gelten nun europaweit. Die Kleinseilbahnen waren in diesen Prozess weder integriert, noch flossen deren Anliegen in die Norm mit ein. Und trotzdem unterliegen sie ihr heute. Das ist es, was den Kleinseilbahnen zu schaffen macht.

«Die Kontrollen durch das IKSS werden immer strenger», sagt Ueli Schmitter. «Wir müssen in immer kürzeren Intervallen aufwendige und kostspielige Sicherheitsnachweise vorlegen. Das bringt die Besitzer der Kleinseilbahnen an die Grenzen der Belastbarkeit, finanziell und moralisch.»

Ulrich Blessing ist seit 2013 Leiter der Kontrollstelle IKSS. Er widerspricht: Die Kontrollen seien nicht strenger geworden. «Der Eindruck kann entstehen», sagt er, «weil Nachholbedarf besteht.» Die Anlagen seien alt, Investitionen seien nötig. «Der Betrieb muss sicher sein», sagt Blessing und



Wenn die Alpstrasse die Bahn verdrängt. Im Sinsgäu.

weist darauf hin, dass die Seilbahnverordnung Abweichungen von Normen ausdrücklich zulässt und die Kontrollstelle IKSS diesen Spielraum bei Um- und Neubauprojekten nutze.

Es steht Aussage gegen Aussage. Und doch sei die Frage hier gestellt: Warum diese Verschärfung, wenn das bisherige System doch erfolgreich war? Und wie lange können sich die Besitzer ihre Luftseilbahnen unter den neuen Voraussetzungen noch leisten?

Eine Bahn geht ins Geld

Zwischen 20'000 und 30'000 Franken jährlich kosten Unterhalt und Betrieb einer Bahn heute. Will man eine Bahn auf einen neuen technischen Stand bringen, so braucht es mindestens eine halbe Million, für eine neue Bahn sogar eine Million und mehr. Was also bringt die Zukunft? Was bringen die neuen technischen Normen, an Auflagen und an Kosten?

Zwar können die Bahnen auf Einnahmen aus dem Tourismus zählen. Die Wolfenschiesser Gelände-

terrassen Brändlen und Bielen etwa sind dank der Bahnen eigentliche Mekkas für Gleitschirmflieger geworden. Wiesenberg profitiert von der Nähe zum Stanserhorn. Der Niederbauen punktet mit seiner Aussicht und dem Bergrestaurant, die Musenalp mit ihrem Käse und einer Alpbeiz. In einem ähnlichen Rahmen wie Diegisbalm und Oberalp bieten auch die Bahnen von Mettlen zur Alp Lutersee Fahrten für den Tourismus an.

Trotz allem bleibt das Einkommen aus dem Tourismus nur ein Zustupf, muss es sogar bleiben. Die touristische Nutzung darf, so die Vorschrift, nur Zusatzerwerb sein. Die Antwort des Bundesrats von 1932 auf das Postulat Walker gilt auch in diesem Punkt bis heute. Die Bahn soll in erster Linie der Erschliessung dienen. Im Gegenzug gewähren Bund und Kanton finanzielle Unterstützung für die periodisch wiederkehrende Instandhaltung (PWI). Was genau darunter zu verstehen ist, weiss Peter Wyrsh. Er ist Sachbearbeiter Strukturverbesserungen beim Amt für Landwirtschaft und zuständig für die Unterstützung der



Eindrückliche Alpen-Idylle mit Blick auf den Brisen: Musenalpbahn.

Bahnen. Peter Wyrsh kämpft sich durch Gesetze, Verordnungen und Empfehlungen von Bund und Kanton. Alles ist vorgeschrieben, alles geregelt. Wie hoch die Beiträge an den Unterhalt der Kleinluftseilbahnen ausfallen, ist abhängig von der Zone, in welcher der Betrieb liegt, von dessen Grösse und davon, wie viele Alp- und Landwirtschaftsbetriebe von der Bahn profitieren. «Zwischen 46 und 66 Prozent der Kosten können die Subventionen durch Bund und Kanton decken», sagt Peter Wyrsh. Alle Betriebe seien leicht unterschiedlich strukturiert. Man müsse jeden Fall individuell beurteilen.

Für die Bergheimet und Alpen jedoch, die durch eine Strasse erschlossen sind, sei die Regelung klar, sagt Wyrsh: «Beiträge für Doppelschliessungen gibt es nicht.» Und genau diese Frage der Doppelschliessung könnte in absehbarer Zeit der Oberrickenbacher Luftseilbahn zum Bergheimet Spies zum Verhängnis werden.

Strasse kippt Bahn

Ein Augenschein vor Ort: An der Talstation im Oberrickenbacher Fell heisst ein Metallschild die Fahrgäste an der schwarzen Kurbel drehen und den Telefonhörer abnehmen. Dem Knistern folgt ein lautes Surren. Es wird von einer Stimme übertrönt. Sie fragt nach dem Wunsch. «Nume iisteige», lautet der Bescheid. Kurz darauf klingelt es. Die rote Bahn hebt ab, nimmt Fahrt auf und fährt Minuten später in der Bergstation auf Spies bei der Familie Durrer ein. 1923 wurde eine erste Luftseilbahn zum Bergheimet Spies hinauf gebaut, seither etliche Male erneuert und schliesslich im Jahr 1975 durch eine neue Bahn ersetzt. Sie ist bis heute die einzige Erschliessung des Bergheimets Spies. Zwar wurde 2013 eine Strasse auf die Alp Singgäu hinauf gebaut, mit finanzieller Hilfe von Bund und Kanton. Die Durrers jedoch verzichteten auf einen Abzweiger zu ihrem Hof und setzten weiterhin auf ihre Bahn. Und so führt denn die Strasse 300 Meter an ihrem Hof vorbei. Die Luftseilbahn bleibt die einzige Verbindung zum Hof.

Und trotzdem dürfen sie nicht auf PWI-Gelder von Bund und Kanton zählen.

Schwierigkeiten bereitete auch das IKSS, das umfangreiche Revisionen verlangte, die, sobald vorschriftsmässig ausgeführt, als überholt bezeichnet wurden. Josef Durrer schüttelt den Kopf und sagt: «Da steckt der Wurm drin.» Bis Ende 2017 darf die Bahn noch fahren. Dann soll Schluss sein mit dem öffentlichen Betrieb. Und was ist im Winter, wie gelangen die Durrers dann ins Tal? «Das Amt für Landwirtschaft hat uns geraten, im Dorf eine Wohnung zu mieten», sagt Sepp Durrer. Leidtragende sind nicht nur er und seine Familie, sondern auch die Wanderer, welche die Bahn im Sommer wie im Winter als kurzweilige Abkürzung sehr schätzen.

Mit der roten Bahn der Durrers hängt auch das Schicksal des grünen Niederberger-Schiffelis zur Alp Singgäu am sprichwörtlich seidenen Faden. Die Durrers betreiben diese Bahn im Auftrag der Alpgenossenschaft von ihrem Bauernhof aus. Auch sie würde eingestellt.

Was für ein Vergnügen ist es doch, in dieser offenen Bahn zu fahren, mit Hochsitz sogar und rückwärts durch die Luft zu schweben! Meter um Meter geht es den Berg hinauf, luftig und leicht, mit Sicht auf die Walenstöcke, den Brisen rechterhand und links die schroffe Felswand des Chaiserstuels, bis dass die Luftseilbahn unvermittelt und im offenen Gelände hält.

So manche Bahn wurde schon eingestellt, weil deren Besitzer die Strasse der Luftseilbahn vorgezogen hat. Ob diese Erschliessung günstiger ist und einfacher zu unterhalten, ist mehr als fraglich. Eines ist sicher: Landschaftsschonend ist sie nicht.

Auf den Tourismus setzen

Einige Bahnen jedoch haben trotz Strasse überlebt. Sie änderten ihre Strategie und setzten von nun an voll auf den Tourismus. So wie Josef Odermatt mit seinem Berggasthaus Gummenalp, der von der Nähe zu Wiesenberg, dem Wirzweli und zum Stanserhorn profitiert. Odermatt besitzt

die neuste Kleinseilbahn im Kanton. 2014 hat er sie mit einem zinslosen Darlehen des Regionalentwicklungsverbands Nidwalden & Engelberg, einem Bankkredit und Eigenmitteln erbaut. «Die Bahn», sagt er, «ist die Grundlage für das Berggasthaus und Teil des Einkommens.» Aber das gehe nur, sagt Odermatt, weil die Eltern die Bahn bedienen und die Lohnkosten niedrig bleiben. «Sonst wäre es schwierig.»

Auch die Bahn der Genossen-Korporation Hergiswil von Brunni zur Alp Gschwänd ist inzwischen eine touristische Kleinseilbahn. 1999 wurde die alte Anlage ersetzt. Satté 1,7 Millionen Franken kostete die neue blaue Bahn. Doch die Korporation durften auf die Unterstützung der Gemeinde zählen. Eine halbe Million war den Hergiswilern «ihre» Alp-Gschwänd-Bahn wert. Das waren 21 Prozent der Investitionen. «Man spürte den Goodwill der Gemeinde», sagt der Präsident der Genossen-Korporation, Erwin Keiser. «Die Hergiswiler wollten ihr Ausflugsziel Alp Gschwänd behalten.» Allerdings, räumt er ein, seien die finanziellen Mittel im Kanton nicht gleich verteilt.

Ungewisse Zukunft

Wie viele kleine Luftseilbahnen werden es in 20 Jahren noch sein? Auf die Flut von Vorschriften reagiert hat indes schon die Wiesenbergbahn. Sie tritt die Flucht nach vorne an und prüft den Ersatz der 82 Jahre alten Anlage. Wird sie die Finanzierung schaffen? Und kann die Schliessung

der Seilbahnen zum Spies und zur Alp Sinzgäu abgewendet werden?

Ueli Schmitter, der Präsident des Seilbahnverbands Nidwalden, gibt sich für die Zukunft der Kleinseilbahnen im Kanton vorsichtig optimistisch und hofft auf die gute Zusammenarbeit mit dem Kanton, mit Politik und Behörden.

Der Kanton sei auf die Bahnen angewiesen, sagt Schmitter, wenn er die touristische Wertschöpfung in den Berggebieten fördern wolle. Der sanfte Tourismus helfe allen, auch den Kleinseilbahnen. Mit den «Freunden der Kleinseilbahnen», einem Unterstützungsverein, will der Verband sich ausserdem die nötigen Mittel verschaffen. «Damit wir die Seilbahnbesitzer finanziell entlasten und in kritischen Fällen helfen können», sagt Schmitter. Im Frühling 2017 soll er gegründet werden. Er richtet sich an all jene, denen die Zukunft der kleinen Seilbahnen am Herzen liegt.

PS: Als der Kanton Nidwalden im Jahr 1956 die technische Norm für die Kleinseilbahnen verschärfte, erfüllten 30 Bahnen die Vorschriften nicht mehr und sollten innerhalb von sieben Jahren umgebaut werden. Der Regierungsrat war sich der Schwierigkeiten bewusst und beantragte einen Gesamtkredit.

Das Geschäft kam vor die Landsgemeinde. Am 27. April 1958 bewilligte das Stimmvolk 900'000 Franken Subventionen für den Umbau der Bahnen. Das entspricht heute einer Kaufkraft von mindestens 3,7 Millionen Franken.

Elsbeth Flüeler (57) lebt in Stans. Sie liebt die Berge und setzt sich deshalb für die Kleinseilbahnen ein, damit diese erhalten bleiben. Sie ist im Vorstand des Seilbahnverbands Nidwalden. www.seilbahnverband-nw.ch.