

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse
Herausgeber: Schweizerischer Forstverein
Band: 103 (1952)
Heft: 12

Artikel: Über Luftseilbahnfragen
Autor: Kuster, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-765688>

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: 08.02.2025

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

wertvollsten Wäldern auch eine gewisse Einschränkung der «Rehweide» zu fordern. Biologische, naturschützerische, waldbauliche und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte sprechen in gleichem Maße dafür. Wald und Wild gehören zusammen; niemals aber dürfen wir einer einseitigen Wildhege alle andern, auf den Wald gerichteten naturschützerischen Interessen und die waldbaulichen Forderungen opfern. Eine Zusammenarbeit einsichtiger Jäger und Naturschützer mit den Forstleuten wird daher dem gemeinsamen Ziele am besten dienen, nämlich der Schaffung und Erhaltung eines vielfältigen, gesunden Waldlebens.

Résumé

Les dégâts causés par les chevreuils ont atteint dans certains cantons suisses une ampleur qui rend aléatoire une sylviculture conforme à la nature. C'est pourquoi l'Association des présidents des communes du canton de Zurich s'est occupée de ce problème le 8 novembre 1952. L'exposé qui précède reproduit l'essentiel des opinions exprimées à cette réunion.

Les dégâts dus au gibier sont provoqués par la perturbation toujours plus grande de l'équilibre de la nature par les interventions de l'homme. De nombreuses forêts abritent actuellement une population de chevreuils de dix à vingt fois plus élevée que la population naturelle. Ce gibier trop nombreux provoque des dégâts importants, augmentés encore par la diminution croissante des surfaces de pâture en dehors de la forêt. Des exemples numériques montrent les pertes dues aux dégâts du gibier. Il faut insister sur le fait qu'une certaine réduction du nombre des chevreuils correspond non seulement à des besoins sylvicoles et économiques, mais aussi, au fond, à ceux de la protection de la nature.

J.-B. C.

Über Luftseilbahnfragen¹

Von Forstingenieur A. Kuster, Bern

(37.8)

Seit Jahren kann man ein stetiges Anwachsen nicht nur der eigentlichen Sportseilbahnen, sondern auch der dem allgemeinen Verkehr, d. h. dem Personen- und Gütertransport, dienenden, kombinierten Luftseilbahnen feststellen, und es hat nicht den Anschein, daß hier in naher Zukunft schon eine Sättigung und damit ein Stillstand eintreten würde. Diese Entwicklung liegt im Zuge der Zeit und wird von niemandem aufgehalten werden können. Sie gibt aber häufig zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß, wenn es darum geht, zu entscheiden, ob in einem bestimmten Gebiete eine Luftseilbahn oder eine Straße gebaut werden soll. Die Wogen der Begeisterung bzw. Ablehnung für oder

¹ Nach dem am 27. Juni 1952 an der Kantonsoberförsterkonferenz in Maienfeld gehaltenen Referat.

gegen ein Projekt können mitunter recht hoch gehen. Nicht selten werden forstliche Interessen dabei berührt; dann wird auch der Forstmann nicht um eine klare Stellungnahme herumkommen. Aus diesem Grunde ist es wohl nicht überflüssig, sich einmal grundsätzlich mit dem Problem auseinanderzusetzen.

Die rechtlichen Grundlagen des Luftseilbahnbaus sind folgende:

Nach dem Postverkehrsgesetz von 1924 (das sich auf den Verfassungsartikel des Postregals stützt) hat der Bund die Möglichkeit, für gewerbsmäßige Personenbeförderung Konzessionen zu erteilen. Die Seilbahnen gehören unzweifelhaft zu den Beförderungsanlagen dieser Art. Das Recht zur Erteilung von Seilbahnkonzessionen liegt also *grundsätzlich* beim *Bund*. In einem Bundesratsbeschluß vom 13. Oktober 1932 verzichtet dann allerdings der Bund zugunsten der Kantone auf das Recht zur Konzessionierung der dem *land- und forstwirtschaftlichen Transport dienenden Personenseilbahnen bis zu vier Kabinenplätzen*. Die kleinen land- und forstwirtschaftlichen Seilbahnen bis zu vier Personenplätzen brauchen demnach nur eine *kantonale* Bewilligung. Am 3. Juli 1934 erließ der Bundesrat einen weiteren Beschluß über die der Land- und Forstwirtschaft dienenden Luftseilbahnanlagen mit regelmäßiger Personenbeförderung ohne Bundeskonzession. Der genannte Beschluß setzt die bautechnischen Anforderungen fest, auf Grund welcher die Kantone solche Seilbahnen bewilligen können, und knüpft die Zusicherung allfälliger Bundesbeiträge an diese technischen Voraussetzungen. In der Praxis hat das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement später denn auch keine andern Kriterien als dasjenige der Platzzahl pro Behälter (eben vier Personen) als Grundlage angenommen für die Beurteilung, ob eine Seilbahn bundeskonzessionspflichtig sei oder nicht.

Wir haben nach Art der rechtlichen Grundlage also folgende Kategorien von Seilbahnen zu unterscheiden:

- a) *Bundeskonzession*: für Luftseilbahnen aller Art mit mehr als vier Kabinenplätzen sowie für die Sesselbahnen.
- b) *Kantonale Bewilligung*: für Seilbahnen bis vier Personenplätze (wobei aber der erwähnte einschränkende Bundesratsbeschluß vom 3. Juli 1934, der sich seinerseits auf den Bundesratsbeschluß vom 13. Oktober 1932 stützt, zu beachten bleibt) sowie für die Skilifte (welche das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement — nach einzelnen Rechtsgelehrten zu Unrecht — als nicht unter das Postregal fallend betrachtet). Hierzu sei noch vermerkt, daß kürzlich ein interkantonales Konkordat über die nicht eidgenössisch konzessionierten Luftseilbahnen und Skilifte abgeschlossen

wurde. Der Hauptzweck dieser Vereinbarung besteht darin, für alle Kantone einheitliche Vorschriften aufzustellen und den Betrieb bei mäßigen Kosten möglichst sicher zu gestalten.

- c) Als *weder* bundeskonzessionspflichtig *noch* durch den Bundesratsbeschluß zugunsten der Kantone ausdrücklich davon ausgenommen, könnte man schließlich die Warentransportseilbahnen mit höchstens gelegentlichem Personentransport nennen, die, wie etwa Fabrik- und Hotelbahnen oder Waldseilbahnen, zu irgendeinem Betrieb gehören.

Wir sehen daraus, daß die bundesgesetzlichen Grundlagen für den Seilbahnbau nicht sehr weitreichend sind und der Praxis damit ein Spielraum belassen wird, der nicht gerade zu ihrer Einheitlichkeit beiträgt.

Auf Grund des Bundesratsbeschlusses von 1932 (Delegation an die Kantone) sollen bis zum Jahre 1951 in den Kantonen etwa 40 Luftseilbahnen in Betrieb genommen worden sein, auf Grund des Bundesratsbeschlusses von 1934 (bautechnische Bedingungen für Subventionierung) nur zirka 25. Der letztere Bundesratsbeschluß hat offenbar trotz der Subventionsmöglichkeit wenig Erfolg gehabt, vermutlich weil kleine Kabinen mit nur bis vier Plätzen nicht allen Anforderungen gerecht werden können.

Der Bund hat bis zum gleichen Zeitpunkt seinerseits 13 Luftseilbahnen und 28 Sesselbahnen dem Betrieb übergeben. Dazu kommen neuestens noch etwa ein Dutzend Konzessionen für Seilbahnen und einige wenige für Sesselbahnen. Die Konzessionsgesuche beim Bund haben besonders seit den dreißiger Jahren stark zugenommen, so daß das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement sich gezwungen sah, bestimmte Grundsätze für deren Erledigung aufzustellen. Durch die Annahme des Geschäftsberichtes von 1934 sind diese Grundsätze von den eidgenössischen Räten gebilligt worden. Sie lauten: Konzessionen werden vom Bunde nur noch erteilt, wo

- a) ein ernsthaftes Bedürfnis besteht,
- b) eine schädliche Konkurrenzierung anderer konzessionierter Transportanstalten nicht zu befürchten ist und
- c) die projektierte Linie als lebensfähig betrachtet werden kann.

Zur besseren Beurteilung dieser Gesichtspunkte legte sich das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement im Jahre 1947 ein beratendes Organ, die sogenannte Bergbahnkommission, zu.

Bundesbeiträge konnten, wie schon erwähnt, ursprünglich nur an die gemäß den bautechnischen Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses von 1934 erstellten Seilbahnen, d. h. an die Seilbahnanlagen mit

Personenbeförderung *ohne* Bundeskonzession, verabfolgt werden. Am 27. Juli 1939 (anlässlich der Konzessionierung der Luftseilbahn nach Isérables durch den Bund) wurden erstmals folgende Voraussetzungen für die Beitragsleistung an vom Bund konzessionierte Seilbahnanlagen stipuliert:

1. Die Anlagen müssen in stark überwiegendem Maße land-, alp- und forstwirtschaftliche Zweckbestimmung haben.
2. Durch die Erstellung der Luftseilbahn sollen wesentliche Einsparungen für Straßenbauten gemacht werden.
3. Die Unterstützungsgesuche werden erst behandelt, wenn der Entscheid der Konzessionsbehörde über das Konzessionsgesuch vorliegt.
4. An die Gewährung eines Bundesbeitrages wird die Bedingung geknüpft, daß ein nach normalen Einlagen in die Erneuerungs- und Reservefonds und nach Bezahlung von höchstens 5 % Zins für die festverzinslichen Anleihen verbleibender Betriebsüberschuß während 15 Jahren nach Betriebseröffnung ausschließlich an die Subventionen im Verhältnis ihrer Beiträge zu verwenden ist.

Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement ist nun heute der Meinung, daß diese für die Kabinenseilbahn nach Isérables getroffene Regelung ganz allgemein als Grundlage für die Subventionierung *eidgenössisch* konzessionierter Luftseilbahnen dienen sollte und auch damals schon so gemeint gewesen sei. Weiter hat das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement die Auffassung, daß — nachdem schon zahlreiche Verbindungsstraßen aus Bodenverbesserungskrediten des Eidg. Meliorationsamtes subventioniert worden seien — auch solche Luftseilbahnen, die entweder Straßen ersetzen oder einen dringenden Straßenbau für längere Zeit überflüssig machen, von Bundes wegen zu subventionieren seien. Zu diesem Zwecke müsse nur die Ziffer 1 des vorerwähnten Entscheides vom 27. Juli 1939 (über die land-, alp- und forstwirtschaftliche Zweckbestimmung) gelockert werden. Ferner sei zu prüfen, ob nicht vielleicht auch forstwirtschaftliche und andere Kredite hiefür erhältlich gemacht werden könnten.

In den folgenden Betrachtungen lassen wir die ausschließlich forstlichen Seilbahnen, welche in besonderen Verhältnissen anstelle von Waldwegen zum Zwecke des Holztransportes gebaut und nach Art. 42 des eidgenössischen Forstgesetzes von 1902 ebenfalls subventioniert werden können, weg und beschränken uns auf jene Luftseilbahnen, die regelmäßig Güter- *und* Personentransporte ausführen dürfen und unter bestimmten Voraussetzungen Bundesbeiträge beanspruchen.

Zu der vom Post- und Eisenbahndepartement befolgten Politik drängt sich vom Standpunkt der *Forstwirtschaft* hinsichtlich der *Bau- und Beitragswürdigkeit solcher Luftseilbahnen folgende Stellungnahme*

auf: Der Sinn der Beitragsleistung des Bundes an Transportanlagen gemäß Forstgesetz ist die Ermöglichung bzw. Verbesserung der *Walderschließung*, d. h. die Schaffung von Zugängen in alle Teile des Wirtschaftsobjektes zum Zwecke der Nutzung und der aufbauenden Pflege. Luftseilbahnen verbinden aber nur Punkte miteinander und berühren weder das eigentliche Zwischengebiet noch die weitere Umgebung. Sie können damit sehr wohl einem bestimmten Warenaustausch und Personenverkehr dienen. In vielen Fällen wird die Seilbahn den Bedürfnissen der Bevölkerung hinsichtlich dieses Personen- und Güterverkehrs vielleicht besser gerecht als die Straße. So ist es z. B. äußerst wertvoll, wenn die Erwerbstätigen eines Bergdorfes tagtäglich, auch während des Winters, wo Straßen oft nur unter Schwierigkeiten und großem finanziellem Aufwand offengehalten werden können, in kürzester Zeit und ohne Anstrengung zum Arbeitsplatz und abends wieder nach Hause geführt werden. Das Argument dieser mit einer Seilbahn zu erzielenden Erleichterung spielt denn auch häufig die Hauptrolle beim Baubeschluß. Daneben wird gleichzeitig dem Touristenverkehr und der reibungslosen Versorgung von Berg- und Talstation mit lebenswichtigen Gütern gedient.

Mehr zu bieten ist jedoch die Luftseilbahn nicht in der Lage. So kann sie offensichtlich die von einem Straßenbau erwartete Erschließung des Waldes und des landwirtschaftlichen Kulturbodens nicht gewährleisten. Ein gut angelegtes Wegnetz ist in dieser Beziehung schlechthin unersetzbar. Selbst wenn zur Seilbahnstation Zubringerwege erstellt werden, wird damit der Zweck kaum in vollkommener Weise erreicht, denn der unvermeidliche Umlad von Holz auf die Seilbahn und der Transport mit dieser wirken selbstverständlich erschwerend und verteuern.

Man kann also wohl sagen, daß eine Luftseilbahn den Bau einer Straße in der Regel nicht überflüssig macht. Für die Erstellung beider Transportanlagen fehlen aber oft die finanziellen Mittel, und man wird nicht um den Entscheid herumkommen: Luftseilbahn *oder* Straße. Ein Vergleich der mutmaßlichen Erstellungskosten wird in zahlreichen Fällen zugunsten der Seilbahn ausfallen, doch wäre es verfehlt, allein auf die Erstellungskosten abzustellen; vielmehr müssen auch die regelmäßigen Unterhalts- und Wartekosten zum Vergleich herangezogen werden. Die Erneuerungsbedürftigkeit von Seilen, Rollen und Tragwerken der Seilbahn ist groß, so daß eine vorsichtige Einschätzung dieses Faktors sicher am Platze ist. Auf lange Sicht betrachtet, dürfte die Straße in der Regel im Vorsprung sein, sofern sie auf solidem Grunde ruht und die klimatischen Winterverhältnisse (Schneeräumung, Sandung usw.) nicht allzu ungünstig sind.

Leider ist in einigen Gebieten auf das Drängen von Befürwortern der Bau von Luftseilbahnen beschlossen worden, wo nach Abwägung

aller Interessen eine Straße für die forst- und landwirtschaftliche Erschließung unentbehrlich sein wird, nun aber aus finanziellen Gründen auf längere Zeit unterbleiben muß. Erfreulicherweise gibt es auch andere Beispiele, wo nach gründlicher Prüfung im einen Fall mit Recht eine Straße gebaut wurde (Gemeinde Grächen/VS, ein großes Dorf mit zerstreuten Nebensiedlungen auf ausgedehntem Hang und Plateau sowie großen Waldungen) und im andern Falle — ebenfalls mit Recht — eine Luftseilbahn projektiert ist (Gemeinde Embd/VS, kleines Bergbauerndorf mit sehr spärlichem, nur dem Eigenbedarf dienendem Waldbesitz, oberhalb eines nahezu unproduktiven, sehr steilen und felsigen Hanges, wo eine Straße im Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert unverhältnismäßig kostspielig wäre).

Aus dem Vorstehenden möchten wir zusammenfassend etwa folgende *Schlußfolgerungen* ableiten:

1. Vor der Herstellung einer Fahrverbindung zwischen einer Bergsiedlung und dem Tal ist gründlich zu prüfen, ob eine Straße oder eine Luftseilbahn den allgemeinen Interessen besser dient — es sei denn, daß beide gebaut werden können.
2. Wo zwischen der Tal- und der Bergstation land- und forstwirtschaftlich nutzbares Kulturgebiet liegt, ist die Straße das zweckmäßigere Mittel, weil sie gleichzeitig dem Verkehr *und* der Aufschließung dient.
3. Wo zwischen der Tal- und der Bergstation kein Kulturland liegt (z. B. Felsabstürze) und das Einzugsgebiet der Bergstation volkswirtschaftlich beschränkt ist, kann von der kostspieligen Erstellung einer Straße zugunsten einer Luftseilbahn abgesehen werden.
4. Bundessubventionen (gemäß Forst- bzw. Landwirtschaftsgesetz) sollen für Luftseilbahnen nur dann und in dem Maße ausgerichtet werden können, als diesen eine Bedeutung für die forstliche bzw. bäuerliche Bewirtschaftung zukommt.

Wo eine Straße schon besteht oder zur Erschließung unbedingt erforderlich ist, kommt die Beitragsleistung des Bundes an eine Luftseilbahn aus forstlichen Krediten nicht in Frage. Hingegen kann selbstverständlich anderweitige finanzielle Unterstützung im Sinne der Hilfe an die wirtschaftlich schwache Gebirgsbevölkerung trotzdem sehr gerechtfertigt sein.

Résumé

Au début de son exposé, l'auteur énumère les différentes catégories de téléphériques d'après le genre d'autorisation. Les téléphériques à cabines de plus de quatre places, de même que les télésièges doivent être au bénéfice d'une concession de la Confédération. En revanche, les téléphériques à cabines de moins

de quatre places (arrêtés du Conseil fédéral du 13 octobre 1932 et du 3 juillet 1934), ainsi que les téléskis ne nécessitent qu'une autorisation cantonale.

Depuis 1934, la Confédération n'octroie de concession que

- a) si l'installation répond à un besoin impérieux,
- b) s'il ne faut pas craindre une concurrence préjudiciable aux autres installations de transport,
- c) si l'on peut considérer la ligne projetée comme viable.

Depuis le 27 juillet 1939 (octroi de la concession pour le téléphérique d'Isérables/VS), le Département fédéral des postes et des chemins de fer est d'avis que les téléphériques peuvent également *faire l'objet d'une subvention* de la part de la Confédération, et cela

- 1° lorsque les installations ont un caractère éminemment agricole, alpine et sylvicole, et
- 2° lorsque, du fait de la construction des téléphériques, il est possible de réaliser de fortes économies dans la construction de routes.

Toutefois, les demandes de subsides seront traitées seulement après l'octroi de la concession; en outre, le maître de l'œuvre est tenu de s'engager à répartir proportionnellement entre les autorités qui ont versé les subventions certains excédents d'exploitation.

L'auteur étudie ensuite, en se plaçant du point de vue forestier, s'il est admissible d'allouer de telles subventions fédérales, prélevées sur des crédits forestiers, pour la construction de téléphériques qui servent en même temps pour le trafic en général. Il tire les conclusions suivantes:

- 1° Avant d'établir une liaison entre un village de montagne et la vallée, il faut examiner avec le plus grand soin lequel, de la route ou du téléphérique, répond le mieux aux intérêts généraux — à moins qu'il ne soit possible de construire les deux.
- 2° Lorsque, entre la station de montagne et celle de la vallée s'étendent des surfaces utilisables pour l'exploitation agricole et forestière, la route est le moyen de raccordement le plus rationnel, car elle sert simultanément au trafic *et* à la dévestiture.
- 3° Lorsque, entre la station de montagne et celle de la vallée il n'y a pas de terrains cultivables (par exemple parois de rochers), et que la région desservie par la station du haut a peu d'importance du point de vue économique, on peut s'abstenir de construire une route coûteuse et préférer un téléphérique.
- 4° Une subvention fédérale (en vertu de la loi forestière ou de la loi sur l'agriculture) ne devrait être octroyée pour des téléphériques que si ces derniers ont une importance pour l'exploitation forestière ou agricole. Quand il existe déjà une route ou que la construction d'une artère est absolument nécessaire pour la desserte, un subside fédéral pour un téléphérique — prélevé sur des crédits forestiers — n'entre pas en ligne de compte. En revanche, il va de soi qu'un autre appui financier, tel qu'une aide à la population de montagne économiquement faible, peut, malgré tout, être parfaitement justifié. Ku.