

# Jede zweite Kleinseilbahn bedroht

In der Schweiz gibt es rund 200 Kleinluftseilbahnen. Der Hälfte von ihnen droht die Stilllegung. Was sind die Gründe? Und wie reagieren die Betreiber?



In spätestens zwei Jahren ist Schluss: Sepp Durrer mit der Seilbahn, die seit bald 40 Jahren von seinem Hof zur Alp Singgäu führt. Bild: Dominique Meienberg

Seit 65 Jahren lebt Sepp Durrer auf seinem Bauernhof oberhalb Oberrickenbach. Eine Zufahrtsstrasse gibt es nicht. Dafür eine in die Jahre gekommene Seilbahn, die den Hof mit dem Tal verbindet. Noch abenteuerlicher ist die Bahn, die von Durrers Hof hinauf zur Alp Singgäu führt: Benutzer müssen in ein offenes Holz-und-Blech-Gefährt steigen, das aus einem alten Heimatfilm zu stammen scheint. Und unbeschadet von allen Normierungen die Zeiten überstanden hat. Doch damit ist bald Schluss.

In spätestens zwei Jahren werden die rund 40-jährigen Bahnen keine Personen mehr transportieren dürfen. Mit dem 2007 in Kraft getretenen Seilbahngesetz wurden die Vorschriften für kantonale und eidgenössische Seilbahnen vereinheitlicht und für neue Anlagen an EU-Bestimmungen angeglichen. Das Gesetz lässt es zu, dass damals bestehende Anlagen weiterbetrieben werden dürfen, solange sie die Sicherheit gewährleisten können. Bei Durrers Bahnen wären gemäss eines Prüfungsberichts jedoch umfangreiche Erneuerungsarbeiten nötig. Das aber rentiert nicht – zumal der Bauer nicht auf öffentliche Gelder hoffen kann. Denn neu soll eine Strasse zu seinem Hof gebaut werden, wodurch der Erschliessungszweck der Seilbahn nicht mehr gegeben ist. Durrer nimmt es gelassen. «Das ist der Lauf der Zeit», sagt er, der zusammen mit seiner Ehefrau pro Jahr rund 5000-mal die Seilbahnen fahren lässt.

## «Fast nicht mehr machbar»

Ein ähnliches Schicksal wie Durrers Seilbahn droht laut Reto Canale der Hälfte der 200 Kleinluftseilbahnen in der Schweiz. Canale war bis vor drei Jahren Chef des Interkantonalen Konkordats für Seilbahnen und Skilifte (IKSS), das für die Aufsicht über die Kleinluftseilbahnen zuständig ist. Dabei handelt es sich um Bahnen, die maximal acht Personen befördern dürfen und die oft von Bauern betrieben werden – als Alp- und Erschliessungsbahnen sowie als touristischer Nebenerwerb. «Mit Hinweis auf das neue Gesetz werden von den Betreibern derart viele, teilweise unnötige Sicherheitsnachweise und Anpassungen gefordert, dass es für einen Kleinbetrieb fast nicht mehr machbar ist», sagt Canale.

Von Daniel Foppa

Ressortleiter Inland

@DFoppa Oberrickenbach NW 16.08.2015

## Stichworte

[Tourismus](#)

## Artikel zum Thema

### Zoo überarbeitet sein Seilbahnprojekt



Der Zoo zieht das Urteil des Verwaltungsgerichts zum Bau einer Seilbahn auf den Zürichberg nicht ans Bundesgericht weiter. Das Projekt werde aber «konsequent weitergeführt». [Mehr...](#)

05.11.2014

### Die Gondel auf den Uetliberg

Die Zoo-Seilbahn ist nicht das erste umstrittene Luftseilbahnprojekt in Zürich: 1950 gab es Pläne für eine Schwebebahn auf den Uto Kulm. Die Argumente der Gegner tönnten zum Teil ähnlich wie heute. [Mehr...](#)

Von Martin Huber. 29.10.2014

### Der Preis, ganz ohne Schweiss

**Outdoor** Aufstiegshilfen werden bei Bikern immer beliebter. Aber ist es korrekt, sich das Bike mit der Seilbahn nach oben bringen zu lassen? [Zum Blog](#)

Von Jürg Buschor 30.07.2015

## Dossiers

[Beliebte, teure Schweiz](#)

## Die Redaktion auf Twitter

Stets informiert und aktuell. Folgen Sie uns auf dem Kurznachrichtendienst.

[@tagesanzeiger folgen](#)

## Blog

Hinzu kommt, dass bei vielen der in den 60er- und 70er-Jahren gebauten Bahnen die Konzession demnächst ausläuft. «Eine Erneuerung wird oft mit der Forderung nach umfangreichen Nachweisen und Investitionen verbunden, was sich die Betreiber kaum leisten können», sagt Canale. Ein Sicherheitsproblem sieht er darin, dass auf Seilbahnen, die keine Bewilligung mehr haben und damit nicht kontrolliert werden, gleichwohl Personen fahren.



Laut IKSS-Präsident Urs Braschler kann die Lage für Kleinluftseilbahnen «relativ problematisch» werden, wenn sie komplett erneuert werden müssen. Bei einer in die Jahre gekommenen Bahn sei mit rund 1 Million Franken Investitionen zu rechnen, um eine neue Bewilligung zu erhalten. «Die Finanzierung ist oft der Knackpunkt», sagt Braschler. In Nidwalden habe zum Beispiel der Blitz in eine Bahn eingeschlagen. Der bald 70-jährige Betreiber überlege nun, ob er die Reparaturen ausführen lassen oder aufgeben soll. Andernorts sei unklar, ob der Bergbauernhof überhaupt weitergeführt werde, weshalb der Zubringerbahn das Aus drohe.

### **Ruf nach Subventionen**

Gegen den Abbau vieler Kleinseilbahnen macht sich nun Widerstand breit. Denn die nostalgischen Gefährte sind eine Touristenattraktion. Und Landschaftsschützer bevorzugen es, wenn Bauernhöfe mit Seilbahnen und nicht mit Strassen erschlossen werden. «Kleinseilbahnen sind wichtige Zeugen der Alpkultur, sie sind zuverlässig und wintersicher», sagt Elsbeth Flüeler aus Stans. Die Alpenschützerin will zusammen mit einer Gruppe besorgter Bürger die von Josef Durrer betriebenen Bahnen retten. «Wir werden mit Experten den Prüfungsbericht hinterfragen», sagt Flüeler. Zudem werde man versuchen, Subventionen für Kleinluftseilbahnen zu erhalten.

Genau dasselbe bezweckt eine im Juni im Urner Kantonsparlament eingereichte Interpellation von CVP-Landrätin Frieda Steffen. Sie will angesichts der prekären Lage vieler Kleinluftseilbahnen von der Regierung wissen, ob die Bahnen mit Geldern aus der neuen Regionalpolitik oder anderen finanziellen Mitteln unterstützt werden können. Steffen weist darauf hin, dass der Urner **Tourismus** den Kanton als «Seilbahn-Eldorado» anpreist und mit den 39 Seilbahnen wirbt. Dieser touristische Wert müsse erhalten bleiben.

### **Auf eigenes Risiko**

Sepp Durrer wird seine Seilbahn vorerst weiterbetreiben. Eine Fahrt bis zu seinem Hof kostet drei Franken, eine bis ganz hinauf sieben Franken. Gewinn habe er damit nicht gemacht. Aber mehr verlangen wolle er auch nicht. «Ich bin nicht immer sofort zur Stelle. Und gelegentlich müssen die Touristen halt warten, bis die Bahn losfährt.» Wenn mit der Bewilligung für den Personentransport Schluss ist, wird Durrer die Bahn als Materialseilbahn weiterbetreiben. Und sie auch für sich selber weaternutzen – dann auf eigenes Risiko.

(Tages-Anzeiger)

(Erstellt: 16.08.2015, 23:03 Uhr)