

+ Luftseilbahn in Brusino Arsizio TI



Baujahr 1958
Streckenlänge 923 Meter
Höhendifferenz 368 Meter
Zweck Verbindung des Ortes Serpiano und der Unesco-Weltnaturerbe-Region auf dem Monte San Giorgio mit Brusino am Luganersee.
Speziell Die Anlage ist die erste vollautomatische Luftseilbahn der Schweiz.

+ Kraftwerksbahn Fully VS



Baujahr 1915
Streckenlänge 820 Meter
Höhendifferenz 505 Meter
Zweck Bahn für Transport von Baumaterialien ins Gebiet des Col de Sorriot für das Wasserkraftwerk.
Speziell Die Kraftwerksbahn zählt zu den ältesten betriebsfähigen Schwebebahnen in der Schweiz, die nur marginal verändert wurde.

+ Standseilbahn Giessbach BE



Baujahr 1879
Streckenlänge 363 Meter
Höhendifferenz 98 Meter
Zweck Direkte Verbindung vom Schiffsanlegeplatz am Brienersee zum Grandhotel Giessbach.
Speziell Bei der ersten für Touristen erstellten Seilbahn Europas wurde erstmals die Abtsche Ausweiche, eine Ausweiche in der Streckenmitte, gebaut.

+ Luftseilbahn Klein Matterhorn VS



Baujahr 1979
Streckenlänge 3672 Meter
Höhendifferenz 891 Meter
Zweck Erschliessung des Klein Matterhorns für den Wintertourismus.
Speziell Die Anlage weist mit 2885 Metern schweizweit das längste Seilspannfeld zwischen zwei Masten auf. Die Bergstation auf 3820 Meter ist die höchstgelegene Europas.

Die Schweiz – Land der Seilbahnen

Industriegeschichte Der Bund hat ein Seilbahninventar erstellt, damit die Anlagen als Denkmäler wahrgenommen werden

VON FABIAN MUSTER

Ohne Seilbahnen würden wir noch immer die Alpen hochkraxeln. Der Ansporn, die einheimischen Berge mit weniger Schweiß und Zeit zugänglich zu machen, verdankt die Schweiz den Ausländern. Mit den Eisenbahnverbindungen kamen immer mehr Touristen in die Schweiz. Zuerst versuchten die Ingenieure – darunter der Eisenbahnpionier Niklaus Riggenbach aus Olten – die Touristen mit Zahnradbahnen auf die Berge zu bringen. So entstand in Europa 1871 mit der Vitznau-Rigibahn die erste Gebirgsbahn. Weil die Steigung aber auf 25 Prozent beschränkt ist, forcierte dies die Entwicklung der ersten Seilbahnen.

1879 wurde mit der Standseilbahn Giessbach zum gleichnamigen Hotel die erste touristische Seilbahn der Welt gebaut. Weitere Weltneuheiten folgten: In Davos wurde 1934 der erste Bügelskilift eröffnet, in Flims 1945 die erste kuppelbare Sesselbahn. «Die Schweiz ist das Seilbahnland par excellence», hält das Bundesamt für Kultur (BAK) dazu fest. Es hat die 129 Meilensteine für die Schweizer Seilbahngeschichte – eine Auswahl aus über 3000 Anlagen – kürzlich in einem Inventar online zugänglich gemacht. Innert zweier Jahre haben Fachleute unter der Leitung des BAK die Liste nach technikschriftlichen, kultur- und wirtschaftshistorischen Kriterien kategorisiert.

Das Inventar soll dafür sorgen, dass die Seilbahnen auch in denkmalpflegerischer Hinsicht wahrgenommen werden. Johann Mürner bezeichnet es als «Frühwarnsystem». Im Auge hat der Sektionschef Heimatschutz und Denkmalpflege im BAK vor allem das Bundesamt für Verkehr (BAV). Dieses vergibt die Konzessionen für neue sowie bestehende Bahnen und muss dabei nicht nur auf die Sicherheit, sondern auch auf Aspekte wie Denkmalpflege oder Landschaftschutz Acht geben. Mürner: «Bei den Konzessionen stehen die technischen Aspekte und die Sicherheit im Fokus.» Mit diesem Inventar wolle man besonders die Leute vom BAV verstärken für die Anliegen der Denkmalpflege und des Heimatschutzes sensibilisieren.

Vor dem Abriss geschützt sind die Bahnen damit aber nicht, wie das Beispiel Sesselbahn Weissenstein zeigt, die Ende 2009 wegen Sicherheitsbedenken ausser Betrieb genommen wurde. Das BAK forderte den Erhalt der Zweiersesselbahn, die auch im Inventar verzeichnet ist; das BAV steht kurz davor, der geplanten Sechsergondelbahn eine Bewilligung zu erteilen.

Kein Lexikon historischer Bahnen

Die Sesselbahn auf den Weissenstein ist im Inventar verzeichnet, aber mittlerweile nicht mehr in Betrieb. Andere Bahnen, die nicht mehr existieren, hätten es von ihrer Bedeutung her ebenfalls verdient gehabt, sind aber nicht in der systematischen Zusammenstellung drin. Darunter befindet sich etwa der 1908 eröffnete Wetterhornaufzug in Grindelwald. Die Kombination von Lift und Pendelbahn war die erste Luftseilbahn für Personen in der Schweiz und eine der ersten weltweit. Für Mürner war klar, dass diese Anlage keinen Platz hat: «Wir wollten kein Lexikon historischer Bahnen erstellen.»

Im Gegensatz dazu nahmen die Fachleute des Bundes erst kürzlich gestartete Anlagen auf, wie etwa die 2003 eröffnete Skymetro am Zürich Flughafen – weil sie zu den aufwändigsten und leistungsfähigsten Anlagen der Schweiz gehört. Mürner: «Die Zeitspanne wird immer kürzer, bis Bauten für den Denkmalschutz interessant werden.» Waren früher 30 bis 50 Jahre Distanz nötig, können heute Werke schon nach drei Jahren unter Denkmalschutz stehen, wie das Beispiel der vom Architekten Peter Zumthor entworfenen Therme in Vals GR zeigt. 1996 eröffnet, wurde die Kuranlage bereits 1999 unter kantonalem Denkmalschutz gestellt.

«Touristische Leitbranche»

Die Schweiz gilt auch heute noch, nach der Pionierzeit der Seilbahnen, als guter Boden für Weltneuheiten: Auf den Titlis fährt seit 1992 eine Luftseilbahn mit einer runden um die eigene Achse rotierenden Kabine, in Samnaun GR erschliesst seit 1995 eine Doppelstock-Kabine für 180 Personen das österreichische Skigebiet Ischgl und im Mai 2012 wird das Stanserhorn mit einer doppelstöckigen Cabrio-Bahn mit offenem Oberdeck erschlossen. Für den Verband Seilbahnen Schweiz ist damit klar: Die Seilbahnen sind die «touristische Leitbranche», wie Direktor Ueli Stückelberger es ausdrückt. «Jede einzelne Bahn, darunter auch die inventarisierten Anlagen, trägt zum Marktwert eines Ortes bei.»

Info www.seilbahninventar.ch

+ Standseilbahn Neuenburg



Baujahr 2001
Streckenlänge 314 Meter
Höhendifferenz 48 Meter
Zweck Verbindung zwischen Bahnhof und Universität beim Seeufer.
Speziell Die Anlage ist die weltweit erste Standseilbahn mit freihängenden, am Chassis gelagerten und sich automatisch horizontal einstellenden Kabinen.

+ Standseilbahn Fribourg



Baujahr 1899
Streckenlänge 126 Meter
Höhendifferenz 58 Meter
Zweck Direkte Verbindung zwischen der Unterstadt an der Saane und der Oberstadt von Fribourg.
Speziell Bahn funktioniert als einzige in der Schweiz noch mit Prinzip des Wasserballasts: Das obere Fahrzeug zieht unteres mit gefülltem Tank hoch.

+ Luftseilbahn Samnaun GR



Baujahr 1995
Streckenlänge 2269 Meter
Höhendifferenz 722 Meter
Zweck Verbindung von Samnaun mit dem österreichischen Skigebiet Ischgl.
Speziell Die Doppelstock-Kabinen für 180 Personen sind eine Weltneuheit und stehen für die Tendenz, bei den Bergbahnen immer spektakulärere Anlagen zu bauen.

+ Sesselbahn Weissenstein



Baujahr 1950
Streckenlänge 2360 Meter
Höhendifferenz 619 Meter
Zweck Erschliessung des Solothurner Hausbergs und des Kurhotels.
Speziell Die Sesselbahn der Firma von Roll mit quer zur Laufbahn ausgerichteten Sesseln mit Blick aufs Mittelland löste einen regelrechten Sesselbahnboom aus.

+ Skymetro Zürich Flughafen



Baujahr 2003
Streckenlänge 1138 Meter
Höhendifferenz 3,2 Meter
Zweck Verbindung des Dock E mit dem Airside Center, das ausserhalb der Abfertigungshallen liegt.
Speziell Skymetro ist die leistungsfähigste Anlage mit 6,73 Millionen Passagiere pro Jahr 2010 mit einem hohen Ausbau- und Sicherheitsstandard.

+ Luftseilbahn Titlis



Baujahr 1992
Streckenlänge 1493 Meter
Höhendifferenz 597 Meter
Zweck Erschliessung der Titlisregion für den Wintersporttourismus.
Speziell Die Luftseilbahn mit den runden, um die eigene Achse rotierenden Kabinen war eine Weltneuheit und wurde von den Firmen Garaventa in Goldau und CWA in Olten entwickelt.

+ Funitel-Bahn Verbier VS



Baujahr 1994
Streckenlänge 1561 Meter
Höhendifferenz 532 Meter
Zweck Erschliessung des Skigebiets um den Attelas für den Wintersport.
Speziell Anlage ist erste in der Schweiz gebaute Funitel-Bahn und zweite der Welt. Mit der Kombination von Luftseil- und Gondelbahn sind höhere Förderkapazitäten möglich.

+ Wasserskilift Estavayer-le-Lac FR



Baujahr 1992
Streckenlänge 825 Meter
Zweck Wasserskifahren ohne Hilfe eines Bootes.
Speziell Der schweizweit einzigartige Wasserskilift auf dem Neuenburgersee hat fünf Masten und die Form eines Fünfecks. Wasserskifahrer Bruno Rixen konzipierte die bis heute nicht kopierte Bahn in den 1950er-Jahren.