

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 62 (1967)
Heft: 4-de

Artikel: Zum Problem der Bergbahnen im Hochgebirge
Autor: Käser-Häusler, Regine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174035>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.01.2026

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

werden, wobei natürlich auch hier, wo die Landschaften im Kartenbild scheinbar nebeneinander liegen, eine vertikale Gliederung sehr stark im Spiele ist, nur viel differenzierter.

Kombinationen wären außerdem möglich. So sind Parzellen absoluten Schutzes auch in hochentwickelten, mechanisch erschlossenen Fremdenverkehrsgebieten möglich, wie der Alpengarten auf der Schynigen Platte, oder in industrialisierten Gebieten wie auf der Grimsel.

Man wird angesichts einer solchen Planungskonzeption sofort die verfassungsmäßige und rechtliche Frage aufwerfen: ist so etwas bei dem gelgenden Gleichheitsprinzip überhaupt möglich? Andere, auch demokratische und auf dem Boden der Gleichheit und der Menschenrechte stehende Staaten haben das Problem gelöst. Für die Schweiz steht letztlich nicht *das* zur Diskussion, sondern *was den Vorrang hat*: Das Ad-absurdum-Treiben und Zu-Tode-Reiten der Begriffe der Freiheit, Gleichheit, der Gemeindeautonomie und der Eigentumsgarantie oder die Erhaltung einer geordneten Landschaft und überhaupt eines lebenswerten Daseins für die Zukunft. Was das Hochgebirge angeht, gehört dessen Grund und Boden in einigen Kantonen dem Staat, in andern den Gemeinden. In jenen Kantonen, in denen der Staat Grundeigentümer der unproduktiven Zone ist, ist eine entschädigungslose Unterschutzstellung ohne weiteres möglich. In den übrigen Gebieten müßten die Gemeinden zunächst überzeugt werden. Dies wird gelingen, wenn an einzelnen Testfällen der Beweis erbracht wird, daß man auch mit einer gut entwickelten Berglandwirtschaft, gepaart mit einem der Erholung dienenden Fremdenverkehr unter Wahrung der traditionellen Kultur und Eigenheit, wirtschaftlich erstarken kann und auf die Dauer sogar besser fährt, als wenn die einheimische Bevölkerung in die Vormundschaft auswärtiger Investitionsgesellschaften und einer großen Zahl zugewanderter Unternehmer und weiterer Bevölkerung gerät. Wir sind davon überzeugt, daß, wenn einmal einige Beispiele guter und harmonischer Kleinfremdenverkehrsentwicklung statuiert sind, die Einsicht in vielen Bergtälern schlagartig durchbricht und wir freiwillig die Zonung erreichen, die wir mit Gesetzesmitteln nicht durchsetzen können.

Georges Grosjean

Zum Problem der Bergbahnen im Hochgebirge

Die Tatsache der Bedrohung unserer Hochalpen durch technische Eingriffe beunruhigt immer mehr unsere Öffentlichkeit. Dieser Beunruhigung gibt auch der wohlfundierte Artikel von Arist Rollier, Obmann des Schweizer Heimatschutzes, Ausdruck. Besonders alarmierend ist dabei seine Feststellung, wie freigebig in den letzten Jahren Konzessionen für Bergbahnen erteilt worden sind. Der Einbruch in das letzte Bollwerk unberührter Natur, das der Schweiz verblieben ist, muß jedem Schweizer, der seine Heimat liebt, allen Organisationen, die sich in irgendeiner Weise mit ihr zu befassen haben, sehr zu denken geben. Wichtig ist deshalb, daß sich alle zielverwandten Organisationen zusammenfinden zu gemeinsamer Meinungsäußerung und gemeinsamer Konzeption. Dabei ist der neuen Rechtslage, die durch die Annahme des Verfassungsartikels über Natur- und Heimatschutz sowie durch die Gültigkeit des entsprechenden Bundesgesetzes entstanden ist, Rechnung zu tragen. Auch die bedeutsame Rolle, die heute der Schweizerischen

Natur- und Heimatschutzkommision als beratendem Organ zufällt, gilt es wahrzunehmen.

Zum Übergreifen der Bergbahnen in die Region des Hochgebirges äußere ich persönlich folgende Bedenken:

Die Überwindung großer Höhen in kurzer Zeit stellt eine schwere physiologische Belastung dar. Auch gesunde, aber nicht adaptierte Menschen können ihr erliegen. Ich war selber Zeuge, wie angeschlagen bergungewohnte Leute auf einer bekannten Hochgebirgsstation herumwankten. Dabei genügen vorgesehene Zwischenhalte für die sichere Anpassung in keiner Weise. Diese Gefahr besteht besonders akut für die zahlreichen Gäste aus dem Tiefland, aus Belgien, Holland, Norddeutschland, und sie erhöht sich in der kritischen Zone um 3600 m.

Bedenken bestehen aber auch vom Standpunkt der *Gesundheitserziehung*, die heute aus dem Stadium erster Versuche heraustreten sollte. Es ist nicht erwünscht und bedeutet keinen gesundheitlichen oder sportlichen Gewinn, Bergtouren durch Bergbahnen zu ersetzen und die Bergwanderer und Touristen immer mehr zu bedrängen.

Nicht weniger ernst sind die Bedenken hinsichtlich der *Sicherheit* zu nehmen. Abgesehen von der zumeist schwierigen und gefährlichen, jahreszeitlich stark verkürzten Bauzeit, sei auf folgende Punkte hingewiesen: Die Anlagen, speziell auch die Träger auf Eis- oder Schneegrundlage, unterliegen starker Veränderung, bedürfen eines kostspieligen Unterhaltes. Tunnelbauten kommen aus Kostengründen wahrscheinlich kaum mehr in Frage und würden auch dem Bedürfnis nach Aussicht und freiem Blick während der Fahrt nicht genügen. Besondere Sicherheitsprobleme würde ein durch Bergbahnen expandierter Tourismus stellen. Massentourismus im Hochgebirge erhöht die objektiven Gefahren: Auslösung von Lawinen, von Steinschlag, den Einfluß plötzlichen Wetterwechsels, von Wind oder Gewittern. Er bedürfte peinlichster Sicherung der Hochgebirgs-Skiabfahrten, eines bei jeder Witterung funktionierenden Pistendienstes. Die Erschließung bestimmter Höhenstationen und Skiabfahrten ist sehr stark von den Veränderungen in der Zone des Hochgebirges abhängig. Es machte mir großen Eindruck, als ich in der Nähe eines bekannten Walliser Hochgipfels, unmittelbar neben der Abfahrt von einer geplanten Großkabinenbahn, eine Riesenspalte entdeckte. Noch ein Beispiel: In einem prachtvollen Film zum 150. Jubiläum der Erstbesteigung der Jungfrau wurde aus der Gegenwart eine Abfahrt vom Jungfraujoch über das Eismeer nach Grindelwald gezeigt. Heute ist diese Abfahrt, nach spontaner Äußerung der Fachleute, nicht mehr zu verantworten, weil sich die Verhältnisse geändert, die Gefahren erhöht haben. Auch die Gefahr von Flugunfällen, hervorgerufen durch die technischen Anlagen, wäre zu bedenken, und es fehlt auch hier nicht an Beispielen.

Der Einwand, auf der Straße kämen ungleich mehr Unglücksfälle vor, ist nicht stichhaltig. Es ist rechtlich und psychologisch nicht dasselbe, ob man sich freiwillig auf eine Straße begibt oder ob man sich mit beträchtlichem Kostenaufwand einer Hochgebirgsbahn anvertraut. Unglücksfälle auf Bergbahnen zeigen sofort schwere wirtschaftliche Folgen. Es wäre in diesem Zusammenhang überhaupt aufschlußreich, über die Wirtschaftlichkeit solcher Bahnen einmal Genaueres zu vernehmen!

Jeder Bau einer Bergbahn stellt unvermeidlicherweise einen weithin sichtbaren irreparablen *Einbruch in die Gebirgslandschaft* dar, dessen «Fernwirkung» in Gipfelrestaurants, häßlichen Bahngebäuden, Masten und



Nicht zuletzt dank dem Matterhorn gehört Zermatt zu den ältesten Bergsteigerzentren unseres Landes. Zum Alpinismus hat sich, ihn überflügelnd, der Wintersport gesellt, und das bereits 1898 im Sommer erschlossene Gornergratgebiet bildet heute ein Dorado für den Skifahrer.

114

Kabeln besteht. Auf diese Art war es möglich, das Hochgebirgspanorama von Chamonix zu verschandeln! Bei uns gilt es, den Anfängen zu wehren.

Die Notwendigkeit von Bergbahnen im gesamten Alpengebiet muß man gesamthaft beurteilen und nicht nur von einem vielleicht erfolgreichen Einzelfall ausgehen. Würden sich solche Anlagen im Hochgebirge häufen, so entstünde eine unleidliche Konkurrenzierung, ein Wettrennen würde ausgelöst, ein Rummel, der die Ehrfurcht und die ganze Faszination des Hochgebirges zerstörte. Regionales Denken, gesamtschweizerische Rücksichten sind unerlässlich. Es geht um die Rolle der Schweiz als Ferienland und Land des gesunden Tourismus. Unser Mittelland, übervölkert und zersiedelt, ist in seinem Erholungswert schwer beeinträchtigt. Auch die Voralpen, eine Region, wo es eine weitere technische Erschließung keinesfalls zu beschleunigen gilt, sind bedroht von Lärm und unkoordinierter Kurortentwicklung. In



den Voralpen können wir schon heute einen Vergleich mit den viel weiter sich dehnenden Erholungslandschaften Österreichs, Süddeutschlands oder Frankreichs nur schwer aushalten. Deshalb ist für die Schweiz und *ihre touristische Anziehungskraft auf die Dauer* eine möglichst unberührte Hochgebirgslandschaft fundamental wichtig.

Damit stellt sich sofort das Problem, wie dieser Schutz des Hochgebirges vorzunehmen, zu begrenzen und zu planen sei. Der Gedanke der Schaffung schützenswerter Hochgebirgszonen, dies im Anschluß an die Landschaften von nationaler Bedeutung «KLN», ist begrüßenswert, begegnet aber großen praktischen Schwierigkeiten. Denn die Ausscheidung solcher Zonen ist nicht auf relativ einfache Art biologisch begründbar wie die irgendeines Schutzgebiets in der Vegetationszone. Die Beurteilung nach geologischen, tektonischen oder morphologischen Gesichtspunkten ist sicher wichtig, reicht jedoch als Argument in der Zone des ewigen Schnees nicht aus, bildet auch nicht eine so akute Bedrohung, wie sie die Zerstörung von Biotopen darstellt. Das Schwergewicht fiele demgemäß auf eine ästhetische Beurteilung, die sehr willkürlich sein könnte. Auch müßten Erwägungen taktischer Art angestellt werden: Bereits angetastete Zonen wären preiszugeben zugunsten unberührter Gebirgsmassive. Wie sich dieses Vorgehen, etwa am Beispiel des bereits «erschlossenen» Jungfraumassivs und des Plans einer Gipfelbahn samt Gipfelrestaurant, auswirken würde, kann sich nun wirklich jeder Bergfreund vorstellen! Und wie wäre der Forderung nach «Gleichberechti-

Wenige andere Fremdenplätze sind indessen in den letzten Jahren, zum Teil aus dem Wettbewerb verschiedener Interessengruppen heraus, so sehr mit Massenverkehrs-mitteln ausgerüstet worden wie gerade Zermatt. Auf unserem Bild die Seilbahn, die vom Gornergrat nach dem Stockhorn (3407 m) leitet. Andere Anlagen setzen der Landschaft ringsum – am Unterrothorn, gegen den Theodulpaß und selbst von diesem aus weiter – nicht zu verkennende Akzente. Fast möchte man rufen: Hier ist nichts mehr zu verderben ... Oder? ...



... und doch bleibt die stolze Reihe der Hochgipfel; vom Matterhorn (hier von Westen gesehen) zur Monte Rosa- und Lyskammgruppe (im Hintergrund) und rechts zur Dent d'Hérens – vorne die schwach geneigte Firnfläche an der Tête Blanche ...

gung» zu begegnen, die irgendein Kurort erhebt, weil er sich benachteiligt glaubt?

Aus dieser Sicht verdienen die Postulate, die der Präsident des Schweizer Heimatschutzes erhebt, Beachtung und Prüfung. Es wäre zusätzlich an eine bestimmte Höhenkote zu denken, die *eo ipso* den Schutz auslösen würde; zum mindesten wäre dies nicht willkürlicher als eine ästhetische Beurteilung. Sehr wertvoll scheint mir der Vorschlag, Bahneinrichtungen aller Art von den Hauptketten fernzuhalten oder nur so weit heranzuführen, «daß die Besteigung ihrer Gipfel und Gräte noch eine alpinistische Leistung erfordert». Das sind sicher vor allem die Worte eines Alpinisten, aber sie sind praktisch auswertbar und vertragen sich mit den Erfordernissen einer weiträumigen Planung, mit den Bestrebungen zum Schutz von Landschaften nationaler Bedeutung und mit den langfristigen Interessen des Fremdenverkehrs. Sie decken sich auch mit den Wünschen nach der Erhaltung unberührter Gebirgsnatur und mit dem unvergleichlichen seelischen – und Erholungswert, der ihr zukommt.

Regine Käser-Häusler