

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 28 (2015)  
**Heft:** 1-2

**Rubrik:** Lautsprecher

#### **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:** 18.02.2026

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



Lautsprecher

# Bergbahnen sind öffentlicher Verkehr

**Wie die Banken und die Landwirtschaft sind die Bergbahnen ein Mythos der Schweiz. Er muss aus den Händen der Köfferliökonomen befreit werden.**

Ich schaue das Titelfoto von Rolf Siegenthaler an; ich freue mich über Lilia Glanzmanns Artikel siehe Seite 34. Sie erinnern mich an meine Bubenzeit. Mein Vater war Lokomotivführer bei der Rhätischen Bahn, der Mutter aller Bergbahnen im Kanton Graubünden. Onkel Simon fuhr in Davos mit der Gondel Tausende Mal vom Weissfluhjoch auf den Gipfel und zurück. Onkel Hans tat dies im Engadin und konnte seine Landwirtschaft nur dank dieses Zusatzverdienstes über Wasser halten. Onkel Max hatte die Aufgabe, auf die Ski der Gäste eine kleine Nummer zu drücken, die ihnen sagte, wann sie für die Bergfahrt an die Reihe kämen. Vetter Karli und ich radierten das Nümmerli aus, bevor die Gäste in die Kabine traten. Tante Klara aber hatte die schönste Stelle: Der Gast legte das Geld auf die eine Seite des vertieften Drehtellers, sie das Billett auf die andere – und mit einem Hebel als Zauberstab verwandelte sie ein Kartonbillett in zwanzig Franken – Tausende Mal täglich.

Und selbstverständlich waren viele Familien im Tal Aktionärinnen einer Bergbahn, wenn sie über etwas mehr als das Nötige verfügten. Noch heute sind auf keiner Börse weltweit so viele Seilbahnunternehmen notiert wie bei uns. Nur die wenigsten Aktionäre rauchen aber Cohiba-Zigarren – etwa die der Jungfraubahnen, deren Aktien innert Jahresfrist um 15 Prozent an Wert zulegten, oder die der Engelberg-Trübsee-Titlis-Bahnen, die gar um 30 Prozent reicher wurden. Die meisten vermögen mit den mageren Dividenden nur Toscani zu paffen.

## Wachstum als Wundermittel

Mit der Industrialisierung des Fremdenverkehrs ist die Seilbahn in die Hände der Köfferliträger geraten. Mit Excel-Tabellen rücken sie dem Bergbahnwesen auf die Haut. Sie stellen fest, dass ihnen die Gäste abhandenkommen, sie schauen, wie sich der Schnee in die Höhe verzieht, sie prüfen die Maschinerie. Und die fürs Wallis zuständige Fraktion erblasst: Eine Milliarde Franken wäre nötig, um die meisten der vierzig und mehr Jahre alten Anlagen technisch zu erhalten. Sie wissen: Ein Drittel der Anlagen ist nach ihren Köfferlikriterien halbwegs gesund, ein Drittel kommt nur über die Runde, weil der Staat ein Auge zudrückt bei Gebühren, Abgaben und anderem Ver-

langen, und ein Drittel wäre pleite, würden Bund, Gemeinde, Kantone und die mit ihnen verbundenen Kantonalbanken nicht regelmässig Löcher stopfen. Das beunruhigt sie keineswegs. Wo die Kassen des Staats schon so lange engagiert sind, wird sich wohl gutes Geld machen lassen.

Die Bergbahnmanager und ihre Köfferlikonsulenten antworten auf die um bis zu einem Fünftel verschwundene Gästechar mit Wachstum. Einst eigenständige Marken fügen sie zu durchgestylten Arenen – eine gleich wie die andere. Wachstum wird für das Design des Erlebnisses eingesetzt: geheizter Sesselisitz, Bergfahrt auf einer Aussichtsterrasse oder in einer Kabine, die Trends des Genfer Autosalons vorwegnimmt. Hängebrücken, Plattformen, Klettersteige, Sommerrodelbahnen und Schneekanonen sowieso. Der Bund zahlt mit aus dem Korb der Neuen Regionalpolitik, der Kanton aus dem der Wirtschaftsförderung, und selbst Gemeinden mit Höchststeuerfuss sind grosszügig. Auch der steinreiche Samih Sawiris kann sich für den Ausbau von Andermatt zu einer weiteren Skihalde im Kampf um immer weniger Gäste auf Staatsgeld verlassen.



Köbi Gantenbein ist Chefredaktor von Hochparterre.

## Einmischen und einhalten

Die Lektüre des Mythos und seine ökonomische Zerlegung bringen mich zum Schluss, was zu tun ist, damit das Bergbahnwesen nicht an sich selbst erstickt. Die Öffentlichkeit muss sich planend einmischen und nicht nur mitzählen, was die Köfferlimenschen anrichten. Sie muss einen schweiz-, ja alpenweiten Plan verhandeln, was wo wie gehalten oder angemessen zurückgebaut werden soll. Sie soll die Übereinkunft, dass keine neuen Gebiete erschlossen werden und dass die Kapazitäten nicht rücksichtslos auf die Gesellschaft und die Umwelt gewuchtet werden, nicht nur unterschreiben, sondern auch einhalten.

Ausbau wie in Andermatt, in Grindelwald, in Davos, in Zermatt oder in Mittelbünden beschert dem Berggebiet ein Problem. Die Arenen werden *too big to fail*. Die Kantone und der Bund werden gezwungen sein zu halten, wer schon pleite ist. Das wird viel Geld kosten. Zumal die Bahnen kostspielige Apparate sind. Die Köfferliträger müssen also das Bergbahnwesen verlassen. Denn Schrumpfen mit Wachstum zu bekämpfen, funktioniert nicht einmal mehr in der Landwirtschaftspolitik. Köbi Gantenbein ●