

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 11 (1954)

Heft: 4

Artikel: Richtlinien für die Beurteilung von touristischen Saisonbahnen

Autor: Aregger, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783751>

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: 09.02.2026

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

Richtlinien für die Beurteilung von touristischen Saisonbahnen

Immer wieder begegnet man öffentlichen Auseinandersetzungen um den Bau touristischer Saisonbahnen. Vor nicht allzu langer Zeit waren es die zwei Luftseilbahnen ins Piz-Sol-Gebiet, die von sich reden machten. Dann folgte das Projekt einer Luftseilbahn auf den Uetliberg, und neuerdings ist es das Projekt einer ähnlichen Bahn auf den Pilatus, welches die Gemüter bewegt.

In all diesen Diskussionen werden in der Regel neben wirtschaftlicher Argumenten drei Gesichtspunkte ins Feld geführt. Bei den Befürwortern ist es der «Fortschritt», der den Gegnern als Spiegel vorgehalten wird: Was seid ihr doch für rückständige Leute! Die Gegner parieren mit einer ethisch nicht minder gewichtigen Waffe. Sie kämpfen um die Unversehrtheit unserer «grandiosen Bergwelt»: Was soll das Trampeltier Mensch in einer unverdorbenen Landschaft, die es doch nicht zu schätzen weiss? Schliesslich wird auch von der Hypertrophie unseres Verkehrsapparates gewarnt, besonders dann, wenn bereits ein Bähnli auf den angezielten Gipfel führt.

Zweifellos gibt es in all diesen Auseinandersetzungen Leute, denen diese Argumente ein ernsthaftes Anliegen sind. Ihnen gesellen sich jedoch auch solche zu, welchen dieser Disput «auf höchster Ebene» gerade recht ist, um die etwas weniger hohen Interessen geschickt zu tarnen. Ist es schon nicht einfach, sich unvoreingenommen im Widerstreit glaubensähnlicher Thesen und Antithesen ein Urteil bilden zu können, wird es doppelt schwer, wenn solche Bekenntnisse an Stelle von Rendite, Konkurrenz oder parteipolitischer Gegnerschaft stehen.

Wird von den Nebengeräuschen abgesehen, sind es letztlich zwei Gesichtspunkte, die sich einander gegenüberstehen: ein ökonomischer (gleichgültig welcher Stufe) und ein ethischer (aus einer meist recht vagen Wurzel). Dieses moderne Phänomen zeigt sich nicht nur bei der im Grunde wenig dramatischen Frage nach der Zulässigkeit irgend eines Sesselliftes, sondern auch in der Einstellung zu Kraftwerkbaute (Hinterrhein, Urseren, Rheinau) und zu anderen technischen Einrichtungen. Man könnte sich die Erklärung leicht machen und das Ganze als Reaktion auf den kindlich anmutenden Fortschrittsglauben der vorangegangenen Generation hinnehmen. Etwas von dieser Reaktion steckt sicher darin. Doch sind hier noch mancherlei andere Wurzeln zu erkennen, die keineswegs alle im gleichen Erdreich haften. Es ist nicht Absicht und Aufgabe dieses Artikels, weiter auf dieses Phänomen einzugehen, als nötig ist, um im Rahmen des gesetzten Themas den eigenen Standort festzulegen.

Hier nun ergeben sich, immer im Rahmen unseres Themas, zwei Gesichtspunkte, die sich scheinbar ergänzen, in praxi jedoch einander gegenüberstehen. Auf der einen Seite wird der Schutz der

Landschaft postuliert, auf der anderen Seite das soziale Postulat nach vermehrtem Kontakt des Menschen mit der Natur erhoben, sei es zu seiner inneren Bereicherung, sei es zu seiner Erholung.

Die Landesplanung steht in der wenig bildenwerten Lage, aus ihrer sachlichen Struktur heraus beiden Postulaten zustimmen zu müssen. Die Unbedingtheit des Urteils, wie es etwa dem Naturschutz gegeben ist, bleibt ihr verwehrt. So ist ihr nur der Weg offen, die Argumente sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Sie bildet sich ihr Urteil über die trockene Analyse.

Nicht anders steht sie auch zum Problem der touristischen Saisonbahnen. Vom Standpunkt der Landesplanung aus kann man weder kategorisch dafür noch kategorisch dagegen sein. Erst am konkreten Fall, an Hand bestimmter Merkmale, lässt sich abmessen, ob eine solche Einrichtung gerechtfertigt sei oder nicht.

Dies braucht einige Erklärungen zum Grundsätzlichen. Auch die Landesplanung steht auf dem Standpunkt, dass die Landschaft nicht der Willkür menschlicher Ausbeutungssucht überlassen werden darf. Nun ist allerdings der Begriff der Landschaft, landläufig genommen, etwas sehr Unbestimmtes. Inhaltsvoll wird er erst, wenn darunter nicht allein der visuelle Eindruck verstanden wird, sondern die Gesamtheit der Erscheinungen, Vorkommen und Gegebenheiten eines bestimmten Gebietes. Dazu gehört nicht nur der mehr oder minder erhabene Anblick, sondern auch der Wasserhaushalt, Flora und Fauna, klimatische Verhältnisse, der Boden, menschliche Einrichtungen und die allgemeinen und speziellen Lebensbedingungen, wie sie sich jenen Menschen bieten, die dauernd in dieser Landschaft wohnen müssen. Dazu gehört ferner die lokale und regionale Wirtschaft. Schon daraus mag man oberflächlich ableiten, wann ein bestimmter Eingriff leichtere oder schwerere Folgen für eine Landschaft nach sich ziehen muss.

Im allgemeinen werden allerdings nicht so sehr die substanziellen Folgen angezielt, wenn gegen die Beeinträchtigung der Landschaft zu Felde gezogen wird, sondern in erster Linie der Schaden, den das Landschaftsbild erleidet. Hier aber gleitet man mehr als bei substanziellen Folgen ins Gebiet der Ermessenfrage. Selbstverständlich könnte man sich den Grundsatz zu eigen machen, eine Landschaft solle möglichst unangetastet, das heißt in ihrem ursprünglichen natürlichen Zustand belassen bleiben. Dann ist es gegeben, dass jedwelche Veränderung, was sie auch immer für Folgen zeitige und aus welchen Motiven sie unternommen würde, zu bekämpfen wäre. Das ist aber eine Alternative, der man billigerweise nicht zustimmen kann. Ob sie nun weltanschaulich, aus Zivilisationsüberdruss oder einfach aus einer gewissen Romantik heraus gestellt wird, sie bleibt trotzdem irgendwie anmassend. Sie ist sicher berechtigt, wenn es sich um ein begrenztes Reservat handelt, das man aus schlechtem Gewissen, weil man anderswo frevelte, der «Natur» ganz und gar überlassen will. Sonst aber wird man den Menschen nicht außerhalb die «Natur» stellen und als ausser-landschaftliches

Wesen betrachten können. Man müsste sonst dem Dachs verbieten, Höhlen zu graben, dem Biber, an Bäumen zu nagen und den Borkenkäfern, die Tannen zu ruinieren. Es «urbanisiert» ein jedes Wesen, was es zum Leben braucht. Daran liesse sich eine diskutable Richtlinie ableiten. Sie wäre notgedrungen utilitaristisch. Geht man schon vom Grundsatz aus, dass landschaftliche Eingriffe so behutsam wie möglich vorzunehmen seien, so wird man im vorausgesetzten Fall die weitestgehenden Eingriffe zubilligen müssen. Der Mensch hat aber über das Lebensnotwendige hinaus noch verschiedene andere Bedürfnisse, die er selber, um sich vom Tier zu distanzieren, als höhere etikettiert hat.

worden, und Rummelplätze gibt es in den Städten bereits genug. Wie kann man ihnen noch entweichen?

Wie man sieht, verdichtet sich das Argument mehr und mehr zu einem menschlichen. Idealismus, Romantik und ein Portiönchen Egoismus steckt dabei und auch etwas Snobismus. Es ist ein Vorgang, wie er ähnlich die idyllischen Fischerdörfer an den Ferienküsten betrifft. Man entdeckt sie, freut sich ihrer Ursprünglichkeit und hat sie geistig in Pacht genommen. Im nächsten Jahr folgen andere Leute nach, immer mehr; es entstehen Hotels, Pensionen; der Gemeinderat oder der Verkehrsverein tut etwas, er baut ein Kasino, er



Abb. 1. Luftseilbahn Mörel-Riederalp. Eine leistungsfähige und elegante in die Landschaft eingefügte Touristenbahn. Herstellerfirma: Willy Habegger, Maschinenfabrik, Thun.

Dazu gehört auch das Bedürfnis nach Erholung, nach Bildung, nach Naturgenuss. Damit kommen wir wieder zu unseren Bahnen zurück.

Die Gegner touristischer Bequemlichkeitseinrichtungen sind nicht etwa gegen den Naturgenuss. Sie sind vielmehr dagegen, um es präzis zu sagen, dass sich die Masse eines Berges bemächtigt und ihn so durch Stöckelschuhe (statt durch Tricounibeschläge), durch Gekreische (statt einem echoenden Jauchzer) und durch dümmliche Ausrufe (Oh! Ah!) entweihe. Fest steht, der Berg wird sicher nicht entweiht. Seiner steinernen Architektur vermag weder ein Sesselilift noch das Getue von Ferienausflüglern etwas anzuhaben. Dagegen ist unser Naturfreund beleidigt worden, man hat ihm etwas weggenommen, seinen Berg, den er bestens noch mit ein paar Gesinnungsgenossen zu teilen bereit war. Der Berg ist zum Rummelplatz ge-

verschönert den Quai, er macht Reklame, kurzum, der Ort floriert. Noch ist die Landschaft da, das Meer ist da, die Fische schwimmen so munter wie je und die Sonne scheint völlig ungerührt ob dem Rummel. Aber die Idylle ist futsch! Voilà.

Man kommt nicht darum herum, man muss sich mit der Masse auseinandersetzen, um so mehr, als man ihr auch angehört. Hand aufs Herz, irgendwo tut man doch auch mit, wo andere spöttisch von Masse meckern. Ich kann mit dem Begriff der Masse in seiner negativen Wertung wenig anfangen. Er gehört zur Kategorie generalisierender Ausdrücke, die immer dann auftauchen, wenn man die Hintergründe einer Erscheinung nicht kennt oder nicht kennen will. Und dann ist nicht zu übersehen, dass die Masse zum Snob gehört wie die Luft zum Vogel. Was wäre der Vogel ohne die Luft? Das mag etwas versöhnen.

Diese Masse also, die Sonntags und zu Ferienzeiten herausströmt, Dörfer, Städtchen, Täler und Berge überflutet, sie ist in sich genau so differenziert wie die Nichtmasse. Ein Merkmal ist ihr allerdings eigen. Es fehlt ihr häufig an Geld und meistens auch an Zeit. Das Weekend beschränkt sich bestenfalls auf Samstag-Sonntag. Die Ferien bewegen sich von wenigen Tagen bis höchstens einem Monat. Es gibt unter der «Masse» sportliche und unsportliche Menschen. Sie haben nicht Zeit noch Geld, auf Entdeckungsreisen nach verträumten Landschaften zu gehen. In den Ferien möchten sie, was sie im Alltag vermissen, etwas Romantik, etwas Betrieb. Auch sie suchen vielleicht die Einsamkeit und die Natur — und finden sich bereits selber vor. Das ist so ihr Schicksal.

Wer aber ist die Masse? Jedermann! Jeder möchte in die Ferien, möchte die Natur bewundern, möchte mal auf dem und dem Gipfel gewesen sein, sich ins Gipfelbuch eintragen. Aber nicht jeder ist ein Wanderer, ein Bergsteiger. Nicht jeder geniesst die Aussicht gleich intensiv, freut sich gleich stark an Pflanzen und Tieren. Zugegeben, es gibt sicher viele, die irgendwohin gehen, nur weil es zum guten Ton gehört: waren Sie auch schon auf dem Jungfraujoch? Nein, schade, das müssen Sie aber unbedingt nachholen. Zugegeben auch, dass es viele dahin drängt, wo ohnehin schon eine Menge Leute hingehet: was so vielen gefällt, wird auch uns gefallen. Schliesslich sei auch noch zugegeben, dass es kaum mehr eine Talschaft gibt, kaum mehr ein Dorf in den Bergen, das nicht seinen Fremdenverkehr hätte. Hier, glaube ich, kommt man zum Kern der Sache. Die «Masse» wendet sich überall hin.

Die Mehrzahl der Leute, die sich ausflugs- oder feriweise den Bergen zuwenden, sind sicher ganz und gar unsportlich. Sie verzichten darauf, im Schweiße ihres Angesichts einen Gipfel zu bezwingen. Sie lassen sich bequem dahin tragen, wo ihnen eine nicht zu teure Einrichtung das mühsame Gehen abnimmt. Dem Bergfreund jedoch, der Schritt für Schritt den Berg erstiegen hat, läuft die Galle über, wenn er auf dem Gipfel Leute trifft, die sich faul haben hinauftragen lassen. So neu ist die Sache allerdings nicht. Früher liess man sich auf der Sänfte soweit tragen, als dies überhaupt möglich war. Nur war dies das Privileg einer begüterten Schicht. Heute, wo man die Sänften motorisiert hat, kann sich's nahezu jeder leisten.

Wir haben schon in einem vorangehenden Artikel festgestellt, dass sich der moderne Fremdenverkehr durch seine zahlenmässige und räumliche Ausweitung auszeichnet, ferner durch seine starke Mobilität. Wie jede Erscheinung hat auch diese ihre zwei Seiten. Sie stellt neue Anforderungen, verlangt nach neuen und mehr Einrichtungen, erfasst immer weitere Gebiete. Gesamthaft gesehen ist es sicher die positive Seite, die überwiegt. Man mag z. B. über die Kombination Skilift und Pistenfahrt schimpfen, darf aber nicht vergessen, dass viele sonst nicht zum Skifahren kämen. Sie sind zum mindesten Samstag-Sonntag an der frischen Luft, und sie bewegen sich sogar. Man mag über jene die Achseln zucken, die sich per Luftseilbahn auf den Säntis tragen lassen. Immerhin, sie erhalten

Kontakt mit der Bergwelt, geniessen die Sonne und sind oft ob dem Geschauten ebenso beeindruckt wie der veritable Bergsteiger. Mit der bahnmässigen Erschliessung der traditionellen Aussichtsberge (Rigi, Säntis, Pilatus, Rothorn usw.) hat man sich abgefunden. Man wird es nicht verwehren können, dass auch andere Berge erschlossen werden. Es ist sicher so, dass der Mensch des zwanzigsten Jahrhunderts mehr als seine historischen Vorgänger die Natur entdeckt hat. Was ein Rousseau gepredigt hat, wird wenigstens in einem Punkt zur Selbstverständlichkeit — aber mit den Mitteln des 20. Jahrhunderts.

Man wird zugestehen müssen, dass sich vom Prinzipiellen her schwerlich ein Standort gewinnen lässt, von dem aus derartige touristische Einrichtungen beurteilt werden könnten. So stossend es ist, wenn man irgend eine Naturerscheinung nur gegen Eintritt bewundern kann, falls damit keine Leistung verbunden ist, so stossend ist es, wenn man Menschen eine durchaus positive Erlebnismöglichkeit vorbehalten will, nur weil sie nicht willens und in der Lage sind, zuvor eine sportliche Leistung zu produzieren.

Das heisst nun aber auch nicht, dass damit schon jeder Skilift, jede Luftseilbahn ihre Berechtigung nachgewiesen hätte. Das bedeutet nur, dass sie dem Prinzipiellen entrückt sind und daher beurteilt werden können wie andere Verkehrseinrichtungen auch, unter Beachtung ihres spezifisch touristischen Charakters. Da sie nicht zu den lebensnotwendigen Einrichtungen gehören, wird man füglich einen etwas strengeren Maßstab anlegen dürfen als etwa bei einer Luftseilbahn, die eine abgelegene Ortschaft zu erschliessen hätte. Das gilt besonders auch in bezug auf die *Auswirkungen auf die Landschaft*.

Dieses Merkmal ist daher an die Spitze der Beurteilungsskala gestellt. Eine Touristenbahn, welche z. B. das Landschaftsbild empfindlich beeinträchtigt, hat entschieden ihren Zweck verfehlt. Im konkreten Fall ist der Trassenverlauf genau zu überprüfen. Bei Schienenbahnen wird man die Auswirkungen auf die Parzellenverhältnisse untersuchen, die Eingliederung des Linienvorlaufes auf das Landschaftsbild (Einschnitte, Schneisen, Brücken usw.), die Lage zu allfälligen Siedlungen und ihre Führung in landschaftlich besonders exponierten Stellen. Umgekehrt wird man auch beachten müssen, was dem Reisenden auf der Fahrt an Aussicht geboten werden kann. Möglicherweise lassen sich durch kleine Aufforstungen allfällige nötige, aber unschöne Eingriffe mildern. Man wird auch rechtzeitig daran denken müssen, ob Lawinenschutzanlagen nötig werden, ferner Bachkorrekturen, kleinere Trockenlegungen von Hochmoorgebieten und ähnliche landschaftliche Veränderungen. Besondere Aufmerksamkeit wird man dem Gestänge widmen, das Telefon, Licht- und Kraftleitungen zu tragen hat. Hier ist die Silhouettenwirkung miteinzubeziehen, außerdem die Farbgebung der Masten und ihr lokaler Standort. Diesem Punkt kommt bei Luftseilbahnen, Sessellifts, Skilifts usw. eine schwerere Bedeutung zu. Für gewöhnlich sind diese in der Landschaft weniger

sichtbar als eine Schienenbahn. Die hauptsächlichsten Eingriffe ins Landschaftsbild beschränken sich auf die Lage der Masten und auf allfällige Waldschneisen. Sind solche nötig, müssen sie allerdings sehr sorgfältig gelegt werden, wobei auch der Förster ein gewichtiges Wort mitsprechen wird, vor allem dann, wenn es sich um einen Schutzwald handeln sollte. Ein Kapitel für sich sind die Stationsgebäude. Häufig sind sie brutal und klotzig hingestellt, was besonders störend wirkt, wenn sie sich unmittelbar an eine kleinmaßstäbliche Bergsiedlung anlehnen. Von einer touristischen Einrichtung darf erwartet werden, dass sie eindrucksvolle Baum- und Waldgruppen schont, charakteristische Felsengebilde umgeht und besonders exponierte, schöne Aussichtspunkte meidet, wenn diese beeinträchtigt werden könnten. Bei solchen Anlagen hat nicht in erster Linie der Techniker das Wort, sondern die Rücksichtnahme auf die Landschaft. Es sollte eigentlich selbstverständlich sein, dass derartige Bahnen nicht an Abfallgruben vorbeigeführt werden. Immerhin, die Erfahrung zeigt, dass man auch darauf achten soll. Ueberhaupt wird man dort, wo es möglich ist, im Zusammenhang mit dem Bau einer solchen Bahn, zu einer aktiven Landschaftsgestaltung schreiten. Vielleicht lässt sich für den einen oder anderen Bachlauf etwas tun (touristische Bahnen berühren nicht nur Felsgebiete), Kiesgruben können eingedeckt, Steinbrüche mit einer zweckmässigen Randbepflanzung abgedeckt werden.

Ebenso sorgfältig sind auch die Auswirkungen zu untersuchen, welche die *kommunale und regionale Wirtschaft* betreffen. In den meisten Fällen wird eine touristische Saisonbahn in einer Fremdenregion erstellt, oder es wird erwartet, dass sie Touristen und Feriengäste anziehe. Sie kann aber auch als Ausflugsbahn in Anlehnung an grössere Städte und Ortschaften entstehen. Hier wird man zunächst die bereits vorhandenen Verkehrseinrichtungen studieren. In Fremdenregionen wird es zweckmässig sein, darüber hinaus zu untersuchen, was die Region dem Fremden sonst noch zu bieten hat. Verfügt die Region über wenig touristische Einrichtungen, sind schöne Landschaftsteile gegeben, die ohne Schaden erschlossen werden könnten, so wird man ein Vorhaben anders beurteilen, als wenn es sich darum handelt, zu einer Anzahl bereits vorhandener Bahnen eine xte zu bauen, die ein zweit- oder drittklassiges Ausflugsziel erschliessen soll. Vollends widersinnig wäre es, das gleiche Gebiet von benachbarten Orten her mehrfach anzufahren, nur, damit jede Gemeinde ihr Städtchen und Bähnchen hat. Die Struktur des heutigen Fremdenverkehrs zwingt dazu, es wurde bereits in den vorangehenden Artikeln gesagt, mehr und mehr zu einer regionalen Betrachtungsweise, vor allem auch, was die Erschliessung hinterliegender Gebiete anbelangt. Man wird dann besser tun, sich zu überlegen, wie der Zubringerdienst aus den einzelnen Fremdenorten zur regionalen Saisonbahn besser organisiert werden könnte. Man wird auch darauf achten, dass keine direkte Konkurrenzierung von verwandten touristischen Einrichtungen stattfindet. Es geht hier nicht darum, die an sich

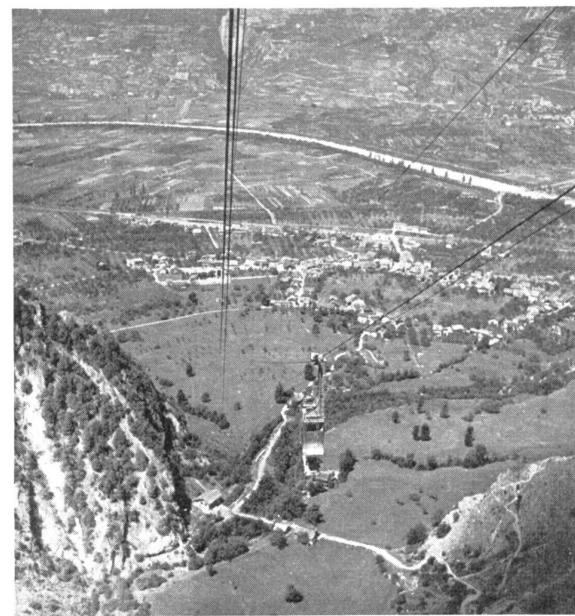


Abb. 2. Luftseilbahn Riddes-Isérables (Wallis). Erbaut: 1942; Länge: 2000 m; Höhendifferenz: 617 m; Kabinen für je zwölf Personen; Herstellerfirma: von Roll'sche Eisenwerke AG, Bern.

gesunde Konkurrenz auszuschalten, sondern zu verhindern, dass zusätzliche Einrichtungen einer Talschaft zur Belastung werden. Wo hingegen der Nachweis erbracht ist, dass sich zwei Bahnen ergänzen oder zum mindesten nicht konkurrenzieren, wenn es somit gelingen sollte, neue Gäste anzuziehen, dann wird man einem Vorhaben auch dann zustimmen können, wenn bereits ein Unternehmen vorhanden ist. Nicht unwichtig wird es sein, sich zu überlegen, mit was für Fahrgästen gerechnet werden kann und was von ihnen über die Bahnbenützung hinaus zu erwarten ist. Man wird nicht allein an die Hotellerie denken, sondern auch an den regionalen Handel, an das Gewerbe, an andere Fremdeinrichtungen, die einer bessern Frequenz würdig wären (z. B. Kombination Schiff und Bahn) und nicht zuletzt auch an die indirekte Werbung, die sich damit verbinden könnte. Im vorangehenden Artikel war die Rede von Ferienwohnungen. Diese können für ein Berggebiet einen höchst erwünschten Zusatzverdienst bedeuten. Oeffnet eine touristische Bahn zusätzlich eine solche Möglichkeit, wird man sie eher bejahren können, als wenn ihre regionalwirtschaftlichen Auswirkungen recht vage bleiben.

Neben der regionalen Wirtschaftlichkeit ist selbstverständlich auch die *Eigenwirtschaftlichkeit* nachzuweisen. Eine reine Touristenbahn muss eigenwirtschaftlich sein. Von diesem Grundsatz sollte nicht abgewichen werden. Die Kostenstruktur soll auf einer gesunden Basis ruhen und nicht auf phantastischen Frequenzzahlen gründen, die nur unter günstigen Umständen zu erreichen sind. Die Fahrpreise müssen dem Portemonnaie derjenigen Gäste angepasst sein, mit denen man als Fahrgäste rechnet. Es ist völlig sinnlos, eine leistungsfähige,

teure Bahn mit hohen Fixkosten aufzustellen, wenn unter diesen Umständen die Tarife zum vornehmesten prohibitiv wirken und daher viele Fahrerfreudige abschrecken müssen. Man vergesse nicht: Ferienbudgets sind selten üppig, und die Fahrt auf irgend einen Gipfel ist zwar ein schönes Erlebnis, auf das man jedoch durchaus verzichten kann, wenn es zu teuer erkauf werden muss. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen werden notwendigerweise auf Annahmen aufgebaut, vor allem, was die zu erwartende Frequenz anbelangt. Man wird daher diesen Annahmen genauer nachgehen und sie unter diesem und anderen Gesichtspunkten überprüfen.

Dazu gehört zunächst einmal die *Zweckbestimmung* der Bahn. Soll ein Skigebiet erschlossen werden? Wie ist dieses beschaffen? Mit was für Fahrern ist zu rechnen? Anfänger, Mittelklasse, erprobte Fahrer? Mit welcher Schneedauer kann im Mittel gerechnet werden? Wie steht es mit der allgemeinen Wetterlage? Nebel? Ist ein Rettungsdienst organisiert, wenn plötzlich mit einer hohen Frequenz zu rechnen ist? Sind Pisten markiert, Hindernisse beseitigt oder signalisiert? Wird die Piste in Stand gehalten? Besteht Lawinengefahr? Handelt es sich um eine Sommerbahn für Ausflügler, wird man sich ebenfalls über die klimatischen Gegebenheiten orientieren. Alle diese Fragen zeigen, wie nötig es ist, sie im regionalen Zusammenhang zu prüfen. Man beschränke sich nicht darauf, gerade ein vorliegendes Projekt zu beurteilen, sondern überlege, wie die Region überhaupt touristisch erschlossen werden könnte. Möglicherweise zeigt es sich dann, dass ein Skilift an anderer Stelle bessere Dienste erweisen würde, oder dass eine Sommerbahn an anderer Stelle mit weit günstigeren Voraussetzungen rechnen könnte.

Ist über die Zweckbestimmung der Bahn Klarheit geschaffen, weiß man, mit welchen Fahrgästen etwa zu rechnen ist, wird man als nächstes die *Erschliessungswürdigkeit des zu erfassenden Gebietes* näher untersuchen. Kennt man die Art der zu erwartenden Fahrgäste, wird man deren Bedürfnisse und Gewohnheiten in Rechnung stellen. Je nachdem wird zu prüfen sein, ob Wanderwege, Campingplätze, Rastplätze, Unterkunftsmöglichkeiten usw. vorhanden sind. Bietet ein Gebiet verhältnismässig wenig Bewegungsmöglichkeit, wäre es sinnlos, eine Bahn zu erstellen, die ganze Kompanien in kürzester Frist heranzuführen vermöchte. Unklug wäre es z. B. auch, ein ausgesprochenes Tourengebiet zu erschliessen, wenn man Pistenfahrer erwartet. Sorgfältig abzuwagen ist, ob das zu erschliessende Gebiet auf die Gäste, mit denen gerechnet wird, einen genügenden Anreiz ausüben wird. Die Leute sind in dieser Hinsicht verwöhnt. Und dann lässt sich rückblickend nochmals überprüfen, ob all die zu erwartenden Auswirkungen auf den ausgewählten Landschaftsteil noch tragbar sind.

Schliesslich wird man sich noch der *Güte der Ausgangslage* zuwenden. Hier stellt sich die einfache Frage, woher die Gäste kommen sollen, mit denen gerechnet wird, und wie sie den Ort erreichen. Liegt er an einer Touristenstrasse, in einer gut

frequentierten Fremdenregion, an einer erstklassigen Eisenbahnlinie, im Autobereich grösserer Städte? Deckt sich die Zweckbestimmung der Bahn mit dem sonstigen Charakter der Region? Ein Kur- und Erholungsort wird nicht unbedingt zum Campieren auf luftigen Bergeshöhen einladen wollen. Ein stiller Familienfremdenort tut besser daran, nicht einen lärmigen Ausflüglerverkehr zu propagieren. Man kann auch hier nicht den Fünfer und das Weggli haben. Je nach der angenommenen Frequenz wird es zweckmässig sein, abzuklären, wie bekannt eine Region bereits ist. «Mit dem Sesselift auf den Gumpeligrat», ist ja recht schön. Aber wenn ich nicht weiß, wo er sich befindet und was dort zu erwarten ist, werde ich diesen Sesselift sicher nie benützen. Man müsste dann schon zuvor den Gumpeligrat bekanntmachen, ehe der Sesselift rentieren kann. Den Genuss oder die Unbill einer Sesseliftfahrt kann man auch nähergelegen haben, denn eine Attraktion an sich ist sie schon lange nicht mehr.

Hier ist vielleicht auch noch am Platze, auf etwas sehr Ernsthaftes aufmerksam zu machen. Immer dann, wenn eine kommunale oder regionale Wirtschaft oder Wirtschaftsteile notleidend sind, werden Verkehrsbegehren gestellt. In manchen Fällen sind sie durchaus berechtigt, vor allem dann, wenn es sich um die allgemeine Erschliessung handelt. Zusätzliche Verkehrseinrichtungen helfen aber in sehr vielen Fällen nichts, ja, sie können unter Umständen die Situation nur noch verschlechtern. Ein notleidender Fremdenort wird sich durch eine Sesselibahn nicht sanieren, es wäre denn, es würde damit ein Gebiet erschlossen, von dem eine ungewöhnliche Anziehungskraft ausgehen müsste. Sonst aber wird ein Ort deswegen nicht attraktiver. Sollte dies trotzdem der Anlass zu einer solchen Verkehrseinrichtung sein, dann ist dringend zu raten, zuvor einmal die allgemeine Situation des Ortes oder der Region genauer unter die Lupe zu nehmen. Ist die Hotellerie nicht mehr up to date, ist die Bedienung schlecht, das Essen schlecht, die Unterkunft fragwürdig, die Ortschaft vernachlässigt, die schönen Punkte verbaut, dann hilft auch der Sesselift nicht mehr. Dann haben andere Massnahmen den Vorzug, die oft nicht so spektakulär, dafür aber wirksamer sind.

Im vorliegenden Artikel konnte aus verständlichen Gründen kein eigentliches Beurteilungsschema gegeben werden. Ein solches wäre auch nicht ratsam. Jeder Fall ist wieder für sich zu prüfen. Es konnte nur die ungefähre Art des Vorgehens skizziert werden. Je mehr von diesen Einrichtungen entstehen, um so sorgfältiger wird man sie prüfen müssen. Schon heute begegnet man Bähnlis, die eine ziemlich jämmerliche Frequenz aufzuweisen haben. Es besteht nicht der mindeste Anlass, die Zahl beinahe sanierungsfälliger Unternehmungen zu vermehren. Vor allem gilt es nach Möglichkeit zu vermeiden, dass öffentliche Gelder für den Betrieb herhalten müssen, wenn es darum geht, ein von gelegentlichen Touristen frequentiertes Bähnli mühsam über Wasser zu halten.

Schliesslich bleibt uns, wie es die Bergfreunde fordern, immer noch der Weg zu Fuss.