

Neubau der Sigelbahn : Symbiose zwischen Alpwirtschaft und Tourismus

Autor(en): **Elmiger, Albert**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio**

Band (Jahr): **114 (2016)**

Heft 7

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630641>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Neubau der Sigelbahn: Symbiose zwischen Alpwirtschaft und Tourismus

Die Bewirtschaftung der Innerrhoder Alp Sigel im Alpstein wurde nach dem Absturz der Sigelbahn im Sommer 2008 in Frage gestellt, zumindest die Bewirtschaftung mit Kühen. Eine alternative Erschliessung mit einer Strasse kam nicht in Frage. Die Alp Sigel liegt in einem BLN-Gebiet, auch wären die Kosten dafür klar zu hoch gewesen. Dank einer touristischen Mitnutzung der neuen Seilbahn konnte eine tragbare Lösung gefunden werden, dies trotz jahres- und tageszeitlicher Betriebseinschränkungen und Reduktion der eigentlich vorhandenen Beförderungskapazitäten um einen Drittel. Die Sigelbahn ist ein gelungenes Beispiel für die Symbiose zwischen Alpwirtschaft und Tourismus.

La chute d'une télécabine de la Sigelbahn pendant l'été 2008 a remis en question l'exploitation de l'alpage de Sigel, situé dans l'Alpstein, dans le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures, tout au moins l'estivage de vaches à cet endroit. L'alpage se trouvant sur un site IFP, il était exclu de construire une route pour assurer la desserte. Par ailleurs, le coût d'un tel aménagement aurait été clairement trop élevé. Il a donc été décidé d'affecter le nouveau téléphérique au transport de touristes également. C'est une solution viable, malgré des restrictions d'exploitation à certaines heures et périodes de l'année ainsi qu'une réduction d'un tiers des capacités de transport initiales. Le Sigelbahn est un parfait exemple de symbiose entre l'économie alpestre et le tourisme.

L'incidente alla funivia avvenuto nell'estate 2008 ha messo a repentaglio la gestione dell'Alpe Sigel nell'Alpstein nell'Appenzello Interno, se non altro precludendo la possibilità di pascolarvi le vacche. L'eventualità di creare un allacciamento alternativo con una strada è stata esclusa a priori poiché l'Alpe Sigel è ubicato in un sito IFP e, inoltre, i costi sarebbero stati troppo elevati. Il fatto di sfruttare la nuova funivia anche a scopo turistico ha permesso di trovare una soluzione sostenibile nonostante le limitazioni di gestione a livello stagionale e giornaliero e la riduzione di un terzo delle capacità di trasporto disponibile. La funivia è un esempio ben riuscito della simbiosi tra economia alpestre e turismo.

A. Elmiger

Die Alpgenossenschaft Sigel

Die Alp Sigel auf dem ersten Berg der mittleren Alpsteinkette erstreckt sich auf einer Fläche von 113 ha, die sich von 1760 m ü. M. gegen Südosten bis auf 1210 m ü. M. hinunter neigt. Nebst 9 ha Wald und 5 ha Fels umfasst die Alp knapp 100 ha Sömmerungsweide.

Die sechs Hüttenrechte – wovon das «Herrenrecht» dem Kanton gehört – sind

in einer privatrechtlichen Genossenschaft organisiert und werden von fünf Bauernfamilien bewirtschaftet. Die Alpgebäude liegen zentral und weilerartig auf 1585 m ü. M. 170 Grossvieheinheiten werden im Durchschnitt während 85 Tagen auf der Alp gesömmert. Im letzten Jahr waren es 106 Kühe, 101 Rinder und 37 Kälber. Die Älplerfamilien auf Sigel melken 80 000 kg Milch pro Sommer. Früher wurde auf dem Alprecht «Haseblatte» in einer gemeinsamen Zentrifuge Rahm hergestellt. Heute liefern alle Sennen und Senninnen ihre Milch als Verkaufsmilch ab.



Abb. 1: Talstation.

Die Alp Sigel liegt im BLN-Gebiet «Säntisgebiet», was die Möglichkeiten bei der Erneuerung der Alpställe beeinflusst. Neue, grössere Ställe, welche die Tiere mehrerer Alprechte aufnehmen könnten, werden nicht bewilligt. Dies zeigte sich beim Neubau für das Alprecht «Langmelster» (2013/14). Auch der Kanton selbst möchte nicht, dass sich der Charakter der Alp wesentlich ändert.

Von der Sömmerungsfläche sind 19 ha als Trockenweiden von nationaler Bedeutung ausgeschieden. Dies weist auf ein latentes Problem, die knappe Wasserversorgung, hin. Im von Klüften und Wetterlöchern durchzogenen Kalkgestein entspringen keine Quellen. Das Regenwasser wird deshalb in mehreren Reservoirs gesammelt. Zusätzlich dienen «Söören», natürlich entstandene oder mit Folien ausgekleidete Teiche, zum Tränken der Tiere. Der Alpauftrieb erfolgt über die sehr steile Brüeltobelstrasse bis zum Berggasthaus «Plattenbödeli», dann weiter über den «Chrutzog» zu den Alpställen hinauf. Ab dem Einstieg ins Brüeltobel muss auf 3 km eine Höhendifferenz von 660 m überwunden werden – eine beschwerliche Alpfahrt!

Die Flurgenossenschaft Alp Sigel

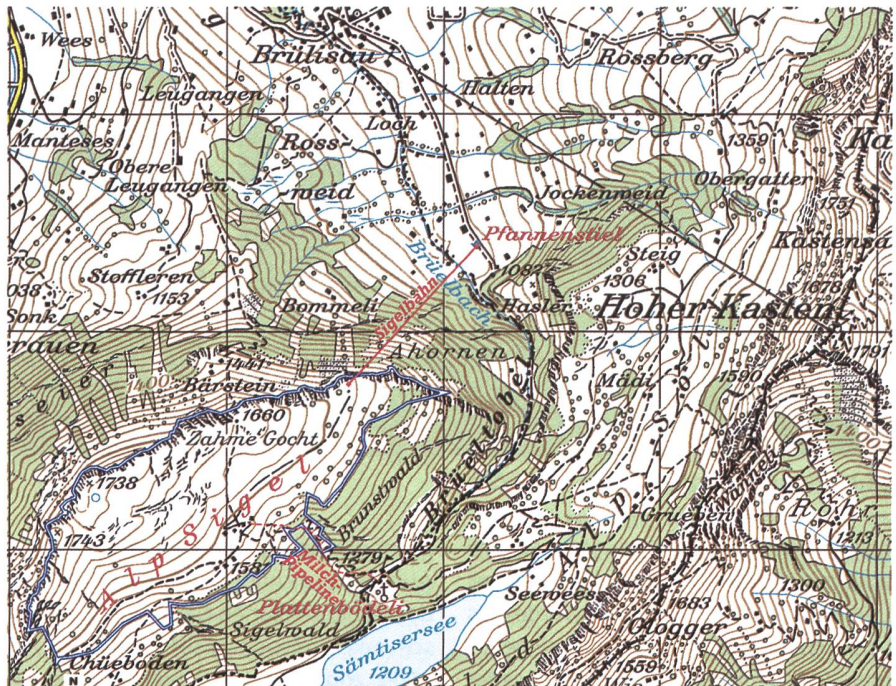
Zusätzlich zur Alpgenossenschaft wurde 1963 eine öffentlich-rechtliche Flurgenossenschaft gegründet. Die Statuten geben als Zweck an:

- Bau und Unterhalt
- einer Seilbahn mit beschränkter Personenbeförderung,
- einer Weganlage von der Bergstation bis zu den Alpgebäuden,

- von Güllenkästen mit Verschlauchungsanlage,
- einer Milchzentrale,
- einer Telefonanlage und schliesslich
- die Anschaffung eines Rapideinachsers für Transporte und Antrieb der Verschlauchung.

Die Flurgenossenschaft handelte rasch. Bereits im Mai 1964 wurde eine einspurige Pendelbahn in Betrieb genommen. Die Länge betrug 1115 m, der Höhenunterschied 660 m, die Nutzlast 250 kg. Die Baukosten beliefen sich auf Fr. 135 000.–. 30 Jahre später musste die Bahn erneuert werden. Antrieb und Umlenkrollen wurden ersetzt, ebenso die mechanische durch eine elektronische Steuerung. Die Kosten betrugen Fr. 400 000.–. Das BLW reduzierte – im Gegensatz zum Kanton – wegen der geplanten Beförderung von Touristen die beitragsberechtigten Kosten um 25% auf Fr. 300 000.–. Die Fahrzeit konnte zwar von elf auf siebeneinhalb Minuten reduziert, aber die Nutzlast leider nicht erhöht werden.

Kurz danach kam die Idee einer Alpkäserei beim «Plattenbödeli» auf. Die Sigelsennen und -sennerinnen wollten sich diesem Projekt anschliessen. Die Produktion von Vollrahm wurde als nicht zukunftsträchtig beurteilt, die Vollmilchablieferung wegen der langen Transportdauer mit der Seilbahn, deren Kapazität und befürchteter Folgekosten (Tankanla-



ge bei der Talstation) als ebenso schwierig wie aufwändig eingeschätzt.

Am 30. Juni 1998 besichtigte der BLW-Experte die Alp Sigel. Es sollte eine Milchpipeline ins «Plattenbödeli» hinunter gebaut werden, rund 750 m lang bei einer Höhendifferenz von 350 m. Mit dieser Leitung wäre aber nicht nur Milch talwärts, sondern auch Wasser und Schotte für Alpschweine bergwärts transportiert worden. Die Kosten wurden auf

Fr. 130 000.– berechnet. Die Käserei hätte während des Alpsommers nicht nur die Sigelmilch, sondern auch jene weiterer Alpen verarbeitet – insgesamt etwa 200 000 kg – und sollte Fr. 670 000.– kosten. Obwohl das BLW positiv Stellung bezog und auch ein grosses Interesse an diesem Projekt spürbar war, scheiterte es schlussendlich an der Finanzierung. Die angefragten Alpen konnten oder wollten die nötigen Eigenmittel nicht leisten.

Im Rahmen eines nächsten Projektes sollte die Alp elektrifiziert werden. Der Bezirksrat Schwende lehnte am 29. August 2007 allerdings eine Unterstützung ab. Strom soll grundsätzlich im ganzjährig bewohnten Streusiedlungsgebiet fliessen, nicht aber im Sömmerungsgebiet.

Absturz und Neubau der Sigelbahn

Am 9. Juni 2008 um 19.30 Uhr stürzte die Kabine auf einer Bergfahrt ab. Glücklicherweise befanden sich keine Fahrgäste darin, sondern nur leere Milchkannen. Die Expertise der Kontrollstelle des Interkantonalen Konkordates für Seilbahnen und Skilifte ergab, dass starke Windböen und ein automatisch ausgelöster Bremsvor-

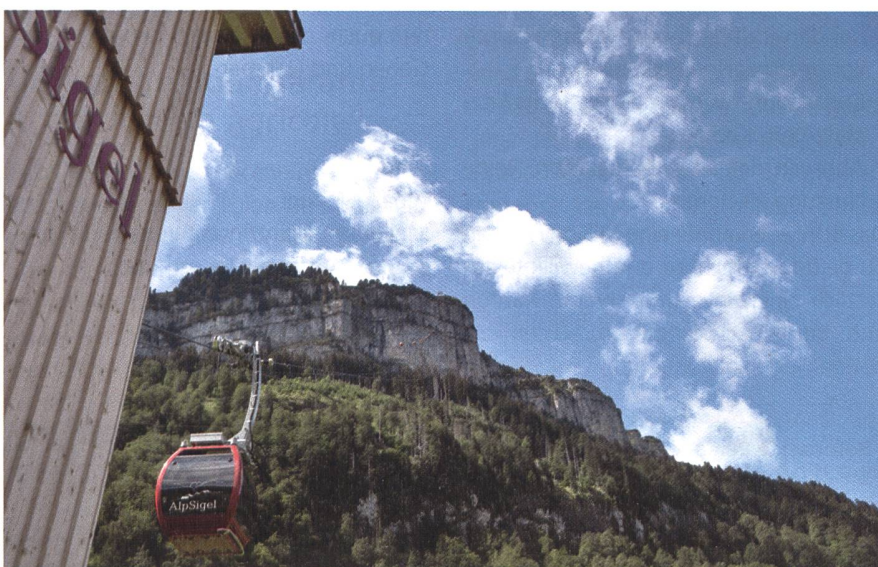


Abb. 2: Bergfahrt.



Abb. 3 und 4: Alpgebäude mit Sööre.

gang Schwingungen erzeugten, welche zu einer Kollision zwischen Rücklaufseil und Kabine führten. Dabei wurde das Laufwerk der Kabine vom Tragseil gehoben. Trotzdem konnte die Bahn wieder gestartet werden, wobei allerdings das Zugseil bergseitig riss und die Kabine abstürzte. Ursache war nicht ein Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht, sondern die ungünstige Kombination von Bahnsystem mit topographischen und meteorologischen Gegebenheiten.

Trotzdem kam eine Reparatur der Bahn ebenso wenig in Frage – die Vorschriften waren seit der Erneuerung verschärft worden – wie die Erschließung der Alp mit einer Strasse. Die Flurgenossenschaft entschied sich darum für das folgende Projekt:

- Bau einer Zweiseil-Pendelbahn mit zwei Kabinen, bzw. mit einer Kabine und einer Lastbarelle,
- je ein in den Stationen fest verankertes Tragseil als Fahrbahn,
- ein umlaufendes Endlos-Zugseil, an welchem die Kabinen festgeklemmt sind.
- Die Talstation sollte am gleichen Ort neu gebaut, die Bergstation ein wenig talwärts verschoben werden. Die neue Nutzlast sollte auf 640 Kilogramm erhöht werden, um notfalls auch Vieh transportieren zu können. Die Fahrzeit verkürzte sich auf sechs Minuten. Kostenschätzung: Fr. 2 800 000.–.

Drei Einsprecher stellen sich gegen dieses Bauvorhaben: Der Bergwirteverein Alp-

stein, pro natura und eine Privatperson. Auch die Besichtigung mit dem BLW und der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK am 22. Juli 2009 zog ähnliche Forderungen nach sich, nämlich: Jahres- und tageszeitliche Beschränkung der touristischen Nutzung und kein Restaurantbau – was allerdings gar nicht geplant war. Dazu kamen Anforderungen in Bezug auf die Fassaden- und Dachgestaltung der Stationen.

Die Flurgenossenschaft akzeptierte nach drei mühseligen Sommern ohne Bahn die folgenden Einschränkungen:

- Touristische Fahrten nur von Mai bis Oktober zwischen 8 und 18 Uhr,
- kein Transport von Sportgeräten (Gleitschirm, Mountainbike),
- Fahrpreis maximal Fr. 7.– günstiger als bei den in Innerrhoden eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen,
- Konzession für nur vier der sechs Sitzplätze pro Kabine,
- Abbruch der alten Bergstation, keine Nutzung als Remise.

Das BLW anerkannte eine Million Franken als beitragsberechtigt und bewilligte zusätzlich einen Investitionskredit. Kanton und Bezirk Schwende erbrachten die nötige Gegenleistung.

Am 14. Juni 2010 wurde mit dem Neubau begonnen, am 1. Mai 2011 fuhr die neue Sigelbahn erstmals. Genau zwei Jahre nach Baubeginn genehmigte das BLW die Schlussabrechnung. Diese fiel zwar 3,5% teurer als der Voranschlag, aber dennoch knapp tragbar, aus.

Die Transportkapazität wurde zwar durch die beiden Kabinen und durch die Verkürzung der Fahrzeit vergrößert. Trotzdem ist die Alp Sigel nicht wie befürchtet von Touristen überrannt worden. Die Sigelbahn kann aber nur durch ein sinnvolles Zusammenspiel von Alpwirtschaft und Tourismus finanziell überleben: Ohne Milchtransportmöglichkeit keine Kühe, ohne Kühe kein gelebtes Brauchtum bei den Alpfahrten, ohne gelebtes Brauchtum weniger Touristen, die, unter anderem auch, die Sigelbahn benutzen – ein Geben und Nehmen.

Albert Elmiger
Meliorationsamt/Investitionskreditkasse
Kanton Appenzell Innerrhoden
Gaiserstrasse 8
CH-9050 Appenzell
albert.elmiger@lfd.ai.ch

Beförderte Personen/Fahrten 2015 (gerundet)

Alpwirtschaft:	1 700	beförderte Personen (Alprechtsbesitzer und Bewirtschafter)
Tourismus:	13 800	beförderte Personen
Anzahl Fahrten:	6 000	
www.alpsigel.ch		