

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 134 (2008)  
**Heft:** 13: Seilbahnen

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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



Am 2. Juni 1960 wurden zwei ausrangierte Zürcher Tramkompositionen mit der Schwerlast-Luftseilbahn der Kraftwerke Linth-Limmern transportiert. Die Bergstation der Bahn liegt 1055 m über dem Talboden von Tierfehd bei Linthal GL. Die Trams dienten als Stollenbahn im Erschliessungstunnel der 1968 fertiggestellten Staumauer Limmernboden. Die abgebildete 18-t-Seilbahn wurde nach Abschluss des Kraftwerkbaus demontiert. An ihrer Stelle steht heute eine kleinere Einkabinebahn für den Personentransport in Betrieb  
(Bild: KEYSTONE / Photopress-Archiv / Schoenwetter)

## SEILBAHNEN

Mit der Eröffnung des Wetterhorn-Aufzugs bei Grindelwald am 27. Juli 1908 begann die Erschliessung der Schweizer Alpen durch Luftseilbahnen. Seither dienen Schwebebahnen in der Schweiz fast ausschliesslich touristischen Zwecken oder der Erschliessung schwer zugänglicher Siedlungen und technischer Anlagen im Gebirge. Eine prominente Ausnahme war die während der Landesausstellung 1939 in Zürich betriebene, nachher demontierte Pendel-Schwebebahn über das Seebecken. Seither sind in Schweizer Städten keine bedeutenden Personentransport-Schwebebahnen mehr erstellt worden. Zwischen Lausanne, Lugano und Zürich erfüllen Standseilbahnen und Zahnradbahnen städtische Transportaufgaben, wenn auf kurzen Distanzen grosse Höhenunterschiede zu überwinden sind. In zahlreichen anderen Ländern hingegen befördern Schwebebahnen seit Beginn des 20. Jahrhunderts die zunehmenden städtischen Fussgänger Massen über Hindernisse aller Art.

Ein aktuelles Beispiel einer modernen, effizienten und architektonisch ansprechenden Seilbahn in einer Grossstadt wird im ersten Fachartikel vorgestellt. Die im vergangenen Jahr eröffnete «Aerial Tram» in Portland (Oregon) glänzt nicht mit technischen Rekorde, demonstriert aber eindrücklich, wie Personenverkehrsprobleme in urbaner Umgebung mit Schwebebahnen elegant gelöst werden. Auch hierzulande können Schwebebahnen, wie die in Zürich als Zubringer zum Zoo geplante Seilbahnverbindung, attraktive Alternativen für den städtischen Personentransport sein.

Fast ein halbes Jahrhundert älter als die Luftseilbahnen sind die behäbigeren Standseilbahnen. Sie begannen ihren Werdegang als innerstädtisches Verkehrsmittel und wurden in der Belle Époque, zunächst als Zubringer zu erhöht gelegenen Hotels, zu Motoren der touristischen Erschliessung der Alpen. Ohne die ersten Standseilbahnen wäre die Entwicklung traditioneller Ferienorte wie St. Moritz oder Davos wohl anders verlaufen. Eines der bedeutendsten frühen Wintersportzentren im Alpenraum ist Innsbruck, wo der touristische Aufschwung mit der 1906 eröffneten Hungerburg-Standseilbahn begann. Die in die Jahre gekommene Anlage wurde kürzlich durch eine neue Standseilbahn mit verlängerter Linienführung ersetzt. Dass dabei nicht einfach eine neue Bahn gebaut, sondern mit spektakulärer Architektur ein städtisches Wahrzeichen geschaffen werden sollte, wird in «Neustart in Innsbruck» kritisch gewürdigt.

Viele Fahrgäste fühlen sich nicht richtig wohl, wenn sie nicht auf solidem Boden stehen oder fahren, sondern in der Luft schweben. Ähnlich wie Flugzeuge werden auch Luftseilbahnen und insbesondere Sesselbahnen als gefährliche Verkehrsmittel empfunden. Ob dieser subjektive Eindruck statistisch begründet ist und wo sicherheitstechnische Verbesserungen möglich sind, geht aus dem dritten Fachartikel hervor.

Aldo Rota, [rota@tec21.ch](mailto:rota@tec21.ch)

### 5 WETTBEWERBE

Hoch hinaus – Warteck-Areal Basel | Holz, Stein, Metall – Wohn- und Beschäftigungsstätten für geistig Behinderte, Zürich

### 12 MAGAZIN

100 Jahre Skilift | Nicht schutzwürdig: Sesselbahn Kandersteg–Oeschinenensee | Das Spiel mit dem Klimaschutz

### 18 SCHWEBEN ÜBER PORTLAND

Francesco Kleeblatt Eine neue Luftseilbahn verbindet zwei Standorte der Universität von Portland (USA). Die Pendelbahn gefällt auch durch ihre Architektur, insbesondere bei der auf engem Raum aufgestellten Bergstation.

### 24 NEUSTART IN INNSBRUCK

Eva-Maria Froschauer Mit neu angelegtem, teilweise unterirdischem Trasse und spektakulär gestalteten Stationen als Publikumsmagnet ersetzt die neue Hungerburgbahn die hundertjährige erste Standseilbahn.

### 29 SICHER AM SEIL

Gábor Oplatka Die Analyse der Unfallstatistik zeigt, wo bei Seilbahnen Unfallschwerpunkte bestehen und was für präventive Massnahmen dagegen ergriffen werden können.

### 34 SIA

Preisänderungen im Baubereich | Zweite Reise nach Hamburg | Architekturfilmtage | BGI und TEC21 im Dialog | Tag der offenen Tür

### 37 PRODUKTE

### 45 IMPRESSUM

### 46 VERANSTALTUNGEN