© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Seilbahnen in die letzten ruhigen Bereiche der bayerischen Alpen?

— Ein Vorschlag aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes —

Von *H. Karl*, München

Einleitung

Entwicklungsgeschichte

Die Situation im bayerischen Alpenraum

Gesamtplanung als Notwendigkeit

Zur Beurteilung der Projekte
— Seilbahnen — Liftanlagen —

Bau von Seilbahnen
— eine Notwendigkeit?

Ausblick

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Vergeßt ein Element des Verkehrs nicht ganz: die zwei Beine und die zwei Füße. Laßt auch ihnen ihre Aufgabe, denn sie sind auch heute noch dazu bestimmt, den Menschen dorthin zu bringen, wohin ihn der Verkehr nicht bringt und auch nicht bringen kann. Es muß nicht auf jedem reizvollen Aussichtsberg eine Sesselbahn errichtet werden, an die sich eine Bar anschließt. Zum Verkehr gehört auch, daß man das Schöne und Einsame erwandern kann.

Bundespräsident Theodor Heuss bei der Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München.

Die Alpen — nach einem Wort von W. Schoenichen — das Wahrzeichen Europas, sind wie kaum ein anderer Landschaftsraum unseres Kontinents in neuerer Zeit zum Schnittpunkt vielfach diametral gegenüberstehender Interessen geworden. Kaum sonstwo ist der Umbruch von der noch vor wenigen Jahrzehnten vorhandenen, weitgehend unberührten zur weitgehend erschlossenen Landschaft sprunghafter und rascher vor sich gegangen als gerade hier. Diese Entwicklung ist im wesentlichen als Folge der rasch fortschreitenden Perfektionierung der Technik anzusehen, die erst in der jüngeren Vergangenheit, vor allem aber nach dem zweiten Weltkrieg, in den Alpenraum besonders stark Eingang fand. Sie ermöglichte dem Menschen immer leichter, naturgesetzte Hindernisse und Schranken zu überwinden und damit in zunehmendem Maße in die alpinen Kernbereiche vorzudringen. So wurde z. B. das alpine Straßennetz immer enger gezogen, Stauseen und Kraftwerke von bisher nicht dagewesenen Dimensionen in großen Höhen angelegt und Seilbahnen in Gipfelbereiche geführt, die die Menschen früherer Zeiten nur mit Ehrfurcht betrachteten, geschweige denn betreten haben. Gleichzeitig erfolgte vielfach eine merkliche Bevölkerungszunahme in den Talbereichen, wodurch neue wirtschaftliche Erfordernisse erwuchsen, neue Industriebetriebe sich ansiedelten, die Erschließung neuer Rohstoffquellen notwendig wurde, kurzum die Landschaft in stark zunehmendem Maße beansprucht wurde, mit all den sich daraus ergebenden, z. T. erheblichen Störungen und Schäden.

Ein ständig wachsender Anteil an dieser Entwicklung ist dem Fremdenverkehr zuzuschreiben, der sich aus bescheidenen Anfängen vielerorts zu einem bestimmenden Wirtschaftszweig entwickelt hat, oft sogar heute die Existenzgrundlage schlechthin darstellt. Er lebt von dem wachsenden Bedürfnis des Menschen der modernen Industriegesellschaft, sich in freier und möglichst unberührter Natur zu erholen. Je stärker die Industrialisierung fortschreitet, desto größer wird die Bedeutung der Alpen als großräumiger Erholungspark werden. Die ständig zunehmende Motorisierung und die vielfach geringer gewordenen materiellen Sorgen der Allgemeinheit spielen dabei eine erhebliche Rolle.

Wirtschaft und Fremdenverkehr sind somit als Haupttriebfedern der angedeuteten Entwicklung anzusprechen. Während man es sich jedoch in der Vergangenheit erlauben konnte, die Landschaft und ihre Schätze mehr oder weniger unbekümmert in Anspruch zu nehmen, dürfte diese Zeit nun endgültig vorbei sein. Ungezielte Nebeneinanderplanungen werden sich aus Gründen des Allgemeinwohles in Zukunft nicht mehr vertreten

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

lassen. Verschiedentlich wurden bereits empfindliche Schwierigkeiten deutlich, die sich vor allem aus der natürlichen Begrenztheit des Raumes ergaben, teils auch aus der Verwirklichung kurzsichtiger Maßnahmen — Überschneidungen zwischen Wirtschaftsentwicklung und Fremdenverkehrsinteressen! — und schließlich noch aus anderen Gründen.

Das Problem der Seilbahnen spielt innerhalb dieser Gesamtsicht eine wesentliche Rolle.

Für seine Behandlung im bayerischen Raum sei daher nachfolgend ein entsprechender Vorschlag unterbreitet.

Entwicklungsgeschichte

In den Dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts, also etwa gleichzeitig mit dem Bau der ersten deutschen Eisenbahn, wurden die ersten Bergbahnen der Welt konstruiert. Dabei handelte es sich zunächst um technisch verhältnismäßig einfache Anlagen, meist sogenannte Standseilbahnen, die nach dem Prinzip des Gewichtsausgleichsverfahrens arbeiteten, d. h., daß das Gewicht des talwärts fahrenden Wagens den bergwärts fahrenden mittels Umlaufseil nach oben zog. Auf diese Weise ließen sich bei nicht allzu langer Strecke relativ steile Erhebungen überwinden. Anlagen dieser Art waren bzw. sind bis in unsere Zeit in Betrieb, zum Beispiel in Stuttgart, Heidelberg, Koblenz, Karlsruhe und anderen Städten mit lohnenden Aussichtspunkten in der Nähe.

Eine Besonderheit unter den immer zahlreicher werdenden Bergbahnarten stellte die bekannte, 1873 von San Franzisko auf den Hügel von Chinatown erbaute Kabelbahn dar, die heute noch als Attraktion für den Fremdenverkehr in Betrieb ist. Die eigentliche Epoche des Bergbahnbaues wurde jedoch mit der Erfindung der Zahnstange durch den amerikanischen Ingenieur Sylvester M a r s h bzw. den Schweizer Ingenieur Nikolaus R i g g e n b a c h in der Zeit 1862 bis 1866 eingeleitet. Dadurch wurde es möglich, neben beliebig langen Strecken größere Höhenunterschiede zu überwinden als je zuvor; gleichzeitig konnten Kurven bewältigt und damit eine wesentlich bessere Anpassung an die Geländesituation erreicht werden. Die erste Bahn dieser Art wurde 1866 — also vor rund 100 Jahren — auf den 1900 m hohen Mount Washington in den USA, die zweite 1871 auf den Rigi in der Schweiz gebaut. Das Prinzip der Zahnradbahn fand jedoch bald nicht nur für die Erschließung von Berggipfeln, sondern ganz allgemein beim Bahnbau in topographisch schwierigem Gelände Anwendung, wobei solche Bahnen häufig — es konnten nun ja ganze Zuggarnituren zusammengestellt werden — den Charakter von Neben-, ja mitunter sogar Vollbahnen hatten. Die Furka-Oberalpbahn, die den Fahrgast durch eine Landschaft von hervorragender Schönheit führt, ist eines der bekanntesten Beispiele hierfür. Wie die Rigibahn wurde auch sie anfänglich durch Dampf betrieben, später jedoch elektrifiziert. 1927 wurde die Bahn auf das Jungfraujoch in Betrieb genommen, die Steigungen bis 25% aufweist. Die erste Zahnradbahn Bayerns, 1911 gebaut, führte auf den Wendelstein; ihr folgte 1928 die Bahn von Garmisch auf die Zugspitze. Sie blieben die einzigen in Bayern.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Eine Kombination zwischen den Zahnradbahnen und den Standseilbahnen stellen die sogenannten Zahnrad-Aufzugbahnen dar. Eine solche Bahn führt zum Beispiel von Luzern auf den Pilatus. Sie vermag dabei auf einer Strecke von etwa 9 km eine Maximalsteigung von 48% zu überwinden. Auch die bekannte Bahn auf den Drachenfels bei Königswinter ist dieser Kategorie zuzurechnen.

Da alle diese Bergbahnarten neben langen und schwierigen Bauarbeiten einen hohen Aufwand an Investitions- und Wartungskosten erfordern, blieb ihre Anzahl relativ beschränkt. Dafür traten die Seilschwebebahnen, bei denen die Lasten an Seilen über Stützen oder auch völlig frei zu Berg gezogen werden, immer stärker in den Vordergrund. Ausgehend von einfachsten Konstruktionen, mit denen die Bewohner hochgelegener Ansiedlungen im Gebirge den Transport lebensnotwendiger Güter vom Tal her sich erleichterten, wurden im ersten Weltkrieg, als es galt, Menschen und Material schnell an umkämpfte Gebirgsstellungen zu bringen, immer kühnere Konstruktionen entwickelt. Daraus entstanden im Laufe der späteren Zeit eine Vielzahl von Typen und technischen Systemen *), die heute hauptsächlich im Dienste des Fremdenverkehrs Anwendung finden.

Die Situation im bayerischen Alpenraum

Die ersten großen Seilschwebebahnen in Bayern wurden kurz nacheinander in der Zeit von 1926 bis 1931 gebaut; es waren die Kreuzeckbahn, die Wank-, die Predigtstuhl-, die Nebelhorn- und zuletzt die Zugspitzbahn, die vom Schneefernerhaus zum Zugspitzgipfel führt. Erst etwa 25 Jahre später, 1953, entstand wieder eine solche Bahn, diejenige von Ruhpolding auf den Rauschberg. In der Folgezeit nahm dann ihre Anzahl sehr rasch zu; heute befinden sich in Bayern neben den beiden Zahnradbahnen auf den Wendelstein bzw. die Zugspitze 56 Seilschwebebahnen in Betrieb, die zur Zeit jährlich etwa 8,9 Millionen Fahrgäste befördern. Für 5 weitere Bahnen wurden bereits Planungsgenehmigungen erteilt.

Während anfänglich der Bau von Bergbahnen noch einem echten Bedürfnis entgegenkam, zeichnete sich hierin, hauptsächlich nach dem Zweiten Weltkrieg, bald ein grundsätzlicher Wandel ab. Entscheidend hierfür war vor allem, daß sich das Schwergewicht von der Erfüllung allgemeiner Verkehrsfunktionen immer einseitiger auf die Befriedigung reiner Fremdenverkehrsbedürfnisse verlagerte. Die deshalb ständig größer werdende Zahl von Seilbahnen löste den eigentlichen Massentourismus im Gebirge aus, der in zunehmendem Maße auf Kosten der Natur gehen mußte. Schon sehr bald wurde die Gefahr einer bedenklichen Entwertung größerer Teile des alpinen Raumes immer deutlicher, eine Gefahr, die in Bayern aufgrund der Tatsache, daß ein zwar

*) Zu den Bergbahnen werden nach dem Bayer. Eisenbahn- und Bergbahngesetz vom 17. November 1966 Seil- oder Schienenbahnen sowie Schleppaufzüge gerechnet, die Verbindungen auf Berge herstellen. Innerhalb der Seilbahnen unterscheidet man zwischen den bodengebundenen Seilbahnen und den Seilschwebebahnen. Letztere gliedern sich (einem Entwurf zur „Verordnung für den Bau und Betrieb von Seilbahnen" zufolge) a) nach der Betriebsart in Pendelbetrieb (zweispurig oder einspurig) bzw. Umlaufbetrieb, b) nach der Zahl der Seilarten in Einseilbahnen (mit Förderseil) bzw. Zweiseilbahnen (mit getrenntem Trag- und Zugseil), c) nach der Art der Verbindung der Fahrzeuge mit dem Seil in Bahnen mit festen und Bahnen mit selbsttätigen Klemmvorrichtungen, d) nach der Art der Fahrzeuge in Kabinen- bzw. Sesselbahnen. Bahnen von geringer Förderkapazität der einzelnen Fahrzeuge bzw. geringerer Länge oder Höhenüberbrückung wurden außerdem vielfach als Kleinseilschwebebahnen bezeichnet, ein Begriff, der in Deutschland jedoch offiziell keine Anwendung mehr findet.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

relativ langer, im Schnitt aber nur etwa 10—15 km tiefer Gebirgsanteil zur Verfügung steht, zwangsläufig früher akut wurde als in anderen Ländern mit größerem Gebirgsanteil. Es ist daher durchaus verständlich, daß im Laufe der Zeit der Widerstand des Naturschutzes gegen bestimmte Projekte immer stärker wurde, vor allem gegen solche, die besonders markante und charakteristische Berggipfel, Naturschutzgebiete oder andere wertvolle Bereiche betrafen. So wurden zum Beispiel Projekte auf die Alpspitze bei Garmisch, auf den Watzmann bei Berchtesgaden, auf den Hochgrat bei Oberstaufen, auf die Westliche Karwendelspitze im dortigen Naturschutzgebiet bei Mittenwald, auf den Jenner im Naturschutzgebiet „Königssee", auf das Dürrnbachhorn im Naturschutzgebiet „Chiemgauer Alpen" oder auf den Tegelberg im Naturschutzgebiet „Ammergauer Berge" von den Vertretern des Naturschutzes entschieden abgelehnt. Wiederholt wurde auch in der Öffentlichkeit mit Nachdruck gegen solche Vorhaben protestiert, aus dem Bewußtsein heraus, daß die Berge letztlich als Gemeingut eines Volkes anzusehen sind und nicht nur einseitigen Interessen dienstbar gemacht werden dürfen. Bedauerlicherweise kamen einige dieser Projekte dennoch zur Ausführung.

Andererseits verschlossen sich die Vertreter des Naturschutzes, dort wo es zu verantworten war, keineswegs dem Zug der Zeit.

Der größte Teil der heute vorhandenen insgesamt 58 Bergbahnen wurde mit ihrer Billigung errichtet. In der Schweiz fallen auf den gleichen Flächenanteil Gebirge wie denjenigen der Bundesrepublik (4300 km²) 43 Bergbahnen, in Österreich nur 21. Bayern besitzt somit vergleichsweise beinahe genausoviel Bergbahnen wie die Schweiz und Österreich zusammen!

Die gelegentlich zu hörende Behauptung, der Naturschutz sei von vornherein gegen alle Seilbahnen eingestellt, entbehrt also jeder Grundlage.

Den vom Naturschutz vertretenen öffentlichen Interessen stehen auf der anderen Seite meist Wünsche und Forderungen des Fremdenverkehrs oder oft auch nur das Interesse von kapitalkräftigen Unternehmern oder Finanzgesellschaften gegenüber, die sich vom Betrieb einer Bergbahn eine dauerhafte und leicht fließende Geldquelle erhoffen. So wird immer wieder versucht, aus der Natur Kapital zu schlagen, aus einer Natur, „die den Interessenten meist weder gehört, noch die sie geschaffen haben" (O. Kraus). In jüngerer Zeit wurden wiederum eine ganze Reihe neuer Vorhaben bekannt, so z. B. auf den Hirschberg bei Kreuth, auf den Inzeller Kienberg bei Inzell, auf den Hochfelln bei Bergen, auf den Geigelstein bei Schleching, auf den Taubenstein bei Schliersee, auf den Brünnstein bei Oberaudorf, auf den Hochgrat bei Oberstaufen, auf das Riedberger Horn bei Balderschwang, auf den Nebelhorngipfel vom Edmund-Probst-Haus bei Oberstdorf und nach Warmgatsgrund, ebenfalls bei Oberstdorf. Ferner ist immer wieder von einer Bahn von Grainbach auf die Hochriß und der Erschließung des Hochgerns bei Marquartstein die Rede. Schließlich wird von einer Interessentengruppe seit Jahren der Bau einer Bahn auf den Watzmann bei Berchtesgaden gefordert. Diese, sowie die Bahn auf den Inzeller Kienberg würden erneut in Naturschutzgebiete von hervorragendem Wert führen.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Bei der Beurteilung des Seilbahnproblems ist nicht zuletzt zu berücksichtigen, daß es heute in der Regel mit dem Bau solcher Bahnen allein nicht mehr getan ist. Die immer noch zunehmende Entwicklung des Skisports zum Volkssport, Rentabilitätsgründe der einzelnen Seilbahnunternehmen sowie der Umstand, daß sich meist ein Großteil der ortsansässigen Bevölkerung — nicht selten ein zu großer — auf die Einnahmen aus dem Fremdenverkehr als ganzjährig fließende Erwerbsquelle stützt, führten in steigendem Maße zur Ausnützung der Wintersaison. Dies hat zur Folge, daß zusätzlich zu den großen Seilschwebebahnen spezielle Einrichtungen für die Ausübung des Wintersports, vor allem Sessel- und Skilifte, gefordert werden. Ein Musterbeispiel hierfür ist das Brauneck bei Lenggries, wo im Zusammenhang mit der dortigen Seilbahn nunmehr zehn Liftanlagen (!) verschiedener Art in Betrieb und weitere im Bau bzw. geplant sind!

Sessellifte, die ja ebenfalls kleine Seilbahnen darstellen, erschließen zwar meist nur begrenztere Bergbereiche, sind aber in ihren Auswirkungen für die Natur häufig nicht viel anders zu beurteilen als große Seilbahnen. Teilweise sind sie nur im Winter, teilweise nur im Sommer, teilweise auch ganzjährig in Betrieb.

Besonders rasch hat sich in den letzten Jahren die Zahl der Skischlepplifte vergrößert. Im bayerischen Alpenbereich gibt es zur Zeit 288 solcher Anlagen, in den bayerischen Mittelgebirgen ebenfalls eine beträchtliche Anzahl. Etwa 20 weitere sind derzeit geplant. Wenn sie auch im Regelfall aus verschiedenen Gründen (kein Sommerbetrieb, Abbau der Seile und Bügel außerhalb der Saison) leichter hinzunehmen sind, vor allem wenn es sich nicht um Wald oder zu steiles Gelände handelt, so können sie doch, hauptsächlich durch Massierung auf engem Raum, zu einer empfindlichen Belastung werden. Neben der Störung des Landschaftsbildes leidet nicht selten die Vegetationsdecke beträchtlich durch Folgeeinwirkungen verschiedenster Art.

Während bisher solche Schlepplifte, deren Länge sich im allgemeinen in der Größenordnung von einigen hundert Metern bewegte, meist in der Nähe von Ortsrändern oder im Zusammenhang mit Seilbahnen errichtet wurden, also im wesentlichen nur kleinere Räume erfaßten, ist infolge technischer Weiterentwicklung — so gibt es z. B. jetzt bereits sogenannte Kurvenlifte, Lifte also, die Geländehindernisse umfahren, ohne daß der Skifahrer umsteigen müßte — zu beobachten, daß solche Anlagen in letzter Zeit in zunehmendem Maße an der Neuerschließung oft wertvoller Landschaftsräume beteiligt sind. Vielfach werden sie — wie übrigens auch die Sessellifte — stufenartig angelegt und können dadurch Längen erreichen, die über ein- oder zweitausend Meter hinausgehen. Es handelt sich dann häufig nicht mehr um Ergänzungseinrichtungen, sondern eigenständige Anlagen. Ein derartiges Projekt ist z. B., wie der Presse zu entnehmen war, im Bayrischzeller Tal bei Geitau geplant. Es würde den ersten Einbruch in ein bisher weitgehend unberührtes Gebiet bedeuten, das mit Sicherheit weitere Anträge dieser Art nach sich ziehen würde.

Angesichts dieser Vielzahl an neuen Seilbahn- und Liftprojekten — mit den im Bau befindlichen handelt es sich gegenwärtig um über 40 Maßnahmen — verwundert es nicht, daß sich in letzter Zeit wieder mehrfach bekannte Persönlichkeiten des öffent-

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

lichen Lebens gegen die Errichtung weiterer Seilbahnen ausgesprochen haben. So hat z. B. Ministerpräsident a. D. Professor Dr. W. Hoegner auf einem Festvortrag in Augsburg am 8. Oktober 1965 die Ansicht vertreten, daß auf dem Gebiet des Seilbahnbaues **„offensichtlich des Guten zu viel geschieht".** Um mehr Fremdenverkehr anzulocken und die Einnahmen der Gemeinden zu steigern, lassen sich manche Bürgermeister dazu verleiten, auf jeden benachbarten Gipfel eine Bergbahn unter Schändung der Landschaft zu bauen, so daß immer mehr vormals einsame Berghöhen durch die Bergbahnen zu Rummelplätzen werden. Regierungspräsident a. D. Dr. J. Mang hat sich bei der Jahresversammlung 1966 des Bundes Naturschutz geäußert, daß es im Alpenland jetzt genügend Seilbahnen gebe. Neue Seilbahnen seien nicht notwendig, **„weil man nicht auf jeden Berg hinauffahren braucht".** Wenn nun auch in der **Bayer. Staatszeitung** vom 29. Oktober 1965 die Meinung vertreten wurde, **„es lasse sich nun auch wirklich nicht abstreiten, daß wir Seilbahnen genügend haben"** und „es **tatsächlich ein Anliegen der für den Naturschutz zuständigen Stellen und Behörden sein sollte, wenigstens die noch vorhandenen Reste unberührter Bergwelt zu erhalten",** so kann das nicht überhört werden.

Wie berechtigt diese Warnungen sind, erkennt man bei Betrachtung einer Karte, in der alle vorhandenen Bergbahnen und Lifte eingezeichnet sind. Rechnet man die projektierten Anlagen noch hinzu und berücksichtigt außerdem die noch zu erwartende weitere Entwicklung, so ergibt sich als Bilanz, daß die eingangs aufgezeigte Gefahr einer weitgehenden und sicherlich nicht ohne Folgen bleibenden Entwertung größerer Teile unseres bayerischen Alpenraumes vielerorts sich bereits sehr deutlich abzeichnet. Die Gesamtentwicklung hat zweifellos ein Stadium, eine Art Grenzsituation, erreicht, die im Interesse der Sicherstellung eines auf die Dauer gesunden Naturhaushaltes im Alpenraum und damit letztlich im Interesse des Menschen selbst eine straffere und konsequentere Behandlung des Seilbahnproblems dringend gebietet.

Gesamtplanung als Notwendigkeit

Die Beurteilung von Seilbahnprojekten durch den Naturschutz war bisher vorwiegend dadurch gekennzeichnet, daß sie meist das betreffende Objekt für sich allein zum Gegenstand hatte, also eine Einzelbeurteilung war. Bei dem ständig wachsenden Druck auf den alpinen Raum vermochte sie jedoch, was besonders in letzter Zeit deutlich sichtbar wurde, den Anforderungen nicht mehr voll gerecht zu werden. Hinzu kam, daß durch gelegentlich mangelnde Koordination der verschiedenen beteiligten Stellen und Behörden, vereinzelt sogar der Naturschutzstellen untereinander, ferner auch durch divergierende Meinungen in dem einen oder anderen Fall — Tatbestände, welche die Unternehmer meist geschickt für sich auszunützen verstehen —, bisweilen nicht jenes Urteil gefunden und jenes Resultat erzielt werden konnte, das dem Interesse der Gesamtlandschaft am besten gerecht geworden wäre. Neben den rein landschaftlichen Belangen ist aber auch in letzter Zeit in zunehmendem Maße eine Wandlung in der Bedürfnisfrage auf dem Erholungssektor selbst zu beobachten, vor allem dahingehend, daß derjenige Personenkreis, der sich abseits der stark erschlossenen Gebiete

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

in Ruhe erholen will, laufend zunimmt. Aus all diesen Gründen wurde die Notwendigkeit einer **großräumigen Planung** immer deutlicher, einer Planung, in der die Einzelprobleme in einen übergeordneten Rahmen gestellt werden. Nur so scheint es auf längere Sicht gesehen möglich, das wertvollste Kapital des Alpenraumes, das Kapital „Landschaft" in optimaler Weise zu erhalten und damit auch die Grundlage zur Erfüllung all jener Forderungen, die Mensch und Zeit stellen.

Die Möglichkeit zu einer solchen großräumigen Planung ergibt sich, wie alle auf den Prinzipien der Raumordnung beruhenden Planungen, hauptsächlich aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der historischen Entwicklung. Vor allem erstere bedingten im Alpenraum stärker als sonstwo die Herausbildung gewisser Schwerpunkte in der Erschließungsintensität, so daß ganz allgemein festzustellen ist, daß Zonen stärkerer Erschließung solche geringerer oder fast fehlender Erschließung deutlich gegenüberstehen. Diese Differenzierung, die im übrigen immer mehr zu verwischen droht, sollte bewußt zu einer Abgrenzung der gegenseitigen Interessen, zu einer Lenkung der Entwicklung genutzt werden.

Um was es vor allem geht, möge folgendes Beispiel verdeutlichen: Das vor den Toren Münchens im Landkreis Miesbach liegende Rotwandgebiet ist mit einem größeren Umgriff eines jener prächtigen Wander- und Skigebiete, die trotz fehlender Seilbahnen und Lifte viel und gerne besucht werden. Es ist ein Bereich der Ruhe und weitgehenden Unberührtheit von technischen Einrichtungen, in dem viele Menschen als Ausgleich zu ihrem von der Technik geprägten Alltag Erholung suchen. Im Westen grenzt es an das durch Bahnen und Lifte stark erschlossene Spitzingsee- und Stümpflinggebiet, im Osten an das ebenfalls so gut wie völlig erschlossene Sudelfeld- und Wendelsteingebiet. So galt es lange Zeit als eine von der Öffentlichkeit respektierte Selbstverständlichkeit, daß das Rotwandgebiet ganz einfach aus Gründen eines gesunden Interessenausgleiches von Bergbahnen und sonstigen Erschließungseinrichtungen freizubleiben habe. Als daher, 1962, obgleich das Gebiet seit langem unter Landschaftsschutz stand, erstmals Pläne bekannt wurden, die die Errichtung mehrerer Sessel- und Skilifte vorsahen, war es nicht verwunderlich, daß ein von weiten Kreisen der Öffentlichkeit getragener Proteststurm losbrach. Auch die Stadt München hat sich mit Nachdruck gegen ein solches Vorhaben ausgesprochen, das dann tatsächlich nicht zur Verwirklichung kam. In jüngster Zeit wurden nun wieder neue Planungen bekannt. So soll neben dem schon erwähnten Projekt unterhalb der Aiplspitze bei Geitau angeblich zur „Entlastung" des Spitzingsee- und Stümpflinggebietes eine Kabinenbahn von der Ortschaft Spitzingsee auf den der Rotwand vorgelagerten Taubenstein gebaut werden. Einige Lifte sollen folgen. Hat schon das Projekt bei Geitau heftige Proteste in der Öffentlichkeit hervorgerufen (siehe Münchner Merkur vom 20. und 20./30. Oktober 1966), so verdient dies das Taubensteinprojekt, das in den Kernbereich des Rotwandgebietes vorstoßen würde, noch viel mehr. Es ist zu hoffen, daß es diesmal ebenfalls gelingt, die Projekte abzuwehren, vor allem auch wegen grundsätzlicher Erwägungen, da eine Genehmigung mit größter Wahrscheinlichkeit neue Anträge ähnlicher Art in den benachbarten Tälern nach sich ziehen würde. Diese könnten dann nach dem Gleichheitsgrundsatz erfahrungsgemäß

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

wohl kaum mehr abgewehrt werden, so daß schließlich mit einer nicht vertretbaren, sukzessiven Entwertung des gesamten Rotwandgebietes gerechnet werden müßte.

Wenn auch die Verhältnisse in anderen Gebieten sich meist nicht so deutlich darstellen wie beim Rotwandgebiet, das dem Ballungsraum München am nächsten liegt und daher sozusagen als Modellfall angesehen werden kann, so sind sie im Prinzip doch nicht wesentlich anders. Aus dieser Erkenntnis heraus wurde in Zusammenarbeit mit sämtlichen in Frage kommenden Naturschutzstellen eine Untersuchung des gesamten bayerischen Alpenraumes durchgeführt und das Ergebnis in der anhängenden Karte festgehalten. Die Zielsetzung dieser Untersuchung ließ die Unterscheidung folgender drei Zonen zweckmäßig erscheinen:

1. Nicht oder nicht wesentlich erschlossene, ruhig gebliebene Zonen **(Ruhezonen).**
2. Zonen stärkerer und starker Erschließung mit Seilbahnen und Liften **(Erschließungszonen).**
3. Zonen, die zwischen den erstgenannten eine Zwischenstellung einnehmen **(Neutrale Zonen).**

Für diese Zonen ergeben sich im Hinblick auf die anzustrebende Abgrenzung der gegenseitigen Interessen folgende Forderungen:

In den **Ruhezonen** sollten alle Eingriffe, die geeignet sind, das Landschaftsbild und die natürliche Substanz wesentlich zu verändern, vor allem Seilbahnen und größere Skilifte, nicht zugelassen werden. Ein beträchtlicher Teil dieser Gebiete befindet sich unter Natur- oder Landschaftsschutz; die in diese Zonen fallenden, nicht geschützten Bereiche tragen, schon ihrer oft abseitigen Lage und ihrer deshalb besser geschonten Tier- und Pflanzenbestände wegen, großteils den Charakter von Schutzgebieten, so daß zu prüfen wäre, ob sie nicht als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen bzw. schon vorhandene entsprechend vergrößert werden könnten. Dadurch würde nicht nur eine wirksame Rechtsgrundlage zur Abwehr aller unerwünschten Eingriffe geschaffen, sondern sicherlich auch den Vorstellungen der Bayer. Staatsregierung entsprochen, nachdem ein Vertreter des für den Naturschutz zuständigen Ministeriums vor nicht allzu langer Zeit sich dahingehend geäußert hat, **„daß für einen Schutz hauptsächlich der derzeitig ungeschützte Alpenanteil in Betracht zu ziehen wäre und in diesen Schutzgebieten keine Eingriffe mehr zugelassen werden sollten".**

Bei den **Erschließungszonen** handelt es sich um Gebiete, in denen gegen neue Projekte vom Standpunkt des Natur- und Landschaftsschutzes in der Regel geringere Bedenken bestehen dürften. Im Bereich von Erschließungsschwerpunkten wurde in den letzten Jahren ohnehin bereits ein großzügigerer Maßstab angelegt. Beispielsweise wurden die neue Zugspitzseilbahn, die neue Seilbahn auf den Grünten oder das Projekt einer neuen Bahn auf den Wendelstein gebilligt. Freilich darf und kann dieser Planungsvorschlag keinesfalls etwa dahingehend verstanden werden, daß die Lage eines Projektes in einer solchen Erschließungszone grundsätzlich mit einer Billigung durch den Naturschutz gleichzusetzen wäre. Ganz abgesehen davon, daß hierfür jede rechtliche Grundlage fehlen würde, sind die mit den Einzelprojekten verbundenen Detailprobleme, auf die noch näher eingegangen wird, dazu oft viel zu kompliziert. Jedes

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Abb. 1 Das Rotwandgebiet im Landkreis Miesbach ist eines jener prächtigen Wander- und Skigebiete, die trotz fehlender Seilbahnen und Lifte viel und gerne besucht werden. Blick von der Aiplspitze (1758 m) zur Rotwand (1884 m).

Abb. 2
Die technischen Einrichtungen einer Seilbahn lassen sich vielfach durchaus erträglich in das Landschaftsbild einfügen; erheblich schwerwiegender sind dagegen die Folgeerscheinungen für die Natur, die sich in der Regel durch den Betrieb einer Bahn ergeben.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

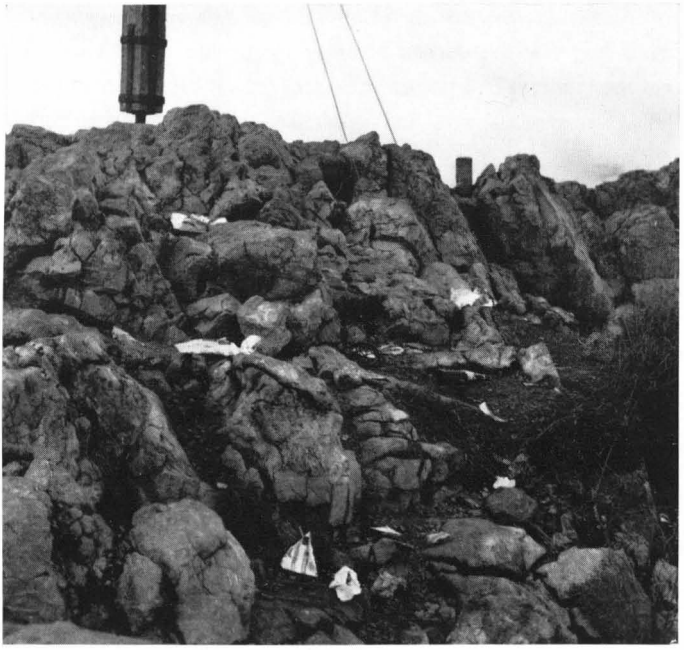


Abb. 3
Der Gipfel des Jenner (1874 m) im Naturschutzgebiet „Königssee" bei Berchtesgaden. Wie fast alle Gipfel im Bereich einer Seilbahn ist er mit Abfällen aller Art übersät. Nur an Stellen, die für die Touristen nicht ohne weiteres zugänglich sind, konnte sich die natürliche Vegetation noch einigermaßen erhalten.

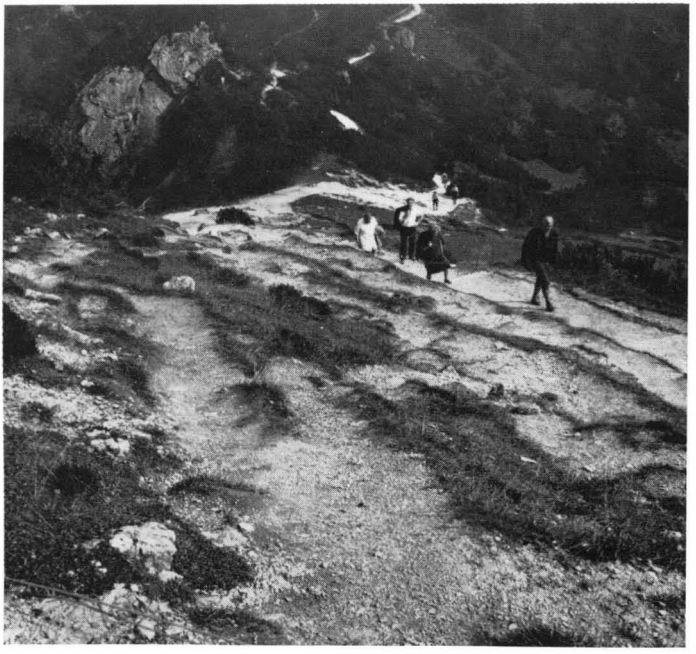


Abb. 4
Selbst im weiteren Bereich einer Seilbahnstation, wie hier am Jenner, entstehen durch Zertreten starke Schäden an der Vegetationsdecke, wodurch außerdem nicht selten Erosionserscheinungen ausgelöst werden.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

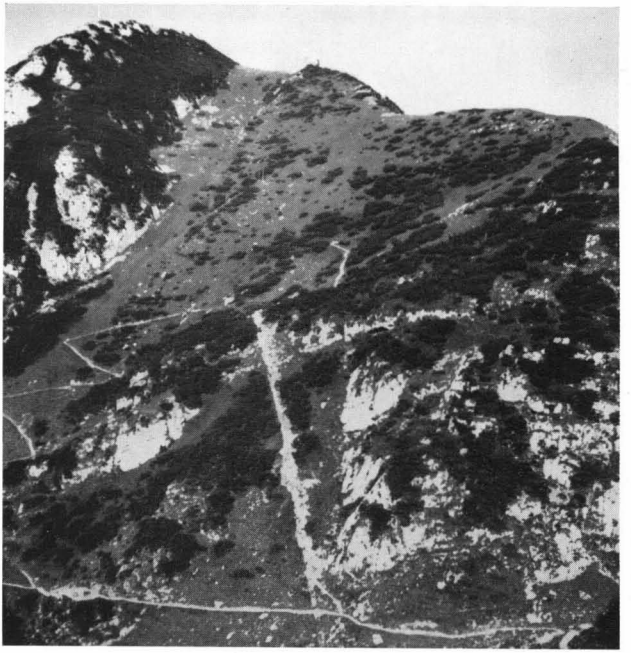


Abb. 5
Auch am Wendelstein (1838 m) sind die Folgen der dortigen Bergbahn deutlich sichtbar.

Abb. 6 Seilbahnen sind meist Ansatzpunkte für die Errichtung weiterer Bahnen und Lifte, wie hier am Brauneck bei Lenggries (1555 m). Dort sind jetzt zusätzlich 10 Kleinseilschwebebahnen und Lifte in Betrieb; weitere sind noch geplant!

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Abb. 7 und 8
Die Anlage der Skiabfahrten von der Seilbahnstation ins Tal erfordert in vielen Fällen schwerwiegende Eingriffe in den Waldbestand. Zur „Entschärfung" solcher Pisten werden zudem häufig noch Felshindernisse weggesprengt und umfangreiche Planierungen vorgenommen, die nicht selten Anlaß zu beträchtlichen Landschaftsschäden geben. Eine Begrünung ist, wenn überhaupt, meist nur schwer möglich.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Vorhaben wird deshalb, wie dies auch bisher der Fall war, sorgfältig überprüft werden müssen, wobei allerdings die erwähnte Situation bei der Beurteilung des Gesamtprojektes in vertretbarem Maße Berücksichtigung finden kann. Zudem sind auch in den erschlossenen Gebieten begrenzte Landschaftsausschnitte naturschutzrechtlich geschützt; dies erklärt sich daraus, daß in manchen Fällen eine Schutzanordnung erlassen wurde, um einen regulativen Einfluß auf weitere Erschließungsmaßnahmen ausüben zu können. In anderen Fällen wurden jedoch nachträgliche Ausnahmegenehmigungen von bestehenden Anordnungen, teilweise gegen den Willen des Naturschutzes, erteilt.

In den **neutralen Zonen** schließlich sollen neu auftauchende Projekte eine besonders sorgfältige Beurteilung sowohl hinsichtlich der Gesamtsituation als auch in den Einzelheiten erfahren. Es wäre also, zumal sich hier schon größere Bereiche unter Schutz befinden, ein wesentlich kritischerer Maßstab anzulegen als in den Erschließungszonen. Örtliche Gegebenheiten mögen hier für Ablehnung oder Zustimmung besonders maßgebend sein.

Bezüglich der Verteilung der verschiedenen Zonen im bayerischen Alpenraum ist ganz allgemein festzustellen, daß der Schwerpunkt der Erschließungszonen mehr im nördlichen Randbereich und im Gebiet der Vorberge liegt — dort werden auch die meisten Anträge zur Errichtung von Seilbahnen gestellt —, der Schwerpunkt der Ruhezonen mehr im Süden, gegen die inneralpinen Bereiche.

Zur Beurteilung der Projekte
— Seilbahnen — Liftanlagen —

Wird ein neues Projekt bekannt, so ist es in erster Linie im Hinblick auf seine Lage in den ausgewiesenen Zonen, im landschaftlichen Großraum also, zu überprüfen. Fällt es in eine der „Ruhezonen", so sollte es, wie dargelegt, grundsätzlich abgelehnt werden. Fällt es in eine der übrigen Zonen und könnte gegebenenfalls eine Befürwortung in Erwägung gezogen werden, so ist eine sorgfältige Detailbeurteilung, also eine genaue Untersuchung der unmittelbaren Auswirkungen und der zu erwartenden Folgeerscheinungen erforderlich.

Zu den **unmittelbaren Auswirkungen** sind vor allem die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anlage der Berg- und Talstation sowie der Seilbahntrasse zu rechnen. Die Bergstation ist meist einer der empfindlichsten Punkte einer Seilbahnanlage, da sie fast immer in mehr oder weniger exponierter Lage errichtet werden muß. Sie sollte, wenn es sich irgendwie umgehen läßt, nicht auf dem höchsten Punkt eines Berges oder auf dem Gipfelgrat errichtet werden, damit sie nicht gegen den Horizont als Fremdkörper zu stark in Erscheinung tritt. Häufig bieten sich auch unterhalb des Gipfels, je weiter desto besser, entsprechende Möglichkeiten an oder es sind hinter dem Gipfelgrat Verflachungen anzutreffen, die eine weniger auffallende Lösung gestatten. Ferner spielt die Baugestaltung, auch wenn für diese die Geländesituation und der technische Zweck großteils bestimmend ist, eine wesentliche Rolle. Ein geschickter und auf diesem Gebiet erfahrener Architekt ist daher unbedingt erforderlich.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Bei der Talstation ist von Bedeutung, ob und in welchem Umfang Abholzungen, Planierungen oder Aufschüttungen notwendig sind, ferner die Art der Baugestaltung selbst, die Möglichkeiten des Anschlusses an das Straßennetz (Bau einer neuen Zufahrtstraße) sowie die Zuleitung der Energie zum Antriebsaggregat der Seilbahn. Empfindliche Eingriffe sind mitunter zur Bereitstellung des erforderlichen Parkraumes notwendig, ein Gesichtspunkt, der ebenfalls sehr wichtig ist.

Die Seilbahntrasse schließlich, die Verbindungslinie zwischen Berg- und Talstation, ist vor allem hinsichtlich der erforderlichen Ausholzungen im Bergwald, der Einsehbarkeit der dabei entstehenden Schneisen, insbesondere von anderen Aussichtspunkten, Ortschaften oder Straßen, zu überprüfen. Ferner ist die Ausführung der Stützen, ihre Anzahl und Höhe, das Material und die vorgesehene Farbgebung von Bedeutung. Auch auf die Farbe der Gondeln ist zu achten. Die gelegentlich aus Reklamegründen angestrebte Beleuchtung der Trasse bei Nacht oder Lautsprechermusik ist abzulehnen.

Besonderes Gewicht ist jedoch der Beurteilung der **Folgeerscheinungen** zuzumessen, da diese oft erheblich schwerwiegender sind als die Seilbahn selbst. Diese Folgeerscheinungen ergeben sich vor allem daraus, daß Seilbahnen heute in der Regel, wie schon erwähnt wurde, ein Massenverkehrsmittel sind. Daher müssen alle jene Weiterungen und Veränderungen in Rechnung gestellt werden, die sich mehr oder weniger zwangsläufig ergeben, wenn eine größere Menschenmenge an einen Punkt befördert wird und von dort aus in die Umgebung, möglicherweise sogar in ein Naturschutzgebiet, ausstrahlt. Die gelegentlich zu hörende Argumentation, man habe diese Entwicklung, zumindest im Hinblick auf genehmigungsbedürftige Maßnahmen in der Hand, hat sich in der Praxis als meist nicht zutreffend erwiesen.

Zunächst ist in Zusammenhang mit der Gipfelstation oder in deren unmittelbaren Nähe, aber auch noch in dem für den normalen Seilbahnbesucher erreichbaren weiteren Bereich, mit zusätzlichen Baumaßnahmen zu rechnen, z. B. mit Hotels, Gaststätten und den dazugehörigen Zweckgebäuden, ferner Kiosken, Bars, Liegeterrassen und dergleichen. In einem Fall war sogar ein Gipfelschwimmbad als besondere Attraktion geplant. Bisweilen kommen noch Objekte anderer Art, wie Sendeanlagen, Beobachtungsstationen oder ähnliches im Laufe der Zeit hinzu.

Besonders schwerwiegend sind jedoch die Auswirkungen auf die Vegetation. Dabei fallen weniger die Schäden durch Pflanzenräuber ins Gewicht — obgleich das Pflücken von geschützten Pflanzen trotz der in den meisten Bergbahnstationen angebrachten Pflanzenschutztafeln immer wieder beobachtet wird —, als Schäden, die durch Beanspruchung der bodenbedeckenden Vegetationsschicht entstehen. In erster Linie sind es die Folgen der Zertretung und Bodenverdichtung, daneben aber auch der örtlichen Anreicherung mit Dungstoffen. Durch die Zertretung erfolgt je nach der Intensität der Beeinflussung zunächst eine zunehmende Verarmung der natürlichen Pflanzengesellschaften, d. h. die empfindlicheren Arten gehen zugunsten der robusteren zurück, bis schließlich sich auch diese nicht mehr halten können, also eine völlige Zerstörung erfolgt. Im Bereich der Bergstation der 1953 fertiggestellten Jennerseilbahn im Naturschutzgebiet „Königssee" erreichten die durch Zertretung entstandenen Schäden beispielsweise

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

ein Ausmaß, daß man in den letzten Jahren gezwungen war, beträchtliche Flächen wieder künstlich zu begrünen! Dies ist aber unter den gegebenen Bedingungen meist ein wenig aussichtsreiches Unterfangen. Nicht weniger gefährdet sind die Gipfelbereiche, in deren Nähe eine Seilbahn führt. Dort ist wegen der starken Konzentration zahlreicher Menschen auf meist kleinster Fläche fast immer mit starken Schäden, häufig sogar mit völliger Zerstörung zu rechnen. Es sind aber nicht nur die genannten Punkte besonders gefährdet; auch in den weiteren Bereichen der Seilbahn treten häufig empfindliche Schäden auf, oft zunächst latent, bis sie im Laufe der Jahre sichtbar werden.

Da Verletzungen der Vegetationsdecke zudem Anlaß zu folgenschweren Erosionsschäden geben können, sollten in den gefährdeten Bereichen rechtzeitig Fußwege angelegt werden. Die Erfahrung zeigt, daß ein Großteil der Besucher solche Wege, wenn sie richtig geführt sind, gerne annimmt, so daß sich dadurch wenigstens eine gewisse Ordnung erzielen läßt. Vor allem kann auf diese Weise auch die immer wieder beklagte Verschmutzung oft ganzer Flächen mit Abfällen aller Art, hauptsächlich Verpackungsmaterial und Flaschen, eingedämmt werden. Längs solcher Wege sollten deshalb Abfallbehälter aufgestellt werden, jedoch an Stellen, wo sie nicht stören und ihr Inhalt vom Wind nicht ausgeblasen werden kann. Dies wäre auch für die seilbahnnahen Gipfelbereiche zu fordern, die meist Konzentrationspunkte der Verschmutzung sind.

Eine andere schon erwähnte Folgeerscheinung, mit der heute fast immer zu rechnen ist, ist der Bau von weiteren Liftanlagen, vor allem für den Winterbetrieb. Dabei kann es sich sowohl um Schlepp- als auch Sessellifte handeln, die häufig zu einem sogenannten Skizirkus ausgebaut werden, d. h. daß der Skifahrer am Ende jeder Abfahrt wieder einen Lift vorfindet, der ihn nach oben bringt. Die Anlage dieser Lifte sowie der Abfahrten bringen neue, oft erhebliche Eingriffe mit sich. Als Selbstverständlichkeit wird betrachtet, daß Skiabfahrten von der Bergstation bis ins Tal führen, meist sogar mehrere, um verschiedene Schwierigkeitsgrade bieten zu können. In den Bergwäldern, besonders den tieferliegenden Regionen, werden dadurch vielfach breite Aushiebe notwendig, weil solche Abfahrten, um eine gegenseitige Behinderung der Skifahrer zu vermeiden, nicht zu schmal angelegt werden dürfen. Zudem werden die Pisten heute meistens „entschärft", d. h. sie werden planiert, Hindernisse werden entfernt und Abfahrtsrinnen ausgesprengt, wodurch bisweilen gefährliche Angriffspunkte für Erosionen entstehen.

Bei kleineren Anlagen ist zu beachten, daß sie nicht selten im Laufe der Zeit Zug um Zug ausgebaut werden, z. B. durch Verlängerung der Trasse oder Umstellung von Schlepp- zu Sesselliften. Es kam sogar schon vor, daß solche Umstellungen durchgeführt worden sind, ohne daß jemand befragt wurde. Manche Unternehmer legen aber auch aus finanziellen Gründen oder weil ihr Vorhaben wegen landschaftlicher oder anderer Bedenken von den Behörden vielleicht abgelehnt werden könnte, zunächst relativ harmlos erscheinende oder Teilpläne vor in der Hoffnung, in einer späteren zweiten oder sogar dritten Ausbaustufe ihr Endziel erreichen zu können. Meist wird dann argumentiert, daß ja schon eine Anlage vorhanden und daher kein Grund für

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

die Versagung des zusätzlichen Projektes gegeben sei. Für den Natur- und Landschaftsschutz stellt sich jedoch dadurch oft eine völlig neue Situation dar; schon die Umstellung eines Schleppliftes zu einem Sessellift bedeutet häufig nicht mehr nur Winterbetrieb, sondern ganzjährigen Betrieb; sie kann also erheblich stärkere Auswirkungen auf die Vegetationsdecke zur Folge haben. Vorsicht ist auch bei der Zulassung von Materialliften geboten, die nicht selten als Vorstufe für Personenaufzüge anzusehen sind. Es ist deshalb notwendig, von vornherein das mögliche Endstadium einer Anlage ins Auge zu fassen.

Ein wichtiges Kriterium bei der Beurteilung von Seilbahnprojekten ist das Gefahrenmoment. Seilbahnen, die in ausgesprochene alpine Gefahrenzonen oder nicht lawinensichere Bereiche führen, sollten unterbleiben. Dies gilt weitgehend auch für Anlagen, von denen nur schwierige oder gefährliche Skiabfahrtsmöglichkeiten bestehen, die die Masse des Seilbahnpublikums, also Skifahrer mittleren Könnens, nicht oder nur unter Schwierigkeiten bewältigen kann. Unfälle in gehäufter Anzahl sind sonst unausbleiblich, vor allem auch deshalb, weil erfahrungsgemäß sich immer wieder Skiläufer auf solche Abfahrtsstrecken wagen, die ihre Leistungen überschätzen. Im Bergwachtabschnitt „Allgäu" rechnet man beispielsweise, daß bereits unter normalen Abfahrtsbedingungen jede neue Seilbahn die Gesamtzahl der Unfälle um etwa 60 bis 80 pro Jahr emporschnellen läßt. Bei schwierigen Abfahrten erhöht sich diese Zahl noch beträchtlich. Es zeugt also von wenig Verantwortungsbewußtsein gegenüber der Allgemeinheit, wenn man — wie geschehen — einen Berg, der nun einmal kein Skiberg ist, mit Gewalt zu einem solchen machen will. Aber auch im Sommer sind die Gefahren nicht zu unterschätzen; wiederholt hat sich gezeigt, daß auch die Kennzeichnung von Steigen, Anbringung von Geländern oder Halteseilen häufig keine ausreichende Sicherung darstellen können.

Die Frage der Unfallversorgung spielt bei der Beurteilung eines Seilbahnprojektes ebenfalls eine wichtige Rolle, auch wenn sie nicht direkt mit dem Naturschutz zusammenhängt. Gebietsweise ist der Rettungsdienst der Bergwacht bereits so stark in Anspruch genommen, daß er kaum noch zusätzliche Aufgaben übernehmen kann. Hinzu kommt das Problem der Haftung, das seitens der Unternehmen meist sehr großzügig ausgelegt wird. Zwar sind nach dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, daß derjenige, der einen öffentlichen Verkehr ermöglicht, auch für dessen gefahrlosen Ablauf verantwortlich ist, die Unternehmen gehalten, für Ordnung und Sicherheit auf den Wegen und Pisten ihres Bereiches zu sorgen — teilweise bestehen sogar vertragliche Verpflichtungen —, doch läßt die Praxis diesbezüglich oft erheblich zu wünschen übrig. Die massierten schweren Skiunfälle, die sich an der Jennerbahn bei Berchtesgaben am 6. Februar 1966 ereignet haben und mit dem Tod zweier Skifahrer endeten, sollten ein warnendes Beispiel sein.

In diesem Zusammenhang ist auch kurz auf die Markierung der Pisten hinzuweisen. Da die Markierungstafeln, die vielfach mit Reklame gekoppelt sind, teilweise auch im Sommer stehen bleiben und in dieser Zeit, in der ihr Zweck nicht unmittelbar erkennbar ist, häufig störend wirken, sollte sich ihre Aufstellung im wesentlichen auf Punkte

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

beschränken, wo Sicherheitsgründe dies erforderlich machen (Gefahrenstellen) oder wo sie zur Orientierung im Gelände (Richtungsänderung) unerläßlich sind. Auf die diesbezügliche Verordnung des Bayer. Staatsministeriums des Innern vom 1. Februar 1967 sei verwiesen.

Sehr wichtig ist, daß bei jedem Seilbahnprojekt der Nachweis der finanziellen Sicherung erbracht wird, damit eine zügige Durchführung der Baumaßnahmen gewährleistet ist. Es darf nicht das Risiko eingegangen werden, daß, wie es z. B. bei der Bahn auf die westliche Karwendelspitze der Fall war, ein Projekt jahrelang in halbfertigem Zustand stehen bleibt. Ein solcher Torso ist für das Landschaftsbild besonders störend.

Nicht selten ist zu beobachten, daß die mit der Realisierung eines Vorhabens verbundenen Schwierigkeiten unterschätzt werden. Besonders kleinere Gemeinden oder fachfremde Privatunternehmer laufen, wenn sie sich nicht von guten Fachleuten sorgfältig beraten lassen, leicht Gefahr, sich zu übernehmen. Daher empfiehlt es sich dringend, unter keinen Umständen ein Projekt im Hinblick auf irgendwelche im Augenblick gerade günstig erscheinende Aspekte zu überstürzen, sondern wirklich ausreifen zu lassen. Manche Unternehmer sind dem Naturschutz für seine Zurückhaltung oder auch für Modifizierungsvorschläge zu einem späteren Zeitpunkt, als sie ihre anfänglichen Pläne klarer und nüchterner zu beurteilen vermochten, schon dankbar gewesen.

Es werden fernerhin immer wieder Fälle zu erwarten sein, bei denen besondere Umstände für die Beurteilung ausschlaggebend sein müssen. Folgende Beispiele mögen dies veranschaulichen:

Die **Alpspitze** bei Garmisch liegt in dem mit Bergbahnen und Liften am stärksten erschlossenen Bereich der Bayerischen Alpen. Neben der Zahnradbahn auf die Zugspitze gibt es in der näheren Umgebung 7 Kabinenbahnen, 5 Sesselbahnen sowie 13 Schlepplifte, also insgesamt 26 Einrichtungen dieser Art. Trotzdem konnte einer Seilbahn auf die Alpspitze nicht zugestimmt werden, weil sie ein Wahrzeichen des dortigen Gebietes, einen „königlichen Berg", wie er wiederholt genannt wurde, „enttrohnt" hätte. Weiteste Kreise der Öffentlichkeit unterstützten dabei die Auffassung des Naturschutzes.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der immer wieder propagierten Bahn auf den **Watzmann,** die noch zusätzlich in ein hervorragendes Naturschutzgebiet führen würde.

Der **Hochfelln** bei Ruhpolding liegt ebenfalls in einem stark erschlossenen Bereich (12 Bahnen bzw. Lifte). Da dieser Berg von zwei Seiten aus verhältnismäßig leicht zu besteigen ist (auch eine Berggaststätte befindet sich in der Nähe des Gipfels), wird er von vielen Erholungsuchenden begangen. Da er zudem keine naturgegebenen Besonderheiten aufweist, die gefährdet werden könnten, wären durch den Bau einer Bahn unmittelbare Belange des Naturschutzes nicht wesentlich betroffen. Der örtliche Naturschutz hat deshalb gegen ein solches Vorhaben keine Einwendungen erhoben; die Vertreter auf der oberen Ebene konnten sich aber trotzdem zu einer Zustimmung nicht entschließen. Bei einer Befragung einer Anzahl von Besuchern stellte sich nämlich heraus, daß der größere Teil von ihnen gar keine Seilbahn will. Meist waren die Leute, besonders ältere und Kinder, stolz, einen Gipfel zu Fuß bestiegen zu haben.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Dieser Fall macht also deutlich, daß gerade auch in stark frequentierten Fremdenverkehrsgebieten ein Bedürfnis bestehen kann, bestimmte Berge von Bahnen freizuhalten, eine Auffassung, die allerdings beim Hochfelln von den entscheidenden Behörden leider nicht geteilt wurde. Nach dem Bau einer Bahn — dies gilt ganz allgemein — geht die Zahl der Fußwanderer auf einen Berg bekanntermaßen wesentlich zurück, was psychologisch durchaus verständlich ist. Einem Teil der Leute erscheint die Besteigung eines Berges, die oft eine beachtliche sportliche Leistung darstellt, jetzt reizlos, weil ihr „der Fluch der Sinnlosigkeit" anhaftet, er meidet ihn also; ein anderer erliegt der Versuchung, das Bequemere, die Seilbahn, zu wählen.

Es sind also eine Vielzahl von Gesichtspunkten im Zusammenhang mit einem Seilbahnprojekt zu prüfen. Ein Schema läßt sich dabei nicht aufstellen, weil jeder Fall anders liegt. So wird nicht selten vorkommen, daß bestimmte Detailfragen so schwierig zu beurteilen sind, daß die Beiziehung von Fachleuten, z. B. für pflanzensoziologische, forstliche, geologische oder andere Probleme geboten erscheint. Äußerst wichtig ist jedoch, daß die örtlichen Naturschutzbeauftragten, die oft zuerst von solchen Vorhaben erfahren, aus den bereits dargelegten Gründen sich rechtzeitig mit ihren nächst höheren Stellen koordinieren. Eine einheitliche Willensbildung auf seiten des Naturschutzes ist Voraussetzung für die erfolgreiche Behandlung eines Projektes.

Führt die Gesamtbeurteilung schließlich zu dem Ergebnis, daß ein Projekt vom Standpunkt des Natur- und Landschaftsschutzes hingenommen werden kann, so sind die erforderlich erscheinenden Auflagen festzulegen und für ihre Verankerung im Rahmen des behördlichen Genehmigungsverfahrens Sorge zu tragen. Der Durchführung landschaftsgestalterischer Maßnahmen, insbesondere der Rekultivierung von Hanganrissen und sonstigen Schadstellen sowie der Eingrünung der Baukörper ist, wie dargelegt, besonderes Gewicht zuzumessen. Die Beiziehung eines bewährten Landschaftsarchitekten ist daher in den meisten Fällen dringend geboten.

Rein verfahrensmäßig ist der Unternehmer verpflichtet, vor Inangriffnahme eines Projektes beim zuständigen Landratsamt zunächst einen Antrag zur Genehmigung der Vorarbeiten und der vorläufigen Trassierung (Planungsgenehmigung) einzureichen. Zum Bau und Betrieb der Bahn ist weiterhin eine eigene Bau- und Betriebsgenehmigung erforderlich. Die Genehmigung wird — nach Koordinierung mit den Naturschutzbehörden und den Fachstellen des Naturschutzes — für alle Seilbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Seilschwebebahnen, Kleinseilbahnen) vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, für alle übrigen Seilbahnen (Materialseilbahnen, Schlepplifte) vom zuständigen Landratsamt erteilt.

Führt die Gesamtbeurteilung dagegen zu dem Ergebnis, daß durch ein Projekt, entweder durch seine Anlage selbst oder durch seine Folgeerscheinungen, eine nicht zu verantwortende Beeinträchtigung der Landschaft erwartet werden muß, so sollte es, **auch wenn es in einem Erschließungsbereich liegt, nicht zugelassen werden.** Gleiches gilt, wenn es sich um einen Sonderfall handelt, bei dem also außergewöhnliche Umstände vorliegen.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

Grundsätzlich ist der Unternehmerseite dringend zu empfehlen, sich möglichst frühzeitig mit den Dienststellen des Naturschutzes in Verbindung zu setzen. Auf diese Weise können Fehlplanungen, unnötige finanzielle Aufwendungen und Schwierigkeiten anderer Art meistens vermieden werden. Vielfach lassen sich für bestimmte Projekte Ausweichlösungen finden, die von beiden Seiten akzeptiert werden können. Gerade auch in dieser Hinsicht wird die vorliegende Planung eine gewisse Erleichterung erwarten lassen.

Bau von Seilbahnen — eine Notwendigkeit?

Es wäre nicht überraschend, wenn die vorstehende Planung da und dort auf Widerstand stoßen oder vielleicht sogar abgelehnt würde, weil sich beispielsweise bestimmte Interessenten in ihren Vorstellungen und Wünschen eingeengt fühlen könnten. Hört man doch immer wieder, jeder alpine Fremdenverkehrsort, „der etwas auf sich halte", brauche eine Seilbahn, vor allem auch zur Belebung der Wintersaison. Die Tatsache, daß es auch heute noch namhafte Orte gibt, die keine größere Seilbahn besitzen und dennoch eine gesunde Wirtschaftsstruktur haben, beweist, daß eine solche Argumentation keineswegs immer richtig sein muß. Nicht nur bei uns in Deutschland stellt sich immer deutlicher heraus, daß „zu viele Erholungseinrichtungen gerade das wertvollste für die Erholung, und zwar die natürliche, grundsätzlich naturbetonte Umwelt zu vernichten drohen, weil allzuviel Technik, Beton, Asphalt, Draht, Stahl, Ziegel, Lärm und Staub gerade das ist, was der Erholungssuchende nicht will". Die Richtigkeit dieser von einem ausländischen Fachmann (Jan Čeřovsky, Prag) kürzlich getroffenen Feststellung ergibt sich auch daraus, daß nachgewiesenermaßen derjenige Personenkreis, der sich in Ruhe und Stille erholen will, in den letzten Jahren ständig zugenommen hat. So geht beispielsweise aus einem Bericht der „Touropa" für das Jahr 1965 hervor, daß „den größten Zuwachs an Erholungsuchenden im Bereich des Inlandes die ruhigen Bereiche der Mittelgebirge zu verzeichnen haben". Anläßlich einer Diskussion über das Thema „Bergbahnen und Naturschutz" im Dezember 1963 bestätigte ein Vertreter des ABR, daß von den Erholungsuchenden „immer wieder bergbahnfreie Gebiete verlangt werden". Wenn schon eine solche Entwicklung auf dem Gebiet des Fremdenverkehrswesens sich abzeichnet, so bedeutet dies für den Staat, der letztlich für das Schicksal unserer Landschaft verantwortlich ist, die Verpflichtung entsprechende Bereiche in ihrer Ruhe und Ungestörtheit zu erhalten. Schließlich muß dem Ruhe suchenden Personenkreis das gleiche Recht zugestanden werden wie demjenigen, der weitgehend erschlossene Gebiete bevorzugt.

Die Befürworter von Seilbahnen verweisen gegen solche Argumente nicht selten auf unsere alpinen Nachbarländer, die viel stärker mit Seilbahnen und Liften erschlossen seien. Dies trifft aber, wie schon erwähnt wurde, nicht zu; es handelt sich nur um bestimmte Gebiete, die stärker erschlossen sind. Infolge ihres größeren Gebirgsanteiles verfügen diese Länder aber auch noch über erheblich größere Ruhebereiche, in denen sich, was leicht übersehen wird, ein beträchtlicher Anteil der Erholungsuchenden auf-

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

hält. Ob daher die bei uns häufig zu hörende Auffassung, daß ein Großteil der Fremden in diese Gebiete ausweiche, weil sie besser erschlossen seien und man, um dieser Abwanderung zu begegnen, in Bayern noch mehr Bahnen bauen müsse, richtig ist, mag dahingestellt bleiben. Es spielen nämlich hierbei auch andere Ursachen eine wesentliche Rolle, z. B. die meist sichereren Schneeverhältnisse, die teilweise billigeren Preise und nicht zuletzt die Tatsache, daß die Kernbereiche und Höhepunkte des alpinen Raumes eben von Natur aus weiter südlich liegen.

Nicht selten ist festzustellen, daß Seilbahnen von den örtlichen Kommunen sozusagen als Allheilmittel angesehen werden; man erhofft sich nicht nur einen erheblichen finanziellen Aufschwung durch erhöhte Steuereinnahmen, sondern will darüber hinaus auch noch die Folgen anderer zeitbedingter Entwicklungserscheinungen, z. B. die Strukturveränderungen in der Land-, Alm- oder Forstwirtschaft auffangen. Vor solchen Überlegungen ist jedoch ernstlich zu warnen. Ganz abgesehen davon, daß es nicht zu verantworten ist, daß solche Entwicklungserscheinungen einseitig auf Kosten der Natur, möglicherweise um den Preis einer Fehlentwicklung, ausgeglichen werden sollen, bleiben die tatsächlichen finanziellen Auswirkungen einer Seilbahn oft weit hinter den Erwartungen zurück. Es darf nicht übersehen werden, daß gerade in den letzten Jahren, nicht zuletzt wegen der stark angewachsenen Konkurrenz, die Rentabilität der Bergbahnen merklich zurückgegangen ist. Hinzu kommt, daß die Rentabilität von Seilbahnen in Bayern oft von vornherein problematisch ist, weil, den Ausführungen eines Sachverständigen bei der erwähnten Diskussion zufolge, in der Alpenrandzone die Saison zu kurz und die Schneelage meist zu unsicher ist. So wäre es nicht verwunderlich, wenn einem Teil der Seilbahnen, wie in der Presse vor einiger Zeit berichtet wurde, „die roten Zahlen drohen".

Wenn auch im allgemeinen nicht abzustreiten ist, daß in den meisten Fällen der Fremdenverkehr durch eine Seilbahn und ihre Folgeerscheinungen zunächst stärker angekurbelt wird und damit Gemeinden und Private höhere Einnahmen erlangen, so bleibt zusammenfassend dennoch die Frage offen, ob Orte im Bereich ruhig gebliebener oder nur maßvoll erschlossener Gebiete **auf längere Zukunft gesehen** nicht doch eine solidere Grundlage besitzen und deshalb, vor allem auch wegen der bekannten Krisenanfälligkeit des Fremdenverkehrsgewerbes, besser beraten sind.

Ausblick

Trotz der zweifellos kritischer werdenden Lage im alpinen Raum und trotz der Anspannung auf dem Kapitalmarkt wird die Entwicklung auf dem Gebiet des Seilbahnwesens sicherlich noch fortschreiten. Eine sinnvolle, in die Zukunft gerichtete Planung auf übergeordneter Basis ist daher dringend notwendig. Sie muß davon ausgehen, neben den stark veränderten und sich voraussichtlich noch verändernden Gebieten jene Landschaftsräume aufzuzeigen, die noch weitgehend unberührt und mit ihren natürlichen Pflanzen- und Tiergemeinschaften unbedingt zu erhalten sind. Dabei handelt es sich letztlich um nichts anderes als um eine Abgrenzung der gegenseitigen Interessen-

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

sphären, um eine Art **Raumordnung auf dem Gebiet des Seilbahnwesens** also. Da aber, wie eingangs ausgeführt wurde, das Problem der Seilbahnen nur ein Teilproblem darstellt, wäre es dringend geboten, daß die in dieser Planung vorgeschlagenen Zonierungen **nicht nur bei Seilbahnprojekten, sondern darüber hinausgehend im Sinne einer „Gesamtordnung im alpinen Raum" ganz allgemein bei größeren, landschaftsverändernden Maßnahmen berücksichtigt würden.** Auf diese Weise könnte am wirksamsten einer mehr oder weniger systemlosen Weiterentwicklung begegnet werden, einer Entwicklung, die den Naturhaushalt in gefährlicher Weise ständig weiter belastet und die damit letztlich den Interessen des Menschen selbst entgegenläuft. Präsident Johnson hat in seiner Botschaft an den Kongreß der Vereinigten Staaten von Amerika vom 23. Februar 1966 in bezug auf den Natur- und Landschaftsschutz gesagt: „Die Zeit ist reif, sich zur Erhaltung der Erbschaft unserer Natur zu bekennen — zu Prinzipien, die jeder Mann und jede Frau, die guten Willens sind, nur unterstützen kann, damit wir die Schönheit und Wohltat ihres Landes sichern können." Gilt dieser Gedanke nicht in besonderem Maße gerade auch für unseren Alpenraum?

Literaturverzeichnis

(Jb. = Jahrbuch des Vereins zum Schutze der Alpenpflanzen und -Tiere e. V.)

Bauer, H.: Die Schweiz von heute. Veröffentlichung der Schweizer Verkehrszentrale Zürich 1966.

Hanebeck, K. O.: Betriebswirtschaftliche Probleme von Personenseilschwebebahnen. Diss. Univ. Erlangen 1963.

Hensler, E.: Natur- und Landschaftsschutz in Tirol. Jb. 1967.

Jülg, F.: Die Seilbahnen Österreichs. Österreichisches Institut für Raumplanung Wien 1966.

Kraus, O.: Zerstörung der Natur — unser Schicksal von morgen? Glock und Lutz-Verlag Nürnberg 1966.

Link, K.: Hände weg von der Alpspitze! Jb. 1965.

— Jetzt auch der Hirschberg? Jb. 1965.

Mayer, E.: Die Erschließung der österreichischen Gebirgswelt durch Seilschwebebahnen und Skilifte. Diss. Wien 1953.

Oechslin, M.: Die Technik dringt ins Hochgebirge vor. Jb. 1963.

Pause, W.: Drama unter der Rotwand. Jb. 1962.

— Wetterleuchten um die Aiplspitze. Jb. 1967.

Schweizerische Verkehrszentrale: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs in der Schweiz. Zürich 1966.

Sepp, K.: Naturschutz und Landschaftspflege von heute. Jb. 1958.

Stetza, G.: Bergbahnen erschließen Wunderwelten. Zs. Orion Heft 3/1960.

Wendelberger, G.: Naturschutz als kulturelle Verpflichtung unserer Zeit. Jb. 1965.

Widmann, W.: Bergbahnen erwünscht oder unerwünscht? Zs. Kosmos Heft 5/1965.

Bildnachweis

Abb. 5: Kraus, O., Bad Tölz; alle übrigen Bilder vom Verfasser.

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzsb.de/publikationen.php und www.zobodat.at

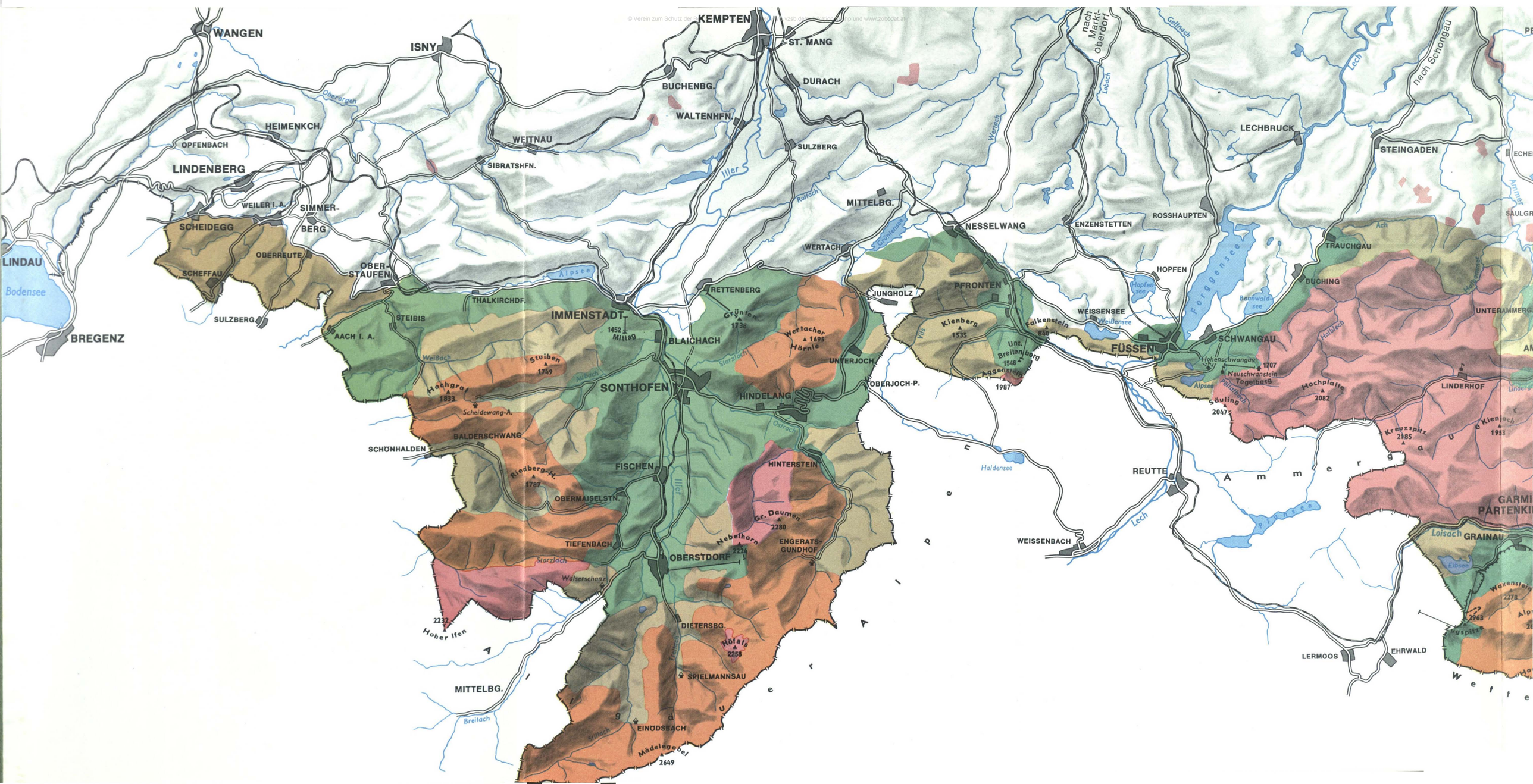
Seilbahnen in die letzten ruhigen Bereiche der bayerischen Alpen?

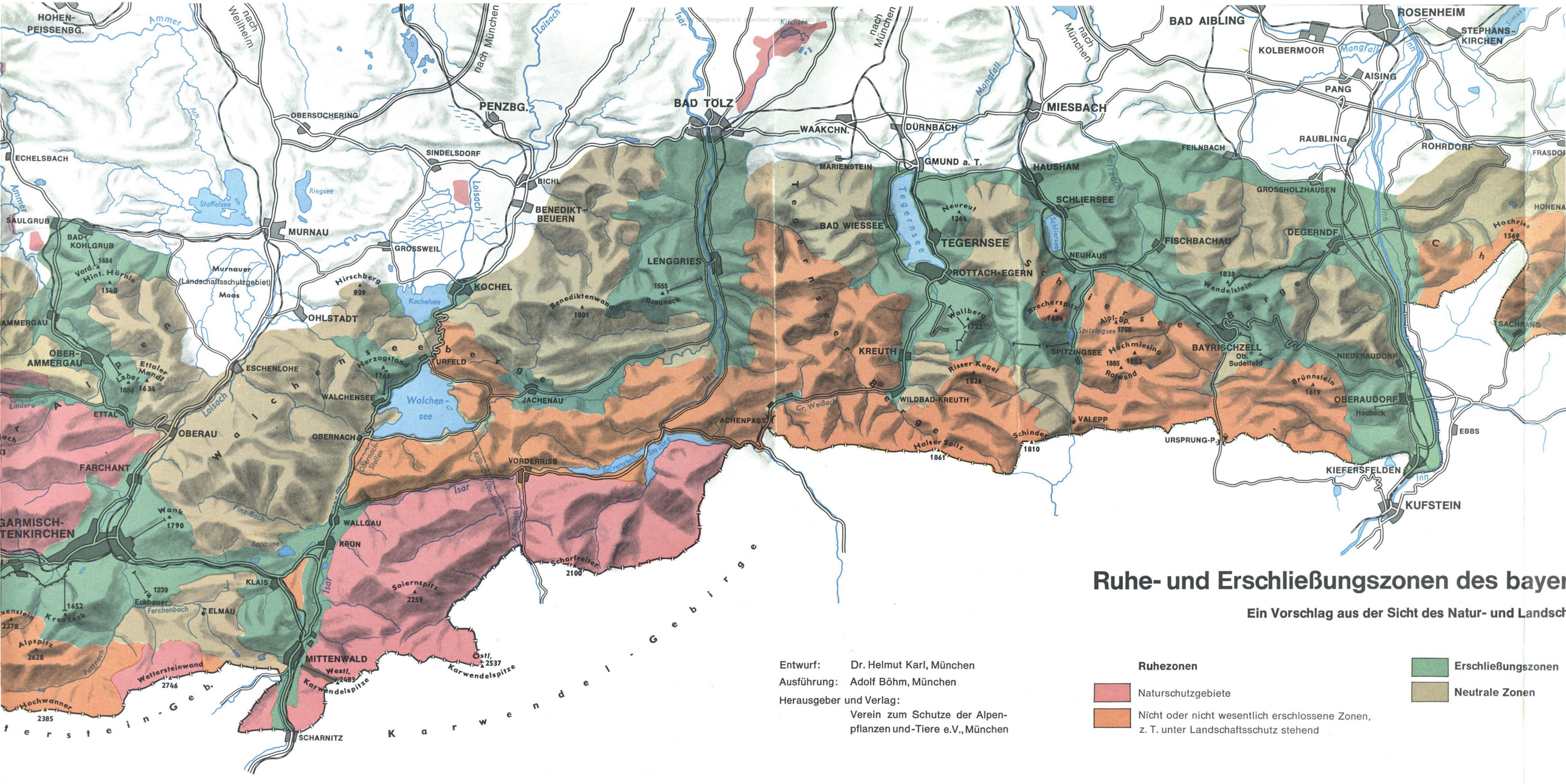
— Ein Vorschlag aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes —

Anzahl der Personenaufzüge
Stand 1. 5. 1968

2 Zahnradbahnen
20 Kabinenbahnen
36 Sessellifte
288 Skischlepplifte.

© Verein zum Schutz des ... www.vzsb.d... und www.zobodat.at





© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V., download unter www.biologiezentrum.at

Ruhe- und Erschließungszonen des bayer

Ein Vorschlag aus der Sicht des Natur- und Landsch

Entwurf: Dr. Helmut Karl, München

Ausführung: Adolf Böhm, München

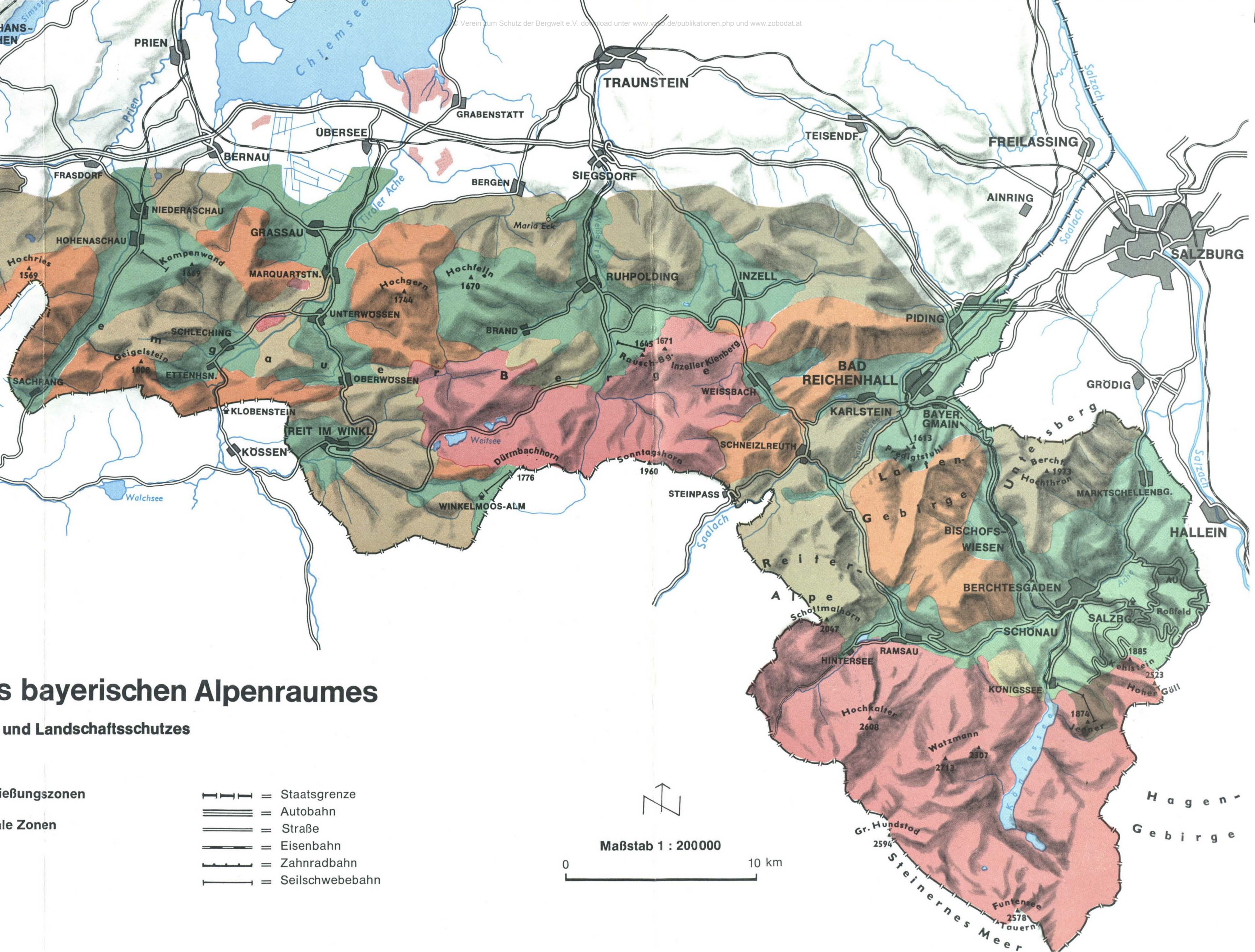
Herausgeber und Verlag:
Verein zum Schutze der Alpenpflanzen und-Tiere e.V., München

Ruhezonen

- Naturschutzgebiete
- Nicht oder nicht wesentlich erschlossene Zonen, z. T. unter Landschaftsschutz stehend

- **Erschließungszonen**
- **Neutrale Zonen**

© Verein zum Schutz der Bergwelt e.V. download unter www.vzb.de/publikationen.php und www.zobodat.at



s bayerischen Alpenraumes

und Landschaftsschutzes

ießungszonen

le Zonen

= Staatsgrenze
= Autobahn
= Straße
= Eisenbahn
= Zahnradbahn
= Seilschwebebahn

Maßstab 1 : 200000

0 10 km

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Jahrbuch des Vereins zum Schutze der Alpenpflanzen und -Tiere

Jahr/Year: 1968

Band/Volume: 33_1968

Autor(en)/Author(s): Karl Helmut

Artikel/Article: Seilbahnen in die letzten ruhigen Bereiche der bayerischen Alpen? 144-161