

# Kleinseilbahnen in der Innerschweiz



Materialseilbahn Ober Kneu (Wiesenberg, Dallenwil, NW, 2023)  
© Christoph Berger

Seit rund hundert Jahren dienen Kleinseilbahnen im Berggebiet der Erschliessung von schwer zugänglichen Gebieten. Sie sind für Bergbauernfamilien bis heute ein wintersicherer Verkehrsanschluss und locken mit ihren nostalgischen Gefährten auch zunehmend touristische Nutzerinnen und Nutzer an.

Am weitaus stärksten verbreitet waren Kleinseilbahnen – und sind es bis heute – in der Zentralschweiz, in den Kantonen Uri und Nidwalden. Zunächst waren sie ausschliesslich Transportmittel für die Alp- und Berglandwirtschaft, später erhielten viele von ihnen auch eine touristische Zusatznutzung. Doch Seilbahnen sind kosten- und wartungsintensiv – dies erst recht, seit 2007 das schweizerische Seilbahngesetz in Kraft trat. Ein kaum tragbarer Investitionsbedarf zeichnete sich vielerorts ab. Aus der Not heraus versuchten die Betroffenen, die neuen Herausforderungen gemeinschaftlich zu meistern. Sie lobbyierten erfolgreich für ihre «Bähnli», gewannen neue Freundinnen und Unterstützer und stehen heute mit ihren Angeboten idealtypisch für einen sanften Bergtourismus.

Verbreitung LU (Rigigebiet mit Vitznau)  
UR (Reusstal, Maderanertal, Schächental, Isenthal, Urseren, Urnersee)  
SZ (Muotathal, Rigigebiet mit Brunnen und Gersau)  
OW (Engelberg)  
NW (Emmetten, Hergiswil und Engelbergertal mit Dallenwil, Wiesenberg, Niederrickenbach, Wolfenschiessen, Oberrickenbach, Grafenort)

Bereiche Umgang mit der Natur

Version Juni 2024

Autorin Karin Schleifer

Lebendige Traditionen  
traditions vivantes  
tradizioni viventi  
tradiziuns vivas



Die Liste der lebendigen Traditionen in der Schweiz sensibilisiert für kulturelle Praktiken und deren Vermittlung. Ihre Grundlage ist das UNESCO-Übereinkommen zur Bewahrung des immateriellen Kulturerbes. Die Liste wird in Zusammenarbeit und mit Unterstützung der kantonalen Kulturstellen erstellt und geführt.

Ein Projekt von:



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI  
Bundesamt für Kultur BAK

---

Es begann im ausgehenden 19. Jahrhundert mit den ersten Heuseilen, an denen Heubündel vom Berg ins Tal hinuntergelassen wurden. Das Transportgut wurde an Haken oder Rollen gehängt und bewegte sich allein durch die Schwerkraft nach unten. Davon ausgehend wuchs das Bedürfnis, weitere Arten von Material zu transportieren – und zwar nicht nur vom Berg ins Tal, sondern in beide Richtungen. Es folgten erste zweispurige Materialtransportbahnen in der Form von einfachen Holzbarellen, die mit Gegengewicht funktionierten: Das Gewicht auf der talwärts fahrenden Bahn zog die bergwärts fahrende, die an dasselbe Drahtseil gekoppelt war, hinauf. Das Gegengewicht bestand zunächst aus Steinen, später aus Wassertanks, die jeweils an der Bergstation aufgefüllt wurden. Auch Anlagen für die Forstwirtschaft wurden entwickelt, um den beschwerlichen Holztransport zu erleichtern.

Der Übergang von der Material- zur Personenseilbahn war fließend, denn natürlich war es verlockend, einen langen, beschwerlichen Aufstieg durch eine Seilbahnfahrt von wenigen Minuten zu ersetzen. So setzten sich die Leute einfach auf die Barellen, was nicht ganz gefahrlos war und zum Beispiel vom Nidwaldner Regierungsrat 1913 explizit verboten wurde. Das Bedürfnis aber war geweckt und führte zur Weiterentwicklung der Anlagen. Erste kombinierte Material- und Personenbahnen mit zwei Gehängen entstanden: Diese «Schiffli» – im Grunde nichts anderes als Holzbarellen mit Dach – fahren teilweise heute noch und sind damit Zeugen der Pionierzeit im Schweizer Seilbahnbau.

### **Lebensnerv der Berglandwirtschaft**

Die Kleinseilbahnen waren von grosser Bedeutung für das Berggebiet und verbreiteten sich schnell. Die geringen Baukosten, die Wintersicherheit, der schnelle Transport und die einfache Bedienung brachten der Berglandwirtschaft grosse Erleichterungen und mancher Bergbauernfamilie eine entscheidende Aufwertung ihres Betriebs. Früh wurden sie deshalb auch von der öffentlichen Hand mit Beiträgen unterstützt.

In Nidwalden hatte ein grosser Teil der Kleinseilbahnen eine private Trägerschaft, entweder eine Bauernfamilie oder eine einzelne Alpenossenschaft. Anders war dies in Uri, wo meist Bahngenossenschaften gegründet wurden, um Kleinseilbahnen zu erstellen und zu betreiben. Dies wurde vom Kanton Uri als Subventionsgeber bereits früh gefördert und auch gefordert. Das Berggebiet wurde in definierten Perimetern mit Kleinseilbahnen erschlossen, wovon man sich eine grössere Nachhaltigkeit für den Betrieb versprach.

Heute gibt es nur noch in Nidwalden und Uri Kleinseilbahnen, deren Hauptzweck die Erschliessung für die

Berg- und Alpwirtschaft ist. Auch wenn mittlerweile etliche dieser Gebiete zusätzlich mit einer Strasse erschlossen sind, haben sie ihre Berechtigung nicht verloren: Sie sind und bleiben ein wichtiger Lebensnerv und dienen den Bewohnerinnen und Bewohnern weiterhin als schnelle und vor allem wintersichere Transportmöglichkeit ins Tal. Für viele ist ihr «Bähnli» bis heute Garant dafür, weiterhin die Berglandwirtschaft betreiben zu können, da die Kinder dank der Bahn einen erträglichen Schulweg haben und der Arbeitsweg für einen Nebenerwerb im Winter auch bei starkem Schneefall gewährleistet ist. So leisten die Kleinseilbahnen weiterhin einen Beitrag dazu, der Abwanderung aus dem Berggebiet entgegenzuwirken.

### **Napfgebiet: Strassen statt Seilbahnen**

Anders lief die Entwicklung zum Beispiel im Napfgebiet. Auch dort gab es nach Mitte des 20. Jahrhunderts noch etliche Kleinseilbahnen, welche abgelegene Höfe erschlossen. Sie dienten primär dem Materialtransport und dem Schulweg der Kinder. Als letzte von ihnen stellte die Luftseilbahn Schwändi-Oberlänggrat 2017 ihren Dienst ein. Die Gemeinde Romoos hatte sie 1962 für den Schülertransport erstellt; genutzt wurde sie aber auch von Wandernden. Im Napfgebiet, das nur bis zur Höhe von circa 1'200 Metern über Meer ganzjährig bewohnt wird, wurde im Kampf gegen die Abwanderung ab den 1960er-Jahren der Strassenbau forciert. Nachdem praktisch jeder Hof eine Zufahrtsstrasse hatte – was dort topografisch einfacher zu bewerkstelligen war als in Nidwalden und Uri –, wurden Schülertransporte mittels Schulbussen organisiert. Die Kleinseilbahnen wurden immer weniger genutzt und stellten nach und nach ihren Betrieb ein. So gibt es heute im Napfgebiet zwar noch einige Materialeilbahnen, aber keine einzige Kleinseilbahn für den Personentransport mehr.

### **Das Engelbergertal macht Pioniere**

Die Wiege des Schweizer Seilbahnbaus liegt im Engelbergertal. Der Schmied Remigi Niederberger aus Dallenwil (NW) entdeckte, wie man Eisendrahtstücke zu langen Drähten zusammenschweissen konnte. Damit erstellte er ab 1898 erste Seilanlagen – zunächst die bereits erwähnten Heuseile für den Transport von Heuballen vom Berg ins Tal. Die später in NSD Niederberger AG umbenannte Firma baute in den folgenden Jahrzehnten über zweihundert Kleinseilbahnen, anteilmässig die meisten davon in Uri und in Nidwalden.

Mit dem Wolfenschiesser Klemenz Mathis gab es im Engelbergertal einen weiteren Schmied und Erfinder im Seilbahnbau; er war auf Anlagen für den Holztransport spezialisiert. Die Gründer zweier weiterer Innerschweizer Seilbahnbaufirmen – Josef Odermatt und Karl

---

Garaventa – lernten und arbeiteten in den 1920er-Jahren zeitweise ebenfalls dort: Odermatt bei Mathis und Garaventa bei Niederberger.

Die frühe Entwicklung des Seilbahnbaus lässt sich an der Geschichte der Bahn von Niederbergers Heimatgemeinde Dallenwil zum Bergweiler Niederrickenbach gut nachvollziehen. 1911 baute Niederberger dort eine erste Materialeilbahn, die wegen des teils zu geringen Gefälles mit einem alten, benzinbetriebenen Schiffsmotor angetrieben wurde. Sie diente der Erschliessung des Benediktinerinnenklosters Maria-Rickenbach und dessen Mädcheninstitut sowie etlichen Bergbauernbetrieben. 1923 wurde diese Pionierbahn auf zwei Tragseile erweitert, 1924 elektrifiziert und 1925 schliesslich für den Personentransport zugelassen.

### Seilbahnhochburg Urschweiz heute

Die Gebr. Odermatt in Engelberg und Garaventa in Goldau existieren bis heute als Seilbahnfirmen, während die NSD Niederberger AG 2006 an die Glarner Firma Inauen Schätti AG verkauft wurde. Während Odermatt hauptsächlich auf das regionale Umfeld beschränkt blieb, entwickelte sich die Firma Garaventa zu einem weltweit tätigen Unternehmen: Dem ersten Holztransportseil von 1928 an der Rigi-Nordlehne folgte 1946 die erste Personenseilbahn im Mythengebiet (Brunni-Holzegg) und ab den 1960er-Jahren der internationale Durchbruch mit grossen touristischen Seilbahnen. Seit 2002 ist die Firma Teil der [Doppelmayr/Garaventa-Gruppe](#), des Weltmarktführers im Seilbahnbau.

Interessanterweise verfügen Uri und Nidwalden auch über die zwei grössten Schweizer Produktionsfirmen von elektrischen Steuerungs- und Informationssystemen für Seilbahnen: die 1966 gegründete Frey AG Stans (seit 2017 ebenfalls Teil der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe) und die 1985 gegründete Sisag AG in Schattorf. Beide sind heute weltweit tätig.

### Beginnende touristische Nutzung

In den ersten Jahrzehnten dienten die Kleinseilbahnen primär den Bewohnerinnen und Bewohnern schwer zugänglicher Alpen und Bergheimen. Um der Abwanderung aus dem Berggebiet entgegenzuwirken und den privaten Betreibern eine Zusatzeinnahme zu ermöglichen, war es ihnen ab 1932 erlaubt, auch Dritte gegen Entgelt zu befördern. Die Regeln, die damals vom Bundesrat für den Personentransport mit Kleinseilbahnen aufgestellt wurden, sind bis heute praktisch unverändert geblieben: Ihr Hauptzweck ist die Erschliessung des Berggebiets, die Bahn muss keinen fixen Fahrplan haben, und es gibt keine Transportpflicht. Die Bahn verfügt

über eine kantonale Bewilligung und hat pro Kabine maximal 4 (heute 8) Plätze.

### Wintertourismus verdrängt Kleinseilbahnen

Die ersten touristischen Luftseilbahnen für den Wintersport waren zunächst Kleinseilbahnen, die nur wenige Passagiere transportieren konnten. Fast überall, wo ab den 1960er- und 1970er-Jahren der Wintertourismus zu boomen begann und grosse Skigebiete entstanden, verschwanden diese und machten grossen Luftseilbahnen, Gondelbahnen oder Sesselliften mit eidgenössischer Konzession Platz. So verfügen die Kantone Schwyz (Rigigebiet und Muothatal), Luzern (Rigigebiet) und Obwalden (Engelberg) heute nur noch über wenige Kleinseilbahnen mit kantonaler Bewilligung: Sie dienen durchaus auch den Alpbetrieben als Erschliessung, aber hauptsächlich sind sie Zubringer zu Wander- oder Skigebieten und Berggasthöfen. Ebenso verhält es sich mit den meisten Kleinseilbahnen in der übrigen Schweiz – auch sie dienen heute hauptsächlich dem Tourismus oder der Erschliessung von Kraftwerksanlagen.

### Sicherer Personentransport

Mit dem Aufkommen des Personentransports durch Kleinseilbahnen rückte das Thema Sicherheit in den Vordergrund. Zuständig für die Bewilligung und die Kontrolle der Kleinseilbahnen, Sesselbahnen und Skilifte waren die Kantone. Doch diese waren mit der Aufgabe überfordert und kaum in der Lage, die erforderlichen Kontrollen durchzuführen. Auch gab es immer wieder Unfälle mit Seilbahnen, wodurch der Handlungsdruck zunahm. Deshalb schlossen sich die Kantone zum Interkantonalen Konkordat für Seilbahnen und Skilifte (IKSS) zusammen und gründeten eine Prüfstelle. Das IKSS führt die Prüfstelle seit 1955 für die angeschlossenen Kantone und hat eigene Standards entwickelt, die der jeweiligen Betriebsart angepasst sind und sich von den strengeren Auflagen der grossen touristischen Bahnen mit eidgenössischer Konzession unterscheiden.

### Seilbahngesetz bedroht Kleinseilbahnen

Im Zug der Übernahme von EU-Normen beschloss 2007 das Eidgenössische Parlament ein Seilbahngesetz. Damit drohten für die privaten Kleinseilbahnen bald fast gleich strenge Normen und Auflagen zu gelten wie für die grossen Tourismusbahnen. Es zeichnete sich ab, dass dies für die meisten «Bähnli» kurz- oder mittelfristig das Aus bedeuten würde, denn kaum eine Seilbahngenossenschaft oder ein Privatbesitzer konnte es sich leisten, die hohen Investitionen für die erforderlichen technischen Anpassungen (vor allem für neue Steuerungssysteme) aufzubringen – ganz zu schweigen von einer neuen Bahn. Auch die jährlichen Kosten für

---

Betrieb und Unterhalt stellten die privaten Bahnbetreiber vor Herausforderungen.

Erst als vielen der zum Teil nostalgisch anmutenden Kleinseilbahnen durch die gestiegenen technischen Anforderungen die Schliessung drohte, begannen Politik und Öffentlichkeit, die Kleinseilbahnen als Kulturgut wahrzunehmen. Zu verdanken war dies der Lobbyarbeit der Seilbahnverbände von Uri und Nidwalden. Der Seilbahnverband Uri war bereits in den 1970er-Jahren gegründet worden, um das Rettungswesen gemeinschaftlich zu organisieren. Die Gründung des Nidwaldner Pendants im Jahr 2016 hing dagegen direkt mit dem Seilbahngesetz und seinen Auswirkungen zusammen. Ziel dieser Verbände ist die gemeinsame Interessenvertretung gegenüber der Politik und die Entwicklung von gemeinschaftlichen Lösungen, um im neuen Umfeld bestehen zu können, dies beispielsweise durch die Organisation von Schulungen, mit dem Entwickeln von günstigen Anlageteilen oder mit der Unterstützung der Betriebsleitenden bei der Einhaltung ihrer Pflichten. Ihr wichtigster Erfolg war, dass das IKSS im Rahmen der Überarbeitung seines Reglements für «altrechtliche», also vor 2007 erstellte Bahnen tragbare Bedingungen festlegte. Eine Kleinseilbahn, welche die Sicherheitskontrollen erfolgreich bestand, konnte nun auch mit einem alten «Schiffli» weiterfahren.

### **Lobbyarbeit der Seilbahnverbände**

Bereits ab 2006 strebte der Urner Seilbahnverband eine verstärkte touristische Nutzung an und gab dafür erstmals einen Seilbahnführer heraus, der ein grosser Erfolg war und bereits in drei Auflagen erschienen ist. Das Büchlein trug viel zur stärkeren Frequentierung der Kleinseilbahnen – und damit auch zu deren Erhaltung – bei. Später delegierte der Seilbahnverband Uri die Vermarktung an die Tourismus Uri AG.

Einen etwas anderen Weg ging der Seilbahnverband Nidwalden: 2017 gab er sich eine Lobby und gründete den Verein «Freunde der Kleinseilbahnen». Dieser hat sich der ideellen und finanziellen Unterstützung der Nidwaldner Kleinseilbahnen verschrieben. Das Anliegen traf einen Nerv der Gesellschaft: bereits nach wenigen Monaten hatte dieser Freundeskreis über 1'000 Mitglieder. 2024 sind es bereits über 2'000, wovon rund ein Drittel aus dem schweizerischen Mittelland stammen. Mit ihren Jahresbeiträgen unterstützen sie Seilbahn-Sanierungen und finanzieren die Projekte des Seilbahnverbands, und etliche von ihnen nutzen die Kleinseilbahnen selber regelmässig oder sporadisch. In Nidwalden wie in Uri ist die Nutzung der «Bähnli» durch Wanderer, Bergfreundinnen, Gleitschirmflieger und Tourenskifahrerinnen ein wichtiger Beitrag zu deren Erhaltung.

### **Seilbahn-Freilichtmuseum**

Die Tourismusvermarkter in Uri und im Engelbergertal begannen damit, für die Kleinseilbahnen als nostalgisch-abenteuerliche Transportmittel zu werben: in Uri unter der Bezeichnung «Seilbahn-Eldorado» und im Engelbergertal als «Buirebähnli-Safari». Sie bewarben erfolgreich den Reiz des Angebots mit seiner Mischung aus Nostalgie und Abenteuer sowie dem komfortablen Aufstieg zu wenig begangenen Wanderwegen. Das Engelbergertal, Emmetten und die Urner Seitentäler wurden nun als eigentliche Freilichtmuseen der Schweizer Seilbahn-Technik-Geschichte entdeckt und die Kleinseilbahnen als ideale Verkehrsmittel für einen sanften Bergtourismus erkannt. Presseberichte und Fernsehbeiträge sensibilisierten Bevölkerung und Politik für den vielfältigen Wert dieser Anlagen.

### **Öffentliche Hand investiert**

Die Kantone Uri und Nidwalden und die Eidgenossenschaft unterstützen die Kleinseilbahnen – beide Kantone erstellten dafür eine Seilbahnförderstrategie (Uri 2016, Nidwalden 2019). Im Rahmen der Regionalentwicklungspolitik werden beispielweise zinslose Darlehen mit Geldern von Bund und Kanton für Investitionen gewährt. Weitere Unterstützungsmassnahmen sind die Beiträge an periodisch wiederkehrende Instandhaltungsarbeiten für alp- oder landwirtschaftlichen Bahnen oder die Einbindung in die regionale Tourismusförderung. Auch die Schweizer Berghilfe unterstützt immer wieder Seilbahnsanierungen mit namhaften Beiträgen. Die Sympathie für die Kleinseilbahnen in der Bevölkerung trug dazu bei, dass es in den letzten Jahren mehrere erfolgreiche Crowd-Fundings für Sanierungen von Kleinseilbahnen gab.

### **Inspiration für Kulturschaffende**

Der in Altdorf geborene Komponist Michel Roth begann 2020 damit, sich mit akustischen Phänomenen im Zusammenhang mit Kleinseilbahnen auseinanderzusetzen. Er gilt als der Entdecker der Eigenschwingungen von alpinen Seilbahn-Seilen und hat dafür eine spezielle Aufnahmetechnologie entwickelt. Via Live-Stream kann man die Klänge der Schwingungen live mithören – zudem dokumentiert Roth die Aufnahmen in einem Klangarchiv und kommentiert sie in einem Blog. Das unter anderem von Pro Helvetia und vom Schweizerischen Nationalfonds geförderte Projekt erregte über die Landesgrenzen hinaus mediale Aufmerksamkeit.

---

## Identifikation als Grundlage

Staatliche Fördermassnahmen, Nutzung durch die Bevölkerung und Sympathie der Öffentlichkeit sind aber nur ein Teil. Nicht vergessen werden darf, dass die Betreiberinnen und Betreiber neben dem finanziellen auch einen hohen zeitlichen Aufwand für den Betrieb haben. Dieser kann durch die meist bescheidenen Fahrpreise in vielen Fällen nicht finanziell abgegolten werden. Oder anders gesagt: Kaum eine Kleinseilbahn, die nicht primär touristisch genutzt wird, rentiert. Deshalb braucht es das Herzblut der privaten Eigner für ihr «Bähnli», wie es der Urner Historiker Romed Aschwanden in seiner historischen Betrachtung zum Bau von Kleinseilbahnen schreibt: «Solange dies zutrifft und die Anwohnerinnen und Anwohner sich nicht nur aus praktischen Gründen, sondern auch emotional mit ihrer Seilbahn identifizieren, stehen die Zeichen gut, dass diese besondere Verkehrsinfrastruktur in Würde altert.»

---

### Weiterführende Informationen

Romed Aschwanden, Roland Baumgartner et. al.: Singende Seile. Die Seilbahnlandschaft des Urner Schächentals. Ed. Romed Aschwanden und Michel Roth. Altdorf, 2023.

Roland Baumgartner, Reto Canale: 200 Kleinseilbahnen Schweiz. Nationales Kulturgut und faszinierendes Erlebnis. Thun, 2020 (2. überarbeitete Auflage).

Elsbeth Flüeler: Berg- oder Talfahrt? In: Nidwaldner Kalender (Band 158). Stans, 2017, p. 131-142.

Markus Niederberger-Regli: Geschichte der Familie und Firma von Remigi Niederberger, Schmiede, Dallenwil, 1860–1926. o.O., 2006.

Archiv des Seilbahnbauers NSD Niederberger AG, Dallenwil: Staatsarchiv Nidwalden, p. 155.

Barbara Frauchiger: [Unsere kleine Seilbahn – von Heimatgefühlen und Kampfgeist](#) [Dokumentarfilm über die Sanierung der Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg]. SRF, 2023.

[Live-Stream zum Projekt «Singende Seile» von Michel Roth](#)

[Seilbahnverband Nidwalden](#)

[Freunde der Kleinseilbahnen \(NW\)](#)

[Übersicht der Luftseilbahnanlagen in Uri](#)

[Verband Urner Seilbahnen und Skilifte](#)

[Seilbahnen Schweiz](#)

### Kontakt

Seilbahnverband Nidwalden und Freunde der Kleinseilbahnen  
Brändlen 1, 6386 Wolfenschiessen

[Freunde der Kleinseilbahnen \(NW\)](#)

[Verband Urner Seilbahnen und Skilifte](#)