

Spannungsfeld von Industriedenkmalpflege und Sicherheitsvorschriften

Autor(en): **Odermatt, Wendelin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **13 (1998)**

Heft 1: **Bulletin**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-726769>

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.

Im Spannungsfeld von Industriedenkmalpflege und Sicherheitsvorschriften

Résumé

Les funiculaires à câble ont permis à partir de 1877 au tourisme de se développer sur de nombreuses collines, terrasses et montagnes de Suisse. Le Marzilbahn, le Giessbachbahn et le Polybahn ne sont que quelques exemples des funiculaires les plus connus. Pour la construction de différentes installations, il a fallu développer un grand nombre de méthodes d'entraînement et de tracés de lignes. Chaque funiculaire est donc une construction unique qui a dû être adaptée aux données topographiques, spécifiques et économiques du lieu et du donneur d'ouvrage. Le niveau de la technique et les capacités des différents constructeurs constituent d'autres facteurs qui ont également marqué les différents funiculaires. Les premiers funiculaires fonctionnaient au lest liquide et aux turbines à eau. A partir de 1890, le moteur électrique a commencé à remplacer progressivement la propulsion au lest liquide. Comme tous les funiculaires, les funiculaires à câble doivent respecter des normes de sécurité très strictes, c'est pour cette raison qu'ils font l'objet d'un contrôle de la part du législateur. La base juridique actuellement en vigueur régissant le

Zum Beispiel Standseilbahnen

Standseilbahnen ermöglichten ab 1877 die zumeist touristische Erschliessung vieler Hügel, Terrassen und Berge der Schweiz. Marzili-, Giessbach- und Polybahn sind nur einige der bekanntesten Bahnen. Bei der Realisierung der einzelnen Anlagen entwickelte sich eine grosse Vielfalt von Antriebsmethoden und Streckenschemata. Standseilbahnen wurden nicht «ab der Stange» bezogen. Jede Standseilbahn war eine individuelle Einzelanfertigung, welche an die topographischen, leistungsspezifischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des Ortes und des Auftraggebers angepasst wurde. Der Stand der Technik und die Möglichkeiten der Erbauerfirma waren weitere Faktoren, welche die einzelnen Standseilbahnen prägen.

Die ersten Bahnen wurden mit Wasserballast und Wasserturbinen betrieben. Ab 1890 begann der Elektromotor den Wasserballastantrieb zu verdrängen. Wie alle Seilbahnen haben auch Standseilbahnen einen hohen Sicherheitsanspruch zu erfüllen, weshalb sie durch den Gesetzgeber überwacht werden.

Die neue Standseilbahnverordnung von 1991

Die rechtliche Grundlage für den Betrieb von Standseilbahnen stellt zur Zeit die Standseilbahnverordnung aus dem Jahre 1991 dar. Die älteren Verordnungen waren relativ moderat gehalten, dadurch sind viele alte Antriebsanlagen bis in die jüngste Zeit erhalten geblieben.

Die neue Standseilbahnverordnung übt nun aber einen starken Veränderungsdruck auf alle älteren Anlagen aus. Betroffen sind vor allem die Bereiche Antrieb, Steuerung und Bremsen. Bei der Erneuerung der Steuerung kann die alte Anlage stillgelegt, aber daneben weiter bestehen bleiben. Beim Antrieb und den Bremsen ist dies schwieriger, dort geht die Erneuerung in der Regel auf Kosten der alten Ausstattung. Ideal wäre es,

wenn in der Standseilbahnverordnung spezifische Ausnahmeregelungen für den Erhalt von technologie- und tourismusgeschichtlich bedeutenden Anlagen vorgesehen wären.

Die Verordnung müsste zum Erhalt der Schutzobjekte wahrscheinlich nur wenig oder gar nicht verändert werden. Wenn die in der Verordnung bereits enthaltenen Ausnahmeregelungen genutzt und von den Bahnbesitzern, den Beamten des BAV und den Denkmalpflegern im Sinne der Erhaltung von schützenswertem Kulturgut gehandhabt würden, könnten häufig moderatere Lösungen gefunden werden. Zudem müssten, auch nach der neuen Verordnung, gar nicht immer die gesamten Komponenten ausgetauscht werden. In der Praxis ist es aber meist teurer, die alten Teile zu revidieren oder anzupassen. Dazu kommt die Schwierigkeit, Ersatzteile und Personal für die Revision zu finden, so dass es einfacher ist, ganze Module integral zu erneuern.

Die neue Standseilbahnverordnung stellt eine Gefährdung der industriearchäologisch relevanten Substanz dar, vor allem im Getriebe- und Antriebsbereich der Bahnen. Die mechanische «Auskernung» ist vielerorts bereits erfolgt und droht noch weiteren Bahnen.

Zum Problem der Vernehmlassung

Die neue Seilbahnverordnung ist darauf ausgerichtet, den sicheren Betrieb der Bahnen zu gewährleisten. Dem industriearchäologischen Aspekt wurde beim Entwurf der Verordnung keine Bedeutung geschenkt. Die Vernehmlassung durch das BAV wurde, ausser bei zwei Seilbahnfachverbänden, nur amtsintern durchgeführt. Der Einbezug der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege wurde nicht erwogen. Im BAV wurde aber ausdrücklich betont, dass Verbände, Amtsstellen und Einzelpersonen, welche ein Interesse an der Vernehmlassung anmelden, grundsätzlich berücksichtigt werden.



Foto: W. Odermatt

Die Gerschnibahn, mit Vorstellwagen für den Bobtransport und Streckenperron für den Schlittenverlad, war 1913 eine der ersten Standseilbahnen, welche primär für den Wintersport erbaut wurden

Der Vorgang ist exemplarisch für viele Gesetze und Verordnungen. Diese Texte werden von reinen Fachgremien zu einem Themenkreis verfasst, der primär nichts mit denkmalpflegerischen Anliegen zu tun hat. Einmal in Kraft, können solche Gesetze und Verordnungen in hohem Masse kulturhistorisch relevante Substanz tangieren. Neben der hier diskutierten Seilbahnverordnung gilt dies auch für andere Gesetze und Verordnungen wie:

- Lärmschutzverordnungen
- Verordnungen zu den Energiesparmassnahmen
- Lebensmittelverordnungen
- Feuerpolizeiliche Anordnungen usw.

Diesen Problemkreis anzugehen ist schwierig, denn die Organe der Denkmalpflege müssten bei allen Vernehmlassungen zu Verordnungen und Gesetzen, welche indirekt schützenswerte Substanz betreffen, beigezogen werden. Dies ist aus mehreren Gründen nahezu illusorisch:

- Erstens sind sich die Verfasser der Texte dieser Problematik gar nicht bewusst. Umgekehrt wissen die betroffenen «Denkmalschützer» nicht zwingend etwas von den Verordnungen, welche vorbereitet werden.
- Zweitens sind vor allem die indirekten Folgen solcher Texte im voraus schwer abzuschätzen.

- Drittens braucht es für eine sinnvolle Stellungnahme Spezialisten, welche sowohl den denkmalpflegerischen Aspekt als auch den fachlich-technischen Aspekt der Vorlage beurteilen können.

Dies ist bei den derzeitigen Budgets der Denkmalpflegeorgane, aber auch der übrigen Amtsstellen, schwierig. Eine gewisse Entlastung könnten vielleicht Fachverbände, wie ICOMOS, SKR usw. bringen, sofern sie mit in die Vernehmlassung einbezogen würden.

Es erfordert sehr viel Problembewusstsein von allen Beteiligten, um in diesem Themenkreis zu besseren Vernehmlassungen und in der Folge zu adäquateren Verordnungen zu kommen.

Es ist klar, dass bei der hier diskutierten Verordnung die Sicherheit erste Priorität hat, trotzdem sollten in Zukunft moderatere und substanzschonendere Lösungen gefunden werden, dies sowohl in der Umsetzung der jetzigen Verordnung, als auch bei der Ausarbeitung anderer Verordnungen, welche zwar nicht im direkten Wortlaut, aber in der Wirkung die Substanz unserer Denkmäler berühren.

*Wendelin Odermatt
Konservator-Restaurator SKR
Sonnegg
6390 Engelberg*

fonctionnement des funiculaires à câble est l'ordonnance sur les funiculaires à câble de 1991. Les ordonnances plus anciennes n'étaient pas très exigeantes ce qui explique que de nombreuses installations anciennes ont continué à fonctionner jusqu'à il y a peu de temps. La nouvelle ordonnance sur les funiculaires à câble exerce dorénavant une pression importante pour que les anciennes installations fassent l'objet de transformations et représente donc un danger pour ce patrimoine important de l'archéologie industrielle, surtout pour les mécanismes et systèmes de fonctionnement des funiculaires. Les domaines tels que la propulsion, le pilotage et le freinage sont particulièrement touchés. Il aurait été souhaitable que l'ordonnance sur les funiculaires à câble prévoit des règlements d'exception spécifiques pour la conservation des installations importantes du point de vue de la technologie et de l'histoire du tourisme. Pour assurer la conservation des objets placés sous protection, il faudrait sans doute de ne pas modifier beaucoup l'ordonnance ou peut-être même de ne pas la modifier du tout si les règlements d'exception qu'elle contient déjà étaient utilisés et appliqués par les propriétaires de funiculaires, par les employés de l'Office fédéral des transports et par les conservateurs des monuments historiques dans le sens de la conservation des biens culturels dignes d'être protégés.