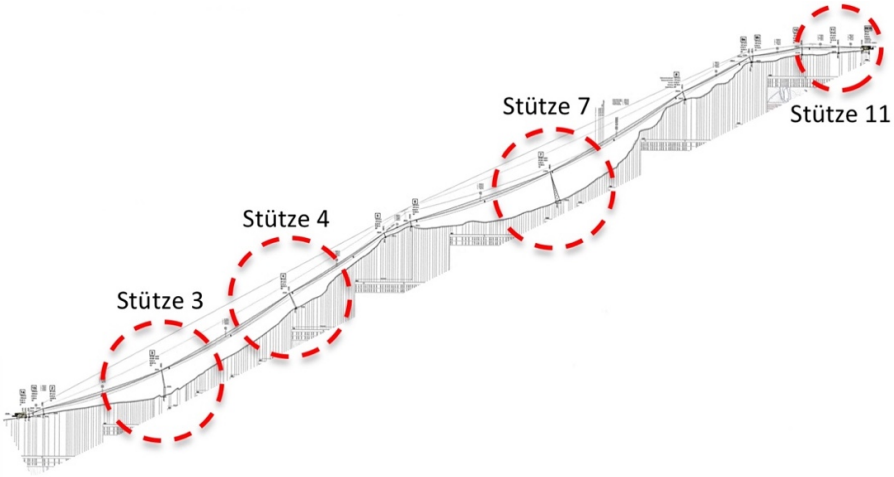
Ausgangslage

Die Rigi Bahnen AG plant den Ersatz der heutigen Pendelbahn von Weggis nach Rigi Kaltbad (Baujahr 1968) durch eine Gondelbahn sowie weitere Neubauten und Anpassungen der heutigen Infrastrukturen (Berg- und Talstation, Areal rund um die heutige Talstation). Für die Bewilligung und Realisierung der Projektbestandteile müssen kommunale Nutzungspläne und das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept angepasst werden. Sodann benötigen die Rigi Bahnen Konzessionen und Plangenehmigungen durch das Bundesamt für Verkehr (BAV).



Streckenprofil der geplanten Gondelbahn durch das **BLN-Gebiet 1606** (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler 1606 Vierwaldstättersee) © Rigi Bahnen AG, 2020; Visualisierungen und Bilder © René Stettler, 2020.

Die **Vollwandstütze 3** am Fuss des Weggiser Chilewalds überragt das Gelände mit **65.50 Metern** (siehe Punkt **11** der Stellungnahme).

Die **Stütze 4** im Chilewald (siehe Punkt **3**) hat eine Höhe von **38.43 Metern** und die **Stütze 7 in der Geländekante Müseralp eine Höhe von rund 75 Metern** (siehe Punkt **12**).

Die **Stütze 11** (siehe Punkt **7**) – die letzte Stütze vor der Bergstation – kommt in eine **Quell-schutzzone** zu stehen. Standort: gestrichelter roter Kreis im Streckenprofil oben rechts.

Bemerkung: Bei den **Stützen 1a** und **1b** vor der Talstation sowie den **Stützen 9a** und **9b** auf der Geländekante unterhalb von Rigi Kaltbad wo die Betonstütze II der heutigen Pendelbahn steht, **handelt es sich um Doppelstützen.** Korrekt aufgerechnet braucht es für die geplante Gondelbahn also nicht 11 sondern 13 Stützen, d. h. lediglich eine Stütze weniger als in einer früheren Phase der Planung von der Rigi Bahnen AG kommuniziert worden ist.

Weitere aktualisierte Informationen und Visualisierungen können via den Link https://rigi-800000-sind-genug.ch/argumente-gegen-gondelbahn/ online eingesehen werden.

Stellungnahme zum Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutz-kommission (ENHK). Die ENHK hat das Gutachten am 13.12.2019 dem Bundesamt für Verkehr (BAV), Abt. Infrastruktur, sowie dem Bundesamt für Umwelt (BAFU), Abt. Arten, Ökosysteme, Landschaften, Bern, zugestellt.[1]

Diese Stellungnahme beinhaltet folgende 13 Punkte sowie abschliessende Bemerkungen:

1. Das ENHK-Gutachten vom 13.12.19 basiert auf widersprüchlichen Grundlagen.
2. Das ENHK-Gutachten basiert auf Grundlagen, welche zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens nicht auf dem aktuellen Stand waren.
3. Dem ENHK-Gutachten kann nicht entnommen werden, ob der Einfluss auf die Biodiversität bei den Stützenstandorten berücksichtigt wurde.
4. Im ENHK-Gutachten ist nicht lesbar, ob der Zunahme der Naturgefahren im Chilewald und für die Bewohner von Weggis Rechnung getragen wurde.
5. Das ENHK-Gutachten zeigt, dass die erforderliche Waldschneisenbreite nicht geprüft wurde.
6. Das ENHK-Gutachten bestätigt, dass Rodungen im Chilewald erforderlich sind, erwähnt aber die reduzierte Steinschlag-Schutzwirkung nicht.
7. Das ENHK-Gutachten nimmt nicht Stellung dazu, dass die Stütze 11 und die Bergstation in einer Quellschutzzone stehen.
8. Das ENHK-Gutachten nimmt nicht Stellung zur Waldbrandgefahr während einer Trockenperiode.
9. Das ENHK-Gutachten wertet den Einfluss des permanenten Lärms einer Gondelbahn im Dauerbetrieb nicht.
10. Das ENHK-Gutachten nimmt in keiner Weise Stellung zur Zerstörung der Biodiversität als Folge von Vibrationen einer Gondelbahn.
11. Das ENHK-Gutachten spielt die landschaftliche Dominanz der neuen 65 Meter hohen Vollwandstütze 3 herunter.
12. Das ENHK-Gutachten basiert auf einer irreführenden Aussensicht auf die Rigi-Südflanke und verharmlost die Landschaftsverschandelung durch den 75 Meter hohen Masten 7 auf der Müseralp.
13. Das ENHK-Gutachten macht irreführende Angaben bei der Begründung des Systemwechsels von der Pendel- zur Gondelbahn.

    Abschliessende Bemerkungen

Punkt 1: Widersprüche in Grundlagen-Dokumenten

Es sind nicht alle in der Auflistung enthaltenen Dokumente öffentlich verfügbar, jedoch wurden einige anlässlich der Informationsveranstaltung vom 11.12.19 gezeigt und sind auf der Webseite der Rigi Bahnen (unter «Rigi-Projekte») einsehbar. 4 Visualisierungen stimmen mit dem gezeigten Längenprofil nicht überein.

Punkt 2: Sehr wichtige Grundlagen-Dokumente sind nicht aktualisiert

Die Erstellung der sehr wichtigen Risikoanalyse «Streckenvariante Gondelbahn Rigi» (19.1.18) liegt zwei Jahre zurück und ist in keiner Weise mehr aussagekräftig, was die später

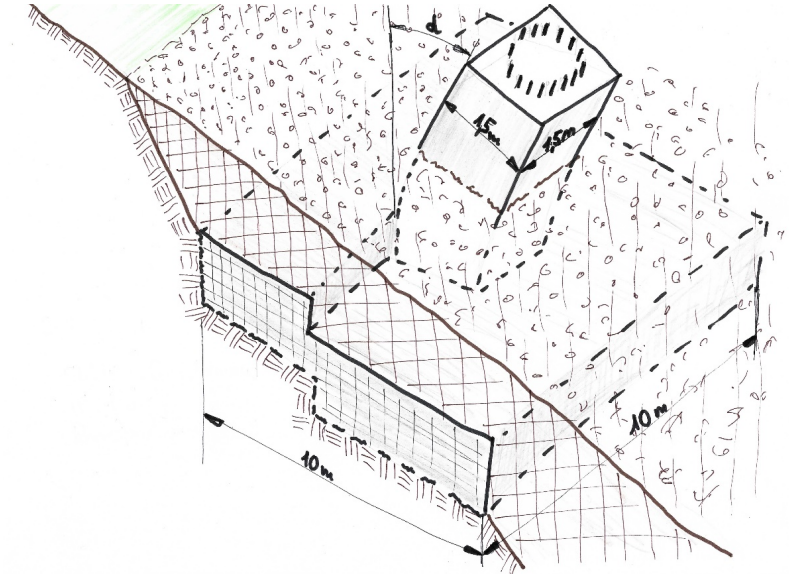
[1] Das ENHK-Gutachten kann über folgenden Link heruntergeladen werden: https://rigi-800000-sind-genug.ch/wp-content/uploads/2020/02/gutachten_enhk_rigi_gondelbahn_13.12.19.pdf

bestimmten Stützenstandorte betrifft. Daher kann sie zur Beurteilung der neuen Stützenstandorte nicht herangezogen werden.

Punkt 3: Zerstörung der Waldboden-Biodiversität infolge Bautätigkeit

Die Stützen 4, 5 und 6 kommen im Wald oder in Waldesnähe zu stehen. Für die Stützen braucht es dort ein Plattenfundament, welches ca. ¼ der Stützenhöhe beträgt. Die Stütze 4 im Chilewald ist 38.43 Meter hoch. Für diese bräuchte es mindestens eine Fundamentplatte mit einer Grösse von ca. 10 x 10 Metern. Es ergibt sich gemäss Ingenieurwissen ein Aushubvolumen für die Stütze 4 von ca. 200m^3. Für die Baustelleninfrastruktur wird nochmals eine Fläche von 100m^2 erforderlich sein. Das im Gutachten angegebene Mass bezieht sich auf den Fundamentsteher (Skizze A, unten), welcher nach Abschluss der Bauarbeiten sichtbar bleibt.

Skizze A (Fundament Stütze 4, Chilewald)

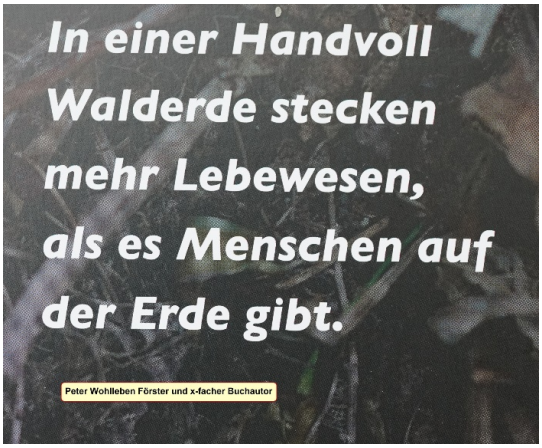


Rund um die Stütze 4 wird eine sehr grosse Fläche natürlicher Waldboden-Biodiversität zerstört.

Eine nicht bewachsene Fundament-Überdeckung ist der offenen Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Das tötet die noch übrig gebliebenen Mikroorganismen ab. Es entsteht ein totes Erdreich.

Der Schaden bezüglich der Biodiversität ist enorm. Die Forschungsarbeiten von Peter Wohlleben, der ein international bekannter deutscher Waldfachmann und Buchautor ist, belegen diesen Aspekt.

Bild B



Fazit: Mit der Vielzahl der Stützenbaustellen ist der Schaden an Mikroorganismen massiv

und die Zerstörung des Lebens bzw. von in der Erde lebenden Mikroorganismen in keiner Weise vertretbar.

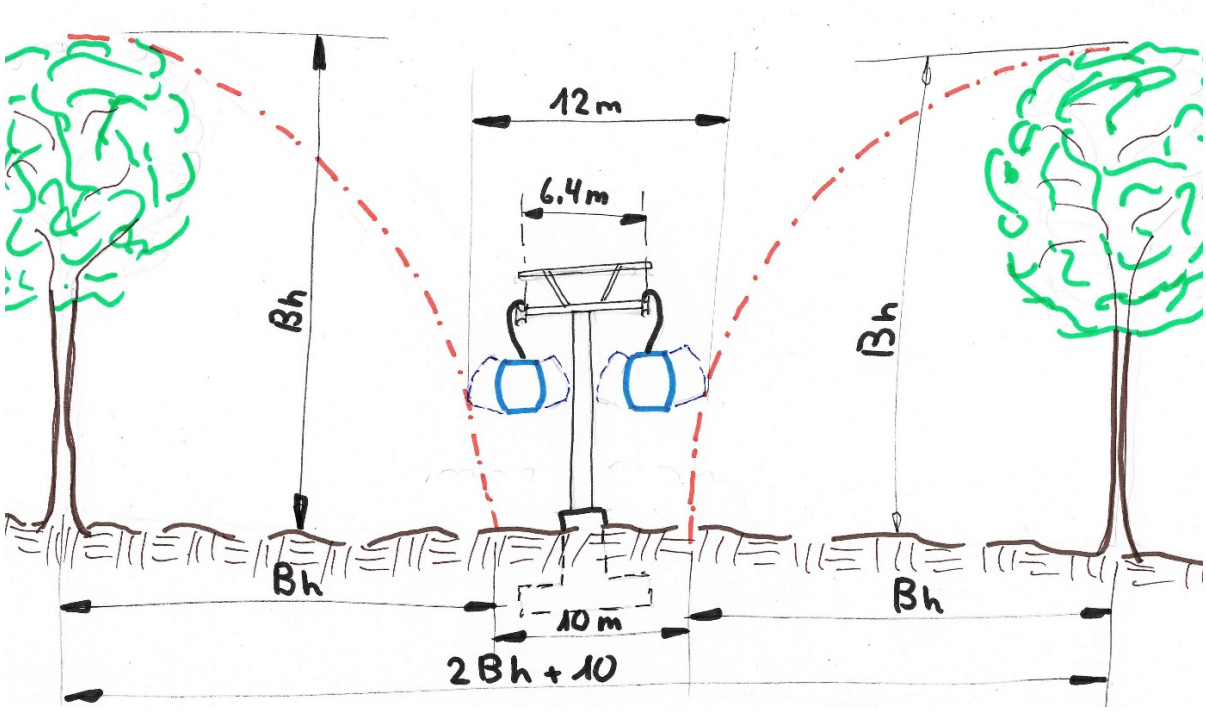
Punkt 4: Die Zunahme der Naturgefahren im Chilewald und für die Bewohner von Weggis ist im ENHK-Gutachten nicht lesbar

Die Stütze 4 ist in einem steilen Geländeabschnitt geplant. Wie unter Punkt 3 gezeigt wird, muss die Fundamentplatte mit Aushubmaterial überdeckt werden. Das Erdmaterial, in dem keine lebenden Organismen mehr vorkommen (totes organisches Material), wird von Wind und Regen abgetragen. Bei einem Gewitter mit grossen Regenmengen kann ein Murgang nicht ausgeschlossen werden.

Punkt 5: Die erforderliche Waldschneisenbreite wurde nicht geprüft

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangt zurecht den Nachweis der Sicherheit in Bezug auf die Gefahr durch umfallende Bäume im Modus Betrieb und Nichtbetrieb. Überall dort, wo das Seil bodennah ist, insbesondere am oberen Ende des Chilewald, bei den geplanten Stützen 5 und 6, bedarf es einer breiten Waldschneise gemäss nachfolgenden Bildern.

Skizze C



Die Skizze C zeigt, dass die Breite der Schneise von der Höhe der äussersten Bäume entlang der Schneise bestimmt wird.

Bei der Annahme einer Baumhöhe von rund 30 Metern (was im Chilewald Fakt ist), ist eine Schneisenbreite (von Stamm zu Stamm) von ca. 70 Metern erforderlich. Fotografische Auswertungen ergeben, dass die heutige Schneise in etwa der Höhe eines Baumes entspricht. Die Breite der bestehenden Schneise muss also verdoppelt werden.

Ein umfallender Baum darf die Kabinen der Gondelbahn nicht berühren. Diese Erfordernisse wurden noch nicht überprüft. Muss die Schneise verbreitert werden, sind die angrenzenden Bäume bei Sturm gefährdet, ja es kann sogar ein Dominoeffekt entstehen, d. h. einzelne Bäume können andere Bäume entwurzeln. Die Geländekante Chilewald / Müseralp ist sehr

windexponiert und deshalb sind die dort höheren und stärkeren Windgeschwindigkeiten mitzuberücksichtigen.

Diese Fakten lassen erahnen, dass eine Waldschneise droht, wie bei der im Jahr 2019 gebauten Gondelbahn «zellamseeXpress» auf die Schmittenhöhe in der österreichischen Gemeinde Zell am See (Bild D, rechts; Bildausschnitt © Schmittenhöhebahn AG, 2019).

Bild D

Punkt 6: Rodungen im Chilewald und reduzierte Steinschlag-Schutzwirkung

Im ENHK-Gutachten (S. 6, dritter Absatz) steht:

Die Masten 5, 6, 7 und 8 liegen im Wald und bedingen dauerhafte Rodungen. Die Fundationen der Rohrmasten beträgt 1.5 x 1.5 m.

Unter Punkt 3 ist als Beispiel ein Stützenfundament (Masten 4) dargestellt und es wurde gezeigt, dass beim Erstellen des Fundaments grosse Flächen erforderlich sind.

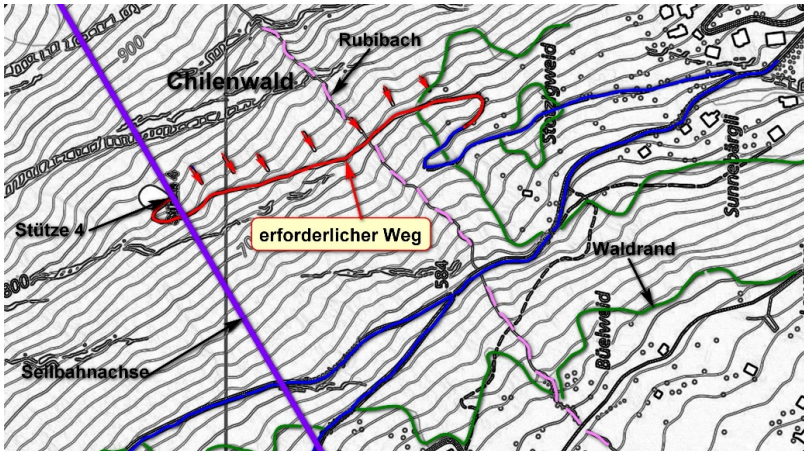
Bei allergrösster Sorgfalt zum Wald muss pro Stützen-fundament eine sehr grosse Fläche gerodet werden, weil Aushubmaterial anfällt und deponiert werden muss, die Baumaschinen Bewegungsraum haben müssen und es für das Baupersonal mindestens einen Baucontainer braucht. Die Aussage, dass es für die Rodung ein Fundament von 1,5 x 1,5 Metern braucht, also 2,25m^2 Fläche, täuscht Lesende des Gutachtens in jeder Hinsicht.

Im ENHK-Gutachten (S. 6, dritter Absatz) steht weiter:

Für die Bauphase werden teilweise neue, temporäre Zugangswege zu den Maststandorten erstellt.

Ein Baufachmann hat geprüft, wie die Baustelle für die Stütze 4 im Chilewald mit einem Zugangsweg erschlossen werden könnte (Skizze E, unten):

Skizze E



Die in Blau markierten Verkehrswege sind vorhandene Strassen. Die in Rot eingezeichnete Linie zeigt einen möglichen Bauweg, mit einer maximalen Steigung von 20% und einem ca. halben Kilometer Länge. Eine grössere Steigung wäre nicht zulässig. Der in Rosarot eingezeichnete Rubibach enthält grosse Felsbrocken und kann nicht mit einer Furt überfahren werden, sondern es braucht eine Brücke. Die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen für Baustellen verlangen, dass mindestens an 4 Stellen Steinschlag-Schutzanlagen gebaut werden müssten.

Fazit: Ein solcher Baustellenerschliessungsweg, auf welchem die Baugüter zur Baustelle gebracht werden, macht, zusammen mit den Schutzbautenflächen, eine weitere Rodungsfläche von mindestens 4000m^2 nötig, im schlimmsten Fall sogar das Doppelte.

Die mehrere Millionen Franken teuren Steinschlag-Schutzdämme ob Weggis (im Bild F, untere Hälfte rechts und zwei Baustellen oben links) wurden unter Berücksichtigung des schon gegebenen natürlichen Steinschlagschutzes des Chilewalds erstellt.

Bild F (Aufnahme 3.3.19)

Wird die natürliche Schutzfunktion des Chilewalds mit Rodungen reduziert, dann vergrössert sich das Risiko eines lebensbedrohlichen Steinschlags aufgrund der zunehmenden kinetischen Steinschlagenergien. Die bestehenden Schutzdämme könnten Schaden nehmen bzw. würden nicht mehr als Schutz herhalten.

Es liegt in der Verantwortung der Behörden, diese Risiken richtig einzuschätzen und es ist deren Pflicht zu verhindern, dass im Ernstfall grosse kinetische Steinschlagenergien freigesetzt werden könnten. D. h. es geht darum, den bestehenden Schutz durch den Chilewald zu garantieren und dessen materielle Beeinträchtigung in die Zukunft blickend zu verhindern.

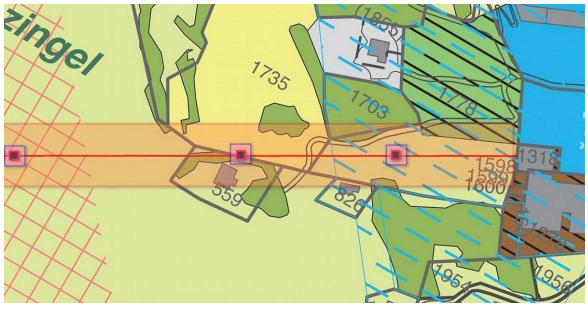
Punkt 7: Die Bergstation der geplanten Gondelbahn und die geplante Stütze 11 liegen in einer Quellschutzzone

Wenn man die Informationen des Längenprofils der geplanten Gondelbahn und den Zonenplan (Bild G, unten links) übereinander legt, sieht man, dass die Bergstation und die Stütze 11 in einer Quellschutzzone liegen (Bild H, unten rechts). Die erforderlichen baulichen Eingriffe in das Erdreich schaden der Quellschutzzone. Abklärungen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung sind dringend notwendig.

Bild G: Zonenplanausschnitt

Quellschutzzone

Bild H: Zonenplanausschitt mit Seilbahnkorridor und Stützen



Punkt 8: Das ENHK-Gutachten nimmt in keiner Weise Stellung zur Waldbrandgefahr während einer Trockenperiode

Für einen Brand braucht es eine Zündquelle und eine Brandlast. Die Brandlast sind die Gebäude, die Umgebung und auch ein Wald. Die Zündquelle kann sehr verschieden sein. Bei der geplanten Gondelbahn geht es um eine neue und beachtliche Zündquelle, die von den Reisenden ausgeht, die ohne Beaufsichtigung in den Kabinen fahren. Periodische Reinigungsarbeiten im Gelände von Gondelbahnen zeigen, dass im Bereich vor der Bergstation am meisten Raucherwaren (z. B. Zigarettenstummel) gefunden werden, weil Rauchende, die ohne Bahnpersonal allein und unbewacht unterwegs sind, diese vor der Stationseinfahrt illegal aus dem Kabinenfenster werfen.

Mit dem Bau einer Gondelbahn entsteht also eine potentielle neue Zündquelle, welche zu einem Brand führen kann und so Menschen, Güter und den Wald sowie als Konsequenz alle Reisenden, die in der Gondelbahn gerade unterwegs sind, in grossem Ausmass gefährdet. Durch den Klimawandel gerät der Baumbestand, u. a. die Fichte, und an der Rigi-Südflanke auch die Buche, generell unter Druck. Trockene Bäume sind eine künftige Brandlast, die heute noch unterschätzt wird. Nur schon die Idee, eine Gondelbahn in das geschützte BLN-Gebiet 1606 zu bauen und Rodungen des Weggiser Schutzwalds in Kauf zu nehmen, ist angesichts der Klimaerwärmung höchst fragwürdig und muss als geradezu verantwortungslos bezeichnet werden.

Es gilt diese potentielle Gefährdung zu verhindern. Wer noch eine bildhafte Geschichte braucht, der höre sich das Lied von Mani Matter an «I han es Zündhölzli azündt».

Punkt 9: Das Gutachten wertet den Einfluss des permanenten Lärms einer Gondelbahn im Dauerbetrieb nicht

Heute entsteht in der Berg- und Talstation Lärm, sowie bei den drei Stützen der bestehenden Pendelbahn, jedoch nur, wenn die Bahn fährt. Die Anzahl Fahrten, mit der kurzen Fahrzeit von 10 Minuten, ergibt die jährliche Zeit der hörbaren Emissionen. Diese ist intermittierend, d. h. zeitweilig aussetzend.

Bei einer Gondelbahn herrscht von der morgendlichen Betriebsaufnahme bis zur abendlichen Betriebseinstellung pausenlos Lärm, in beiden Stationen und vor allem auch bei allen Stützen. Die hörbaren Emissionen einer Gondelbahn übersteigen jene einer Pendelbahn um das Mehrfache!

Die Lärmbelastung beinhaltet die Faktoren:

- Lärmgrösse: Dimension Db
- Tonfrequenz: Dimension Hz
- Lärmzeit: Dimension Tage, Stunden oder Minuten

Die Stützen in Rohrform bilden als Folge eines Hohlraums einen Resonanzkörper, wie das bei Musikinstrumenten der Fall ist, z. B. bei einer Violine. Dieser verstärkt den Schwingungston in grossen Masse. Dem entgegenwirken können nur massive Körper, wie z. B. ein Betonmasten, wie er bei der heutigen Pendelbahn in 3-facher Ausführung besteht.

Das Schadenmass aufgrund der permanenten Lärmbelastung hängt bei Mensch und Tier von den Pausen ab. D. h. eine Gondelbahn belastet die Umgebung und die in der Nähe in Häusern wohnenden Personen, insbesondere Kleinkinder, weit mehr. Zudem verbreitet sich

der Lärm vom Wind getragen auch in alle Richtungen in vom Seilbahnkorridor weiter entfernte Umgebungen.

Eine Gondelbahn kann durchaus mit einer stark befahrenen Autobahn verglichen werden und eine Pendelbahn mit einer unregelmässig befahrenen Landstrasse.

Punkt 10: Die Zerstörung der Biodiversität durch Vibrationen einer Gondelbahn

Die von der Seilberührungsfläche an den Stützenrollen verursachten Schwingungen werden über die Stützenkonstruktion in das Fundament geleitet. Sie breiten sich in der Umgebung des Stützenfundaments, abhängig von der Umgebungsbeschaffenheit, aus. Diesen Nachteil hat auch der Projektverantwortliche der Rigi Bahnen AG für die geplante Gondelbahn, Jörg Lustenberger, anlässlich der Informationsveranstaltung auf Rigi Kaltbad, am Ostersamstag 31.3.18, bestätigt.

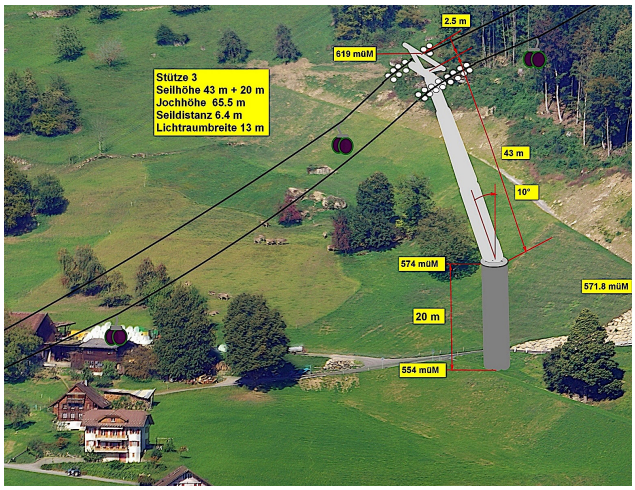
Die in den Boden geleiteten Vibrationen verändern das Ökosystem in grossem Masse. Die Schwingungsfrequenz ist grösser als bei Windkraftwerken und in einer solchen lebensfeindlichen Umgebung sterben viele Kleinstlebewesen. Indem man Gondelbahnstützen in die Natur stellt, tötet man in grossem Umfang Kleinstlebewesen wie z. B. Würmer und ganz allgemein Mikroorganismen.

Die Umgebung eines Stützenfundaments wird in der Ausdehnung von ca. 200m^3 Erdreich mit Vibrationen belastet. Vergleicht man dieses Volumen mit dem Volumen dessen, was an Erde in eine einzelne menschliche Hand passt, dann ergibt sich eine astronomische Zahl. Die Bezifferung der Anzahl betroffener Kleinstlebewesen, die in einer Handvoll Erde vorkommen, entzieht sich der menschlichen Vorstellungskraft. Fakt ist, dass durch den Bau einer Gondelbahn Kleinstlebewesen in einer unvorstellbaren Grössenordnung vernichtet bzw. ihre Lebensgrundlagen zerstört werden (siehe Punkt 3) als dies beim Bau einer herkömmlichen Pendelbahn der Fall ist.

Punkt 11: Das ENHK-Gutachten nimmt Stellung zur neuen hohen Vollwandstütze 3 und spielt deren Dominanz im Landschaftsbild herunter

Das Gutachten erwähnt, dass die Dominanz der Betonstützen I und II der heutigen Pendelbahn das Landschaftsbild in grossem Masse beeinträchtigt.

Visualisierung I



Die neue Stütze 3 hat ein 20 Meter (6 bis 7 Stockwerke) hohes Fundament (Visualisierung I, dunkelgrau gezeichnet). Auf dieses Fundament soll noch eine kompakte Rohrstütze (hellgrau) gestellt werden. Die komplette Höhe beträgt dann 65.50 Meter. Das entspricht in etwa der Höhe eines Hauses mit 20 Stockwerken. Die Stütze 3 sei *nun nicht mehr als Gittermast, sondern als Rohrmast vorgesehen*, so das Argument des ENHK-Gutachtens (S. 7/8). Das bedeute, dass die *landschaftlichen Auswirkungen damit verringert werden. Von Westen her betrachtet stehe er [der Masten; Anmerkung Autor] zudem vor dem bewaldeten Hang respektive vor der*

Schneise Chilenwald (S. 8). Fakt ist jedoch, dass die Stütze 3 als enorm störender und klobiger vom Vierwaldstättersee aus sichtbarer Fremdkörper am Fuss des Chilewalds bzw. der Rigi-Südflanke steht.

Punkt 12: Das ENHK-Gutachten basiert auf einer irreführenden Aussensicht auf die Rigi-Südflanke und verharmlost die Landschaftsverschandelung durch den 75 Meter hohen Masten 7 auf der Müseralp

Die bestehende Betonstütze der Pendelbahn auf der Müseralp ist 44.60 Meter hoch.

Die neu geplante Stütze in der Geländekante Müseralp hat die 1,7-fache Höhe. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist brutal. Das Gutachten sagt zwar, dass dieser Mast mit seinen 75 Metern Höhe *prominent aus der Natur- und Kulturlandschaft herausrage,* und er sei *aus der Ferne, hauptsächlich aus südwestlicher Richtung (Vitznau) gut und je nach Perspektive teilweise auch im Horizont sichtbar* (S. 8).

Völlig unverständlich diskutiert das ENHK-Gutachten das Argument der starken Sichtbarkeit weg, indem es argumentiert, dass dieser Mast *nicht mehr derart prominent in die Landschaftssilhouette ragt, wie es der bisherige Betonmast selbst in der Fernwirkung aus Richtung Luzern tut* (S. 8; gemeint ist hier die Sicht von der Luzerner Kapellbrücke aus).

Nicht auf einem Vergleich mit der fernen Aussensicht auf die Rigi von Luzern aus (Luftlinie rund 10km) sollte die Argumentation basieren, um den groben Landschaftseingriff auf der Müseralp zu beurteilen. Sondern die gesamte Gondelbahn inkl. der überdimensionierte Müseralp-Masten von 75 Metern Höhe, die sich vom Vierwaldstättersee aus als eine den ganzen Tag vertikal am Berg ständig in Bewegung befindliche «Wöschhänki» präsentieren, muss das Schlüsselargument für die Verschandelung der geschützten Landschaft sein. D. h. der Blick auf die Rigi-Südflanke vom zwischen Luzern / Hertenstein und Vitznau verkehrenden Schiff ist die hier aussagefähige Perspektive. Diese Sicht auf die hoch exponierte Rigi-Südflanke wird im ENHK-Gutachten nicht erwähnt, was eine grobe Unterlassung ist.

Punkt 13: Das ENHK-Gutachten macht irreführende Angaben bei der Begründung des Systemwechsels von der Pendel- zur Gondelbahn

Im ENHK-Gutachten (S. 6, zweitoberster Absatz) steht:

Das Neubauprojekt verfolgt die Ziele: Gewährleistung der Barrierefreiheit; Optimierung der Gästeflüsse; Kapazitätssteigerung dank kontinuierlicher Förderleistung; Komfortsteigerung für die Fahrgäste; Erhöhte Sicherheit.

<u>Gewährleistung der Barrierefreiheit:</u> Das Argument trifft nicht zu. Heute werden beide Bahnsysteme (Gondel- und Pendelbahn) barrierefrei gebaut. Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen bzw. das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 13. Dezember 2002 schreibt dies vor.

<u>Optimierung der Gästeflüsse:</u> Diesbezüglich hat eine Gondelbahn in der Praxis nur geringe Vorteile, weil die Taktzeit kleiner ist. Bei allen anderen öffentlichen Verkehrsmitteln respektiert jeder Reisende eine grössere Taktzeit. Bei flexibler Betriebsorganisation kann bei einer neuen Pendelbahn die Taktzeit gegenüber dem heutigen Fahrplan markant reduziert werden.

<u>Kapazitätssteigerung:</u> Die gewünschte Förderkapazität kann ohne weiteres auch mit einer Pendelbahn erreicht werden. Das Argument der Kapazitätssteigerung zielt auf den

maximalen Endausbau der Gondelbahn hin (31 Kabinen mit einer Förderleistung von 1200 Personen pro Stunde).

Komfortsteigerung für die Fahrgäste: Auf den ersten Blick überzeugt Reisende das von allen Gondelbahnherstellern verwendete Argument der Komfortsteigerung. Spätestens jedoch, wenn der Bevölkerung der Verfügbarkeitsnachteil einer windanfälligen Gondelbahn bzw. der Verfügungsvorteil einer windtauglicheren Pendelbahn bewusst wird, ist es mit dem Spass am schönen Fensterplatz auf die Rigi vorbei. Mehrmals hat der Projektverantwortliche der Rigi Bahnen AG anlässlich der Informationsveranstaltung vom 11.12.19 in Weggis darauf hingewiesen, dass eine Gondelbahn wesentlich windanfälliger, d. h. weniger einsatzfähig ist, als eine Pendelbahn (siehe den übernächsten Punkt «Verfügbarkeit»).

Erhöhte Sicherheit: Dieses Argument ist wohl das Schlechteste. Beide Bahnsysteme sind sicher. Jedoch schneidet das Umlaufsystem der Gondelbahn in der Praxis (Ereignisanzahl) schlechter ab.

Verfügbarkeit: Es ist erwiesen und wurde an der Informationsveranstaltung vom 11.12.19 in Weggis vom Projektverantwortlichen der Rigi Bahnen AG bestätigt, dass die heutige Pendelbahn bei grösserer Windgeschwindigkeit betrieben werden kann. Gondelbahnen sind windanfälliger, was auch wegen des Klimawandels und anhaltenden Sturmperioden zunehmend zum Problem wird. Diese Tatsache hat auch für den Erschliessungsauftrag der Gemeinde Weggis für den Ortsteil Rigi Kaltbad Konsequenzen.

Fazit: Da sich die Beurteilung des Bahnsystemwechsels auf unzutreffende Informationen stützt, resultiert eine irreführende Beurteilung.

Abschliessende Bemerkungen

Die Konsequenzen einer Gondelbahn sind sowohl für die hoch exponierte Landschaft der Rigi-Südflanke wie auch den heute schon an seine Grenzen stossenden Tourismus auf der Rigi mit knapp einer Millionen Reisenden pro Jahr massiv. Eine Gondelbahn hat Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, das Parkraumangebot, Kapazitätsengpässe bei der Anreise nach Weggis sowohl im Bereich öV, Schiff und Strasse. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen steht in krassem Widerspruch zu den heute geforderten CO_2-Reduktionen, die in Zeiten des Klimawandels für Grossprojekte unabdingbar sind. Das geplante Parkraumangebot für Tagesgäste bewirkt eine Zunahme der CO_2-Emissionen von denen die Anwohner der Talstation und auch das ganze Dorf Weggis massiv betroffen sind.

Die thematisierten Sachverhalte haben klargemacht, dass der ENHK die zutreffenden und relevanten Unterlagen zur Verfügung gestellt werden müssen und die ENHK die Schutzziele für das BLN-Gebiet 1606 eingehend und aus einer differenzierenden Perspektive beurteilt.

Es ist bei der weiteren Beurteilung des Projekts Gondelbahn Weggis – Rigi Kaltbad unumgänglich, die Schutzfunktion des Chilewalds einzubeziehen, die gesetzlichen Auflagen der Schutzzonen durchzusetzen, die Zerstörung der Biodiversität maximal zu minimieren bzw. auf null zu bringen, die Bevölkerung vor permanenter Lärmbelastung zu schützen, die Bewegründe der Rigi Bahnen AG für den Bahnsystemwechsel sachkompetent zu prüfen und insgesamt die drohende Zerstörung des Landschaftsbildes zu verhindern.

Erwähnt werden muss, dass der grössere Zusammenhang, in dem die Beurteilung des zerstörerischen Landschaftseingriffs für den Bau einer Gondelbahn zu verorten ist, der in der ganzen Schweiz zunehmende Billig- bzw. Massentourismus ist.

Zusammen mit anderen fordere ich mit zwei inzwischen von über 5500 Personen unterzeichneten Petitionen, einen Systemwechsel im Tourismus: Weg vom Massentourismus d. h. im Falle der Rigi weg vom Pauschaltourismus mit Dumpingpreisen – und hin zum auch in der Schweiz immer wieder beschworenen **Qualitätstourismus.**

Diesen Systemwechsel braucht es, auch auf der Rigi, davon sind meine Mitstreiter und ich überzeugt. Wir glauben daran, dass nicht die Massen den Erfolg des Schweizer Tourismus künftig bestimmen werden, sondern die intakte Natur über Erfolg oder Misserfolg entscheiden wird.

Anmerkung: Dieser Stellungnahme liegt Ingenieurswissen der Seilbahnbranche zugrunde, auf das ich mich beziehe und das mir zur Verfügung gestellt wurde.

27. März 2020

Dr. phil. René Stettler, Kulturwissenschaftler, Rigi Kaltbad