

Gegenwind für die Gondelbahn

■ *Einsprache des Landschaftsschutzverbands Vierwaldstättersee*

Der Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee erhebt namens der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura Schweiz und Pro Natura Luzern Einsprache gegen das Gesuch für die Erteilung einer Baubewilligung und einer nationalen Konzession für eine Gondelbahn Weggis – Rigi Kaltbad.

Der Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee (LSVV) kommt aufgrund der Baueingabe der Rigi Bahnen zu einem klaren Verdikt: Die geplante Gondelbahn Weggis – Rigi Kaltbad anstelle einer Pendelbahn ist im fels- und bergsturzgeprägten Schutzwald des Rigi-Südhangs fehl am Platz. Deshalb erhebt der LSVV namens der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura Schweiz und Pro Natura Luzern Einsprache gegen das aufgelegte Projekt.

Falsches Seilbahnsystem

Der Ersatz der bestehenden Pendelbahn Weggis – Rigi Kaltbad durch die geplante Gondelbahn bedingt anstelle von heute drei neu 13 Stützen an 11 Standorten. Die höchste davon erreicht eine Konstruktionshöhe von rund 74 Metern, mit einem Bodenabstand von ca. 86 Metern. An fünf der neu vorgesehenen Stützenstandorten wird in grossem Umfang Schutzwald beansprucht oder massiv beeinträchtigt, schreibt der LSVV, teilweise mit baulichen Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren und «gigantischen» Aushub-Volumina. Die Flächenangaben dazu seien in den Projektunterlagen «schöngerechnet» und müssten für die Bauphase deutlich ausgedehnt werden.

All dies soll mitten in Gebieten stattfinden, in denen Stein- und Blockschlag, Hangrutsche und Murgänge bekanntermassen stattfinden und dokumentiert sind. Der LSVV befürchtet, die entsprechenden Narben würden trotz Ersatz-aufforstungen die Schutzwirkung des Waldes über die zu erwartende Lebensdauer der Bahn hinaus schwächen. Insgesamt zeige sich, dass das gewählte Seilbahnsystem



Visualisierung der geplanten Gondelbahn Weggis – Rigi Kaltbad.

Fotos: Rigi Bahnen

für das Gebiet Weggis – Rigi Kaltbad nicht geeignet sei.

Rodungsanforderungen nicht erfüllt

Das vorliegende Projekt erfüllt gemäss LSVV die Anforderungen an die notwendigen Ausnahmegenehmigung für Waldrodungen nicht. So fehle ein nach objektiven Kriterien zusammengestellter detaillierter Variantenvergleich in Bezug auf die Umweltauswirkungen der drei in Frage kommenden Seilbahnsysteme. Eine Ersatz-Pendelbahn oder eine TRI-LINE-Gondelbahn könnten an den heute schon bestehenden Stützenstandorten nahezu ohne zusätzliche Waldrodungen erstellt werden. Die Auswirkungen auf den Wald würden um ein Vielfaches kleiner ausfallen.

Nebst den Rodungen würden auch die hohen Zinkbelastungen ins Gewicht fallen. Aus technischen Gründen seien die Zinkemissionen bei Gondelbahnen höher als bei Pendelbahnen. Sie seien bis zum Ende der Lebensdauer der Bahn gesamthaft ca. fünfeinhalb Mal so hoch und würden an den neuen Stützenstandorten mitten in bisher unbelasteten Gebieten anfallen.

Die Umweltverbände haben die Rigi Bahnen seit Jahren darauf hingewiesen, dass ein Variantenvergleich vorzulegen sei, der die Auswirkungen auf die Umwelt aufzeigt – eine Forderung, die das Bundesgericht in einem Leitescheid zur Signal-Bahn in St. Moritz Anfang Mai 2023 bestätigt hat. Demnach ist bei der Konzessionserteilung und Plangenehmigung einer Seilbahn eine umfassende Interessen-

abwägung einschliesslich der Prüfung von Varianten vorzunehmen.

Kantonale Vorgaben nicht erfüllt

Das vorliegende Projekt erfüllt laut LSVV wesentliche Vorgaben des kantonalen Richtplans nicht. Es gebe weder ein Gesamtverkehrskonzept, das die Gemeinde zu erstellen hätte, noch eine angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, wie dies der Richtplan für intensiv genutzte Tourismus- und Freizeitanlagen sowie -gebiete fordert. Die Talstation der Seilbahn sei heute und bis auf längere Zeit faktisch nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Das Projektgebiet ist Teil des Objektes 1606 Vierwaldstättersee mit Kernwald, Bürgenstock und Rigi des Bundesinventars der schützenswerten Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz sind BLN-Gebiete ungeschmälert zu erhalten oder – bei gleich- oder höherwertigen Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung – zumindest weitmöglichst zu schonen. Das vorliegende Projekt ist gemäss LSVV allerdings höchstens von regionaler oder kantonaler Bedeutung. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) beurteilte 2019 das in einer frühen Phase stehende Projekt als leichte zusätzliche Beeinträchtigung des BLN-Objekts zur bereits schweren Beeinträchtigung durch die bestehende Bahn. Die ENHK behielt sich eine abschliessende

Beurteilung vor und verlangte den Nachweis angekündigter Projekt-optimierungen.

Zusätzliche Rodungen geplant

Bisher liegt aber keine abschliessende Beurteilung vor und die Projektoptimierungen sind grösstenteils nicht umgesetzt worden. So sollte unter anderem Stütze 4 eine Höhe von rund 40 Metern aufweisen. Sie ist im aufgelegten Projekt nun knapp 48 Meter hoch mit einem Bodenabstand von ca. 55 Metern. Auch Stütze 7 hätte in ihrer Höhe reduziert werden sollen. Aus landschaftlichen Gründen wurde die 84 Meter hohe Stütze gegen den Rand einer kleinen Waldlichtung verlegt. Sie muss nun gemäss Projekt durch einen 20 Meter langen und 5 Meter hohen Schutzkeil geschützt werden, was zusätzliche umfangreiche Rodungen bedingt. Laut LSVV wurden auch die Forderungen nach Reduktion der Lärmemission nicht umgesetzt. Die für den Einsatz vorgesehenen Seile entsprechen nicht dem Stand der Technik hinsichtlich der Lärmemissionen.

Gesamthaft ist das aufgelegte Projekt aus Sicht des Landschaftsschutzverbands Vierwaldstättersee in zahlreichen Belangen gesetzeswidrig. Hinzu kommt, dass verschiedene der aufgelegten Akten lückenhaft, widersprüchlich oder veraltet sind. Der LSVV hatte bereits die Aussteckung der verschiedenen Stützenstandorte gerügt, weil sie nicht den Anforderungen des Bundesamtes für Verkehr entspricht. (PD)