Rigi

Steiger: «Wir machen uns nicht zum Feigenblatt»

Ist die Selbstverpflichtung diverser Rigi-Akteure zur nachhaltigen Nutzung des Bergs bloss ein Lippenbekenntnis? «Nein», findet Urs Steiger, Präsident des Landschaftsschutzverbands Vierwaldstättersee (LSVV), und mahnt zur Geduld.

Interview von Fabian Duss

LSVV-Präsident Urs Steiger bringt sich auf der Rigi kritisch, aber konstruktiv ein. *Foto: Fabian Duss*

Sie sind ab und zu auf der Rigi unterwegs. Wonach suchen Sie dort?
Urs Steiger: Erholung. Ich schätze, dass man sich auf der Rigi auf verschiedene Arten bewegen kann. Man kann sehr anspruchsvoll wandern oder einfach spazieren. Die Aussicht ist schön, im hinteren Teil findet man wunderbare Natur und in kulinarischer Hinsicht habe ich mittlerweile das Restaurant Edelweiss entdeckt.

Jahr für Jahr steigt die Besucherzahl auf der Rigi und nähert sich der Millionenschwelle. Das freut die Dienstleister. Beobachten Sie auch konkrete Schattenseiten des Wachstums?
Auf jeden Fall. Vor einigen Wochen war ich spätnachmittags auf Rigi Kaltbad. Es war chaotisch und wurde eng. Ich rede von einheimischen Touristen, nicht von asiatischen Gruppen. An diesen Knotenpunkten ist die Frequenz und damit auch Immissionsbelastung sehr hoch. Auf der Rigi besteht derweil allseitig ein grosser Aufholbedarf punkto Infrastruktur. In viele Hotels und Restaurants wurde seit Jahrzehnten kaum investiert. Da ist die Flucht nach vorne natürlich verlockend. Investitionen werden dann mit einem Wachstum refinanziert und dies setzt einen Kreislauf in Gang.

Der LSVV hat die ‹Charta Rigi 2030› unterschrieben. Was erhoffen Sie sich davon im Idealfall?
Die Charta ist Ausgangspunkt für einen anspruchsvollen Prozess, eine gemeinsame Absichtserklärung. Zu erwarten, mit der Charta alleine löse man irgendwelche Probleme, wäre falsch. Als Experte für Welterbegebiete hatte ich unter anderem im Veneto und in der Champagne vertieften Einblick in solche Prozesse. Dabei – aber auch bei Schweizer Parkprojekten – stand zu Beginn stets eine Charta. Dieser Arbeitsschritt nimmt je nachdem mehrere Jahre in Anspruch, bevor man verbindliche Dokumente hat, die ja für verschiedene Gemeinwesen Gültigkeit haben müssen. Diese Schwierigkeit gibt es auch auf der Rigi zu bewältigen. Das Gebiet erstreckt sich über zwei Kantone und mehrere Gemeinden. Für diese ist das Gebiet am Berg bloss Peripherie, grösstenteils ausserhalb der Bauzone und mit entsprechend geringer Regulierung. Mithilfe der Charta soll man nun darüber sprechen, was man zusammen mit der Rigi anfangen will. Die 200-jährige Tourismusgeschichte gehört zum Berg. Diese Landschaft ist ein gemeinsames Gut, nicht bloss ein Investment von wenigen.

René Stettler, der mit seiner Petition den Stein ins Rollen brachte, hat sich von der Charta distanziert, kaum war die Tinte getrocknet. Können Sie das nachvollziehen?
Ich kann seine Kritik zum Teil nachvollziehen, aber sie hat mit unrealistischen Erwartungen zu tun. Wie erwähnt: Die Charta alleine löst keine Probleme – und schon gar nicht sofort. Ich denke, die Rigi Bahnen haben mittlerweile zur Kenntnis genommen, dass sie einen breiteren Dialog führen müssen. Für Stettler sind einige ihrer Projekte No-Gos, die es zu bekämpfen gilt. Die Charta ist jedoch kein grundlegendes Bekämpfungsinstrument. Dazu gibt es andere Instrumente, wie die Planungsverfahren oder Initiativen.

Stettler übt Fundamentalkritik – und das fällt auch auf die Unterzeichner zurück. Lässt sich der LSVV als Feigenblatt für die Ausbaupläne der Rigi Bahnen einspannen?
Nein. Die Gefahr, dass die Charta zu einem Papiertiger verkommt, besteht; aber da müssen halt alle dranbleiben. Die Unterzeichner machen sich nicht zum Feigenblatt der Rigi Bahnen. Natürlich wird es nicht einfach, aber manche Dinge benötigen einen langen Atem. Stettlers Petition war eine gute Sache, doch wenn man so einen Prozess in Gang bringt, kann man sich nicht einfach nach einem halben Jahr daraus verabschieden.

Stettler argumentiert, die Charta sei bereits jetzt zu einem blossen PR-Instrument verkommen, denn die Rigi Bahnen planten weiter, als wäre nichts geschehen. Er spricht damit den Variantenentscheid der Rigi Bahnen für den Ersatz der Kaltbad-Seilbahn durch eine Gondelbahn an. Fairerweise muss man sagen, dass die Rigi Bahnen den Bahnersatz schon länger planen, weil die Konzession der Pendelbahn im September ausläuft. Kommt die Charta dafür schlicht zu spät?
Früher wäre immer besser. Doch zu spät ist es trotzdem nicht. Die Charta kann darauf hinwirken, dass der Dialog gefördert wird, worauf die Rigi Bahnen bereits etwas eingestiegen sind. Es geht ja schliesslich nicht nur um die neue Seilbahn, sondern auch um deren Umfeld und die gesamte Entwicklung auf der Rigi.

«Die Charta alleine löst keine Probleme – und schon gar nicht sofort.»

Zum Seilbahn-Ersatz an sich hat sich auch der LSVV bereits kritisch geäussert, obwohl das konkrete Projekt erst noch ausgearbeitet wird. Die geplante Gondelbahn gleiche einer ‹Wöschhänki›, sagten Sie. Was passt Ihnen nicht?
Die Gondelbahn würde mitten im BLN-Gebiet eine Schneise durch den Wald ziehen. Die Rigi Bahnen versuchen das nun zu optimieren. Auch punkto Kapazitätssteigerung braucht es eine Optimierung. Wir haben nicht nur auf der Rigi, sondern an der Talstation ein Verkehrsproblem. Mit einem gescheiten Tarifsystem, etwa mit höheren Preisen zu Spitzenzeiten, könnte man einen klugen Umgang mit den Kapazitäten erreichen. Eine andere Überlegung ist, mit tieferen Kapazitäten zu wirtschaften, dafür mehr Wertschöpfung aus den Bahngästen zu generieren.
Derzeit fährt man einfach so viele Leute wie möglich hoch, aber sie konsumieren kaum. Die Gültigkeit von SwissPass und Halbtax helfen dabei. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen fahren die Rigi Bahnen möglichst hohe Kapazitäten – und treiben damit den Ausverkauf des Berges voran.

Hat der LSVV bezüglich der Seilbahnerneuerung rote Linien?
Eine Gondelbahn kommt für uns so wie bisher geplant nicht infrage.

Der Variantenentscheid fiel aber genau dafür aus.
Wir forderten am letzten Gespräch von den Rigi Bahnen, mehrere Varianten auf gleichem planerischen Niveau auszuarbeiten, also auch eine Pendelbahn oder gar eine Nullvariante mit Massnahen bei der Zahnradbahn. Spätestens im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung müssen verschiedene Varianten verglichen werden können. Wir werden sehr genau hinschauen, weil die Seilbahn mitten durch eine Landschaft von nationaler Bedeutung führt und es – je nach Variante – Rodungen und eine unterschiedliche Anzahl Masten unterschiedlicher Höhe braucht.

Haben Sie eine rote Linie, was die künftige Transportkapazität der Luftseilbahn anbelangt?
Heute eine konkrete Zahl zu nennen, wäre vermessen. Es ist für mich mehr eine Frage der spezifischen Belastung an einzelnen Tagen, für die es eine Lösung braucht. Ich denke dabei an Fahrtenmodelle, wie sie etwa bei Einkaufszentren in die Baubewilligungen geschrieben werden. Man hält fest, wie viele Fahrten infrage kommen. Werden beim Monitoring Überschreitungen festgestellt, wird sanktioniert. Das Fahrtenmodell liesse sich auch auf Bergbahnen übertragen und es ist nicht einsichtig, weshalb derart entscheidende Infrastrukturen nicht gleichermassen behandelt werden sollen.

Was halten Sie von René Stettlers Forderung nach einer Obergrenze für Touristen?
Man kann das schon fordern, aber die Frage ist, wie man zu einer Zahl kommt. Zumindest eine Zielgrösse festzulegen, fände ich sinnvoll.

Rigi Bahnen-CEO Stefan Otz findet, die Einheimischen fänden auf der Rigi immer ein ruhiges Plätzchen, denn der Besucherstrom konzentriere sich stark auf einige wenige Hotspots und die Achse Kaltbad-Kulm. Zudem sei es auch vor und nach den Betriebszeiten ruhig am Berg. Gleichzeitig will er die Randzeiten besser nutzen.
Die Spitze wird dadurch verbreitert. Dass man die Besucherströme auf Hot-Spots begrenzt, ist sinnvoll. Aber auch diese sind bereits hoch belastet. Das hat mit dem ökonomischen Kernproblem der Rigi Bahnen zu tun: Als Bahnbetrieb können sie nur dort Geld verdienen. Andernorts, beispielsweise in Andermatt, herrscht nur ein Unternehmen, in welches die ganze Wertschöpfung integriert wurde. Solche Monopole finde ich aber heikel. Die Tiefpreis-Strategie, welche die Rigi Bahnen fahren, ist zukunftslos. Vielleicht könnte man aus weniger Gästen mehr rausholen. Ich sehe aber die schwierige Lage der Dienstleister auf der Rigi. Tourismus ist ein hartes Business mit tiefen Margen. Investitionen sind kaum refinanzierbar.

Wünschen Sie sich eine Abkehr von der Beackerung der asiatischen Märkte?
Der Berg ist nicht allein wegen den Asiaten überlastet, sondern – etwa an den sogenannten Rigi-Tagen – auch wegen den Schweizer Gästen. Letztlich geht es um die gesamte Quantität. Die Charta thematisiert diesen Aspekt und spricht von einem ausgewogenen Gästemix. Eine Frage, die es im weiteren Prozess zu konkretisieren gilt.

Ist der Charta-Prozess für den LSVV auch eine Gelegenheit, mit einer konstruktiven Rolle das den Verbänden oft zugeschriebene Verhinderer-Image etwas abzustreifen?
Wir haben eine ganzheitliche Perspektive – und das ist bei der Landschaftsplanung wichtig. Mit Einzelanliegen und -interessen kommt man nicht weit. Auf der Rigi helfen wir mit, ein strategisches Konzept zu entwickeln. Die detaillierte Diskussion über die verschiedenen Interessen, Erwartungen und Grenzen stehen dabei im Vordergrund. Den juristischen Weg verlieren wir aber keineswegs aus den Augen. Am Ende beurteilen wir konkrete Bauprojekte und ergreifen juristische Schritte, falls sie nötig sind. Wir setzen uns für die Einhaltung der Gesetze ein – und haben damit übrigens fast immer Erfolg.

Die Rigi-Charta und ihr Kritiker

fab. Auf der Rigi herrscht Aufbruchstimmung. Die Rigi soll noch attraktiver werden, finden die dortigen Dienstleister – allen voran die Rigi Bahnen. Sie wollen von einem Transport- zu einem Tourismusunternehmen mutieren, ihr Rollmaterial erneuern, in diverse Projekte investieren, und so den Ausflugsberg noch besser positionieren. Dagegen regte sich allerdings Widerstand. Über 3000 Personen wehrten sich mittels einer Petition gegen die befürchtete «Disneyifizierung» der Rigi. Der Protest, angeführt von Kaltbad-Einwohner René Stettler, mündete in einen Dialog – und dieser in der ‹Charta Rigi 2030›. Darin verpflichten sich die Rigi Bahnen AG, die Gemeinden Weggis und Vitznau, die Vereinigung Pro Rigi, die IG Rigi Kaltbad-First, die Unterallmeind Korporation Arth, der Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee und weitere Organisationen zu einem schonungsvollen Umgang mit der Rigi, sprich: zu einer nachhaltigen Entwicklung. Prominenter Abwesender: René Stettler, der den Stein mit seiner Petition ins Rollen gebracht hatte und auch am Dialog mitgewirkt hatte. Er distanzierte sich mit einigem Getöse von der Charta. In seinen Augen wird diese «von den Rigi Bahnen als PR-Instrument missbraucht». Das Unternehmen plane ihre Projekte nämlich weiter, «als wäre nichts geschehen», befand Stettler mit Blick auf den Ersatz der Seilbahn Weggis–Rigi Kaltbad. Überdies sei die Charta «völlig unverbindlich», bleibe schwammig und widerspiegle blosses Wunschdenken. Alles in allem tauge sie als Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung nicht.