Medienmitteilung 7. März 2019

Keine Sperrfrist

Planungswahnsinn der Rigi Bahnen AG am Rigi-Südfuss: Ein ca. 75 Meter hoher Masten für eine neue Gondelbahn

Da es der Verwaltungsrat der Rigi Bahnen AG unterlassen hat, die Bevölkerung über die *Nachteile* einer Gondelbahn von Weggis nach Rigi Kaltbad zu informieren, möchte ich mit den nachfolgenden Informationen aufzeigen, was für gravierende Konsequenzen der Bau einer Gondelbahn am Rigi-Südfuss hat. Ich beziehe mich auf gut recherchiertes Fachwissen der Seilbahnbranche über das auch die Rigi Bahnen verfügen, es jedoch der Bevölkerung vorenthalten.

Es ist mir wichtig, der Bevölkerung gegenüber transparent zu sein. Als Privatperson bin ich von der Seilbahnerneuerung betroffen und habe öffentlich wiederholt gesagt (Luzerner Zeitung, 5.9.18, u. a.), dass Einwohner und Grundstückeigentümer erwarten, dass sie über die Nachteile einer Gondelbahn unterrichtet werden. Deshalb mache ich diese mir zur Verfügung stehenden hochaktuellen Informationen öffentlich. In vielen Leserbriefen in der Wochen-Zeitung habe ich in erster Linie ökologische Argumente vertreten. Im Zentrum steht für mich der Schutz der kostbaren Natur und Landschaft, die wir auf der Rigi haben. Dieses Anliegen habe ich stets über persönliche Interessen gestellt.

Die Rigi ist Rutschgebiet

Vergessen gegangen zu sein scheint, dass seit der letzten Eiszeit Verwitterung und Erosion an der Rigi ungehindert wirksam sind. Es haben sich am Berg junge Schluchten (z.B. die Schnurtobel-Schlucht) gebildet und Felsmassen donnerten immer wieder ins Tal. Im Nagelfluh-Gebiet können der Felssturz von Rigi Känzeli zum Säntenbärg, jener vom Heiligenkreuz bis zum See bei Lützelau (Ende des 17. Jahrhunderts) sowie der Schlammstrom vom Kirchenwald nach Weggis (1795) und der Sturz vom Felsturm der Steigifadfluh (1870) genannt werden (Quelle: Geographisches Lexikon der Schweiz, 1902). Die Rigi ist Rutschgebiet und diese Tatsache dürfte sich mit dem Klimawandel drastisch verschärfen. Die Menschen sollten sich davor hüten unbedachte Eingriffe am Berg vorzunehmen und seine einmaligen Natur- und Landschaftswerte in jeder Hinsicht für künftige Generationen schützen.

Gefährdeter Schutzwald

Eine Gondelbahn baut man tiefer im Gelände und somit ist oberhalb von Weggis über grosse Teile der Strecke eine Rodung des mittlerweile wegen des Hitzesommers 2018 unter Druck geratenen Schutzwaldes erforderlich. Bereits haben einzelne Fichten den Hitzesommer 2018 nicht überstanden und müssen gefällt werden. Noch eine, zwei aufeinanderfolgende heisse Sommerperioden, mit wenig Niederschlag wie 2018, und der Schutzwald mit seinen auf Trockenheit besonders empfindlich reagierenden Buchen und Fichten könnte gefährdet sein. Alarmierend ist, dass die Rigi Bahnen die Veröffentlichung von CAD-Visualisierungen der Streckenführung, welche die Garaventa AG erstellt hat, mir und der Wochen-Zeitung “mangels Qualität und Aktualität” untersagt haben (Artikel von Gallus Bucher, Wochen-Zeitung, 15.2.19; meine Medienmitteilung, 12.2.19) – obschon diese von breitem öffentlichem Interesse sind. Sie zeigen den überdimensionierten Eingriff, der am Berg geplant ist. Die Rigi Bahnen haben den Landschaftseingriff wiederholt heruntergespielt, denn sie möchten über dessen Ausmass keine öffentliche Diskussion und reden ihn deshalb klein.

Monströser Masten und exzessive Zunahme des öffentlichen Verkehrs

Auf der idyllischen Müseralp ist wegen der steilen Geländekante ein ca. 75 Meter hoher Masten notwendig (Bild). Das ist ein grober Eingriff in das national geschützte und hoch-exponierte BLN-Gebiet 1606, welcher mit bis zu weiteren, ca. 15 gut sichtbaren Masten eine massive Beeinträchtigung des Landschaftsbilds zum See hin zur Folge hat – eine “Wöschhänki”, welche die weltweit einmalige Landschaft des Rigi-Südhangs zerstört.

Mit einer Gondelbahn wird auch ein überstarkes Glied mit einer Förderkapazität von bis zu 1200 Personen pro Stunde und Richtung in die Transportkette eingebaut, was eine Verdoppelung der heutigen Kapazität bedeutet. Die Folgen für die Hin- und Rückfahrt nach und ab Weggis sowie die steigenden CO_2-Emissionen, sind kolossal und nicht nachhaltig. Ich bitte die Lesenden zu überlegen, wie max. 1200 Personen pro Stunde und Richtung nach Weggis anreisen und wieder von Weggis wegkommen? Die Förderkapazität der Gondelbahn entspräche – nebst dem ebenfalls exorbitant steigenden Verkehr von Privatautos – bis zu 20 Busfahrten pro Stunde und Richtung. Also ein voller Bus alle 3 bis 5 Minuten und das in beiden Richtungen!

Permanente Emissionen und reduzierte Einsatzfähigkeit bei Föhn

Eine Gondelbahn verursacht permanent Lärm. Generell gilt: Für Menschen sind vorübergehende Immissionen weniger belastend als permanente Geräusche. Je nach Windsituation ist die Ausdehnung der Geräusche grösser oder kleiner und in der Ausdehnungsrichtung kann sie variieren. Ungeachtet des Windeinflusses breiten sich die Geräusche nach oben und in Sichtlinie aus. Unten auf dem Dorfplatz in Weggis wird man wenig hören, jedoch wesentlich mehr oberhalb und seitlich der Talstation (Zingeli, Tannenberg) sowie in der Nähe der Stützen und oberhalb der Bergstation in Rigi Kaltbad.

Eine Gondelbahn ist bei Föhn oder heute immer häufiger auftretenden Sturmwinden am Rigi-Südhang wahrscheinlich wesentlich weniger einsatzfähig als die heutige Pendelbahn. Genau das ist bei der von den Rigi Bahnen vielgepriesenen “Referenzanlage” – der Innsbrucker Patscherkofelbahn – der Fall. Wegen Wind herrscht dort immer wieder Stillstand. “Fehlplanung” und “Wahnsinn” monierten die Kritiker des insgesamt 70 Millionen Euro teuren Projekts schon lange vor dessen Realisierung. Sie hätten eine Revitalisierung der alten Pendelbahn bevorzugt.

Eine neue Pendelbahn anstatt eine Gondelbahn

Mit einer neuen Pendelbahn bliebe Weggis mit Rigi Kaltbad verbunden, ohne weiteren Lärmverursacher und ohne Reduktion des natürlichen Steinschlagschutzes durch den Schutzwald. Für die Aktionäre der Rigi Bahnen verringert sich zudem das Baukostenrisiko infolge nicht notwendiger Steinschlagschutzbauten.

Als Einwohner von Rigi Kaltbad ist mir wichtig, dass die Bevölkerungen von Weggis und Rigi Kaltbad über die neuen belastenden Emissionen, die drastische Minderung des natürlichen Steinschlagschutzes und das künftige zu erwartende öffentliche Verkehrsvolumen auf der Zubringerstrasse von und nach Weggis im Bild sind, bevor sie zum neuen Vorhaben Ja sagen. Ob sie die aufgezeigten Nachteile zugunsten des von den Rigi Bahnen forcierten Massentourismus wollen, ist Sache der Einwohner von Weggis und Rigi Kaltbad. Vom Gemeinderat von Weggis darf erwartet werden, dass er öffentlich Verantwortung für die geschützte Landschaft des BLN-Gebiets 1606 und den Schutz der Natur übernimmt.

Dr. phil. René Stettler, Kulturwissenschaftler, Rigi Kaltbad
Initiant der Petition “Nein! zu Rigi-Disney-World”

Bildmaterial

Bild 1 unten links

Müseralp ob Weggis: Trügerische Idylle. Bald könnte hier ein ca. 75 Meter hoher Masten der Gondelbahn die Landschaft verschandeln. Photo: René Stettler, 2018

Bild 2 unten rechts

Visualisierung des geplanten Mastens und Seilführung der Gondelbahn. Darüber das Tragseil der heutigen Pendelbahn. Der neue Masten, Teil der ca. 15teiligen “Wöschhänki”, ist vom See aus gut sichtbar. Grafik: René Stettler, 2019

Bild 3 ganz unten

Streckenführung Gondelbahn und betroffener Korridor im Schutzwald, wo mutmasslich Rodungen und später kostspielige Schutzbauten nötig sind (grosser Balken). Rotes Dreieck: Standort des überdimensionierten neuen Mastens von ca. 75 Meter Höhe auf der Müseralp. Visualisierung: René Stettler, 2019; Photo Rigi-Südhang/Weggis: Antoinette Schmid, Rigi Kaltbad, 2018