Das Kandidatenkarussell für den Bundesrat dreht sich bei der CVP und der FDP SEITE 14

In der Stadt Bern regt sich Protest gegen den geplanten Hochwasserschutz SEITE 15

Seilziehen um die neue Rigibahn

Eine geplante Gondelbahn von Weggis nach Kaltbad stösst auf den Widerstand von Naturschützern und Anwohnern

ERICH ASCHWANDEN

Der letzte Sonntag war das, was man in der Innerschweiz als «Rigitag» bezeichnet. An einem solchen strahlend blauen Herbsttag strömen ausländische Touristen und Tagesausflügler aus der Schweiz auf die Königin der Berge. Wartezeiten gibt es in Arth-Goldau und Vitznau trotz dem Grossandrang kaum, da die beiden Zahnradbahnen laufend mit zusätzlichen Wagen bestückt werden. Viel Geduld müssen dagegen die Passagiere aufbringen, die mit der Luftseilbahn von Weggis nach Rigi Kaltbad fahren wollen. Doch diesen Engpass will die Rigi-Bahnen AG in absehbarer Zeit beseitigen.

Im kommenden Jahr läuft die Konzession der 1968 in Betrieb genommenen Luftseilbahn ab, und die Betreiberin will diese Gelegenheit für einen grossen Wurf nutzen. Die bestehende Pendelbahn mit zwei Kabinen soll durch eine moderne Gondel-Umlaufbahn mit mehr, aber kleineren Kabinen zwischen Weggis und Rigi Kaltbad ersetzt werden. Noch haben die Rigibahnen sich nicht definitiv für den Systemwechsel entschieden, die Präferenz ist jedoch klar. «Die Vorteile einer Gondel-Umlaufbahn liegen auf der Hand», sagt Jörg Lustenberger, Leiter Betrieb, Technik und Infrastruktur der Rigibahnen. «Jeder Gast hat in den geräumigen Zehner-Gondeln einen eigenen Sitzplatz und kann die Aussicht auf die einmalige Landschaft geniessen.»

Die Konzession der bestehenden Luftseilbahn läuft bald ab – eine Möglichkeit, sie zu ersetzen. ALESSANDRO DELLA BELLA / KEYSTONE

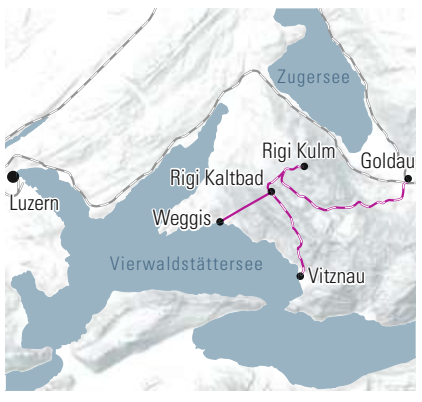
Schützenswertes Gebiet

Doch einfach ist ein solches Projekt nicht zu realisieren. Der exponierte Rigi-Südhang liegt mitten in einem Gebiet, das zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) und damit zu den wertvollsten Landschaften der Schweiz zählt. Naturschützer sind alarmiert. «Der Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee kommt nach Abwägung verschiedener Aspekte eindeutig zum Schluss, dass nur eine Pendelbahn, wie sie heute besteht, eine verträgliche Lösung darstellen kann», sagt Urs Steiger, der Präsident des LSVV, der von den Rigibahnen um eine Stellungnahme gebeten wurde.

«Es ist offensichtlich, dass eine Gondelbahn aufgrund der höheren Anzahl an Masten und der bodennahen Linienführung zu deutlich grösseren Landschaftseingriffen führt», betont Steiger. Statt drei Stützen wie die bisherige Luftseilbahn benötigt die projektierte Umlauf-Gondelbahn vierzehn Stützen – und eine davon ist rund 70 Meter hoch. Steiger spricht angesichts der zahlreichen Gondeln von einer hässlichen «Wöschhänki am prägnanten Rigihang».

Bei den Rigibahnen ist man sich bewusst, dass die Einbettung der Masten in die Landschaft unter Wahrung des Schutzwaldes eine Herausforderung ist. Lustenberger betont die Vorteile des neuen Systems: «Gondelbahn-Stützen sind schlanker, niedriger und weniger dominant als Pendelbahn-Stützen». In der aktuellen Planungsphase versuche man die Seilhöhe und die Standorte der Stützen so gut wie möglich zu gestalten.

Sehr kritisch eingestellt gegenüber einer neuen Gondel-Umlaufbahn ist auch der Innerschweizer Heimatschutz. Der Präsident der Kantonalsektion Luzern, Rainer Heublein, gibt zu bedenken, dass für eine solch bodennah geführte Bahn grössere Waldrodungen unabdingbar sein werden. «Wenn durch diese Abholzungen eine permanente Schneise entsteht, die sich im ganzen Vierwaldstättersee-Raum



NZZ-Infografik/cke.

abzeichnet, werden wir uns gegen dieses Projekt wehren.» Die heutige Pendelbahn zeige, dass es mit einem äusserst zurückhaltenden Eingriff auch gehe.

Angst vor noch mehr Touristen

Gegen eine Gondelbahn werden nicht nur Bedenken wegen des Landschaftsschutzes ins Feld geführt. Anwohner und Naturschützer befürchten, dass vor allem an schönen Tagen noch mehr Touristen auf den Gipfel gebracht werden. Steiger vom LSVV ist überzeugt: «Die Situation auf dem Berg wird verschärft. Der zu erwartende Ansturm an Spitzentagen vermindert die Erholungsqualität.» Laut den Rigibahnen können mit Gondeln 800 Gäste pro Stunde befördert werden. Die Kapazität der Variante Pendelbahn liege bei etwa 600 Personen pro Stunde. Dies allerdings verbunden mit längeren Wartezeiten und Gedränge in den Kabinen. Die Kosten für beide Bahnsysteme liegen gemäss Schätzungen zwischen 16 und 20 Millionen Franken.

Interessiert verfolgen die Anwohner die Diskussionen um die neue Bahn. «Wichtig ist, dass die Einwohner über Vor- und Nachteile der Projektvarianten Gondelbahn und Pendelbahn unterrichtet werden», sagt René Stettler, ohne eine abschliessende Stellungnahme abzugeben. Der Kulturwissenschafter wohnt in Rigi Kaltbad und ist als Privatperson von der Erneuerung der Seilbahn direkt betroffen. Stettler sorgte vor einem Jahr für Aufsehen mit seiner Petition «Nein! zu Rigi-Disney-World», die von mehr als 3100 Personen unterschrieben wurde.

Inzwischen haben alle Beteiligten die «Charta Rigi 2030» erarbeitet, in der man sich auf einen schonungsvollen Umgang mit der Rigi verpflichtet. Die Vereinbarung zum Schutz des ökologischen und kulturellen Erbes soll auf den 1. Januar 2019 in Kraft treten. Die Zukunft der Luftseilbahn Weggis–Rigi Kaltbad wird ein erster Prüfstein sein, ob die Charta auch die erhoffte Wirkung entfaltet, wenn unterschiedliche Interessen aufeinanderprallen.

Ausgelegt auf mehr Gäste

Natürlich ist man sich bei den Rigibahnen bewusst, dass die Realisierung der neuen Bahn ein schwieriger Prozess ist. «Wir betreiben ein intensives Stakeholder-Management, um die Anwohner, Grundeigentümer und Umweltverbände mit ihren Bedürfnissen frühzeitig abzuholen», betont Lustenberger. Die Projektleitung pflege einen konstruktiven Austausch mit den Naturschutzverbänden und informiere sie laufend über den Fortschritt des Projekts. Für die Anwohner der Bergstation habe man eine Besichtigung einer baugleichen Gondelbahn organisiert. So hätten sie sich ein Bild der vorgesehenen Anlage machen können.

Wenig Verständnis haben die Rigibahnen für die Einwände hinsichtlich der Transportkapazität. «Es wäre unverantwortlich, eine Anlage zu erstellen, die nicht dem State of the Art entspricht und von der man schon bei der Planung weiss, dass sie weder aktuelle, geschweige denn das zukünftige Gästeaufkommen zu bewältigen vermag», hält Lustenberger fest. Konflikte scheinen also programmiert zu sein.

Bis zum Herbst 2019 sollte der nötige Detaillierungsgrad erreicht sein, um den Entscheid Gondel- oder Pendelbahn fällen zu können. Zu diesem Zeitpunkt laufen auch die Konzession und die Betriebsbewilligung der alten Bahn ab. Wie in solchen Fällen üblich, wird die Betriebsbewilligung vom Bundesamt für Verkehr für eine gewisse Zeit verlängert werden. Trotzdem drängt die Zeit. Sollte es zu Einsprachen von Umweltverbänden oder Anwohnern kommen, muss mit Verzögerungen von mehreren Monaten bis Jahren gerechnet werden.

Auch Genfer Nationalrat reist auf fremde Kosten

CVP-Mann Guillaume Barazzone liess sich nach Abu Dhabi einladen – wie Regierungsrat Pierre Maudet

SIMON HEHLI

Wenn sich Genfer Politiker auf Luxusreisen in den arabischen Raum einladen lassen, werden Politbeobachter hellhörig – die Affäre Pierre Maudet lässt grüssen. Am Mittwochabend hat der CVP-Politiker Guillaume Barazzone im Genfer Stadtparlament eingeräumt, dass auch er einen solchen Abstecher unternommen habe. Barazzone, der sowohl im Nationalrat als auch in der Genfer Stadtregierung sitzt, weilte im November 2017 in Abu Dhabi und besuchte dabei das Formel-1-Rennen. So wie der angeschlagene Staatsrat Maudet zwei Jahre zuvor.

Wie Barazzone gegenüber der «Tribune de Genève» ausführt, hat die Reise keinerlei offiziellen Charakter besessen, er habe sich am Strand erholt und den Louvre-Ableger besucht. Einzig während des Autorennens habe er mit einzelnen Persönlichkeiten gesprochen. «Kein Mitglied des Regimes von Abu Dhabi hat zur Finanzierung dieser Privatreise beigetragen», betont Barazzone. Er selber jedoch auch nicht: Die Rechnungen für die Flüge, das Hotel und die Eintrittskarten zum Grand Prix habe ein enger Freund beglichen. Zu dieser Person verrät der 36-Jährige lediglich, dass es sich um einen spanischen Anwalt handle, der in Abu Dhabi wohne. Und dass dieser Spanier keine Beziehungen zur Regierung habe. Damit würde der Fall anders liegen als bei Maudet, der vom Kronprinzen des Emirates, Scheich Mohamed bin Zayed bin Al Nahyan, eingeladen worden war. Der FDP-Politiker hatte sich mit der Behauptung aus der Affäre zu ziehen versucht, ein Freund eines Freundes sei für die Reise aufgekommen.

Die Linkspolitikerin Maria Perez hatte von der Stadtregierung einen Posi-

PD

Guillaume Barazzone
Genfer Nationalrat und Mitglied der Stadtregierung

tionsbezug verlangt, weil in Genf Gerüchte kursierten, dass sich weitere lokale Magistraten am Persischen Golf hatten hofieren lassen. Nach eigenen Angaben wollte Barazzone mit dem Eingeständnis seine Exekutivkollegen davor bewahren, unter Verdacht zu geraten. Die Parlamentarierin Perez gibt sich aber noch nicht zufrieden, wie sie dem Westschweizer Radio RTS sagte. Es gebe noch offene Fragen, die Barazzone zu beantworten habe. Anders sieht das dessen Parteikollegin Anne-Marie Arx-Vernon: Die Reise Barazzones sei kein Thema.

Der umtriebige Barazzone, der bereits mit 30 Jahren in die Genfer Exekutive gewählt wurde und als grosse Zukunftshoffnung der Westschweizer CVP gilt, hat es zu einem seiner Ziele erklärt, die Beziehungen zu den Golfstaaten zu fördern. So war er dort laut der «Tribune de Genève» wiederholt auf offizieller Mission unterwegs. Während seiner Amtszeit als Stadtpräsident reiste er 2016 mit einer Delegation in die Emirate und traf dort auch Scheich bin Zayed bin Al Nahyan. 2017 statteten Vertreter des Emirates Genf einen Gegenbesuch ab. Und im selben Jahr tauchten Barazzone und Maudet zu einem 15-minütigen «Höflichkeitsbesuch» bei einer Party der Bank Mirabaud auf, an der auch ein Sohn des Emirs von Abu Dhabi teilnahm.

Waffenexporte nehmen zu

Das Seco relativiert die Zahlen

(sda) · Die Schweiz hat in den ersten neun Monaten 2018 deutlich mehr Rüstungsgüter ausgeführt als in der entsprechenden Vorjahresperiode. Demnach exportierten Schweizer Unternehmen zwischen Januar und September für 299,2 Millionen Franken Kriegsmaterial in 61 Länder – ein Plus von 44,7 Millionen Franken oder 17,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) warnt davor, die Zahlen überzuinterpretieren. Bei den Quartalszahlen handle es sich um reine Momentaufnahmen, die nichts über die langfristige Entwicklung der Waffenexporte aussagten, erklärte Seco-Sprecher Fabian Maienfisch auf Anfrage. Die Ausfuhren seien über Jahre gesehen rückläufig. Zudem könnten bei den Zwischenergebnissen einzelne Geschäfte sehr grosse Schwankungen auslösen.