

Leserbrief

Warum Weggis und Rigi Kaltbad eine neue Pendelbahn benötigen – und keine Gondelbahn

Weil wir unsere Meinung zum geplanten massiven Landschaftseingriff (siehe Visualisierungen) an der Rigi-Südflanke beim Bau einer Gondelbahn in der Wochen-Zeitung sowie in der Luzerner Zeitung in Leserbriefen öffentlich gemacht haben, sind wir zu Adressaten von vielen Bedenken aus der Bevölkerung geworden. Wir nehmen diese ernst. Sie betreffen u. a. die zu erwartenden Lärmemissionen und augenfälligen Konsequenzen des Landschaftseingriffs sowie das Verkehrskonzept für die Talstation der Seilbahn und Weggis.

Gondelbahn: Lärmemissionen bis in die Weggiser Dorfquartiere

Der Seilbahnbauer Garaventa hat die heutige Pendelbahn 1968 mit drei Stützen gebaut. Dies ermöglicht, dass die Seilbahnfahrzeuge nahezu lautlos und hoch über dem Gelände verkehren. Die Betonstützen dämpfen die Rollengeräusche und minimieren sie. Der Bau einer Gondelbahn benötigt ca. 14 Stützen und die Gondeln verkehren grundsätzlich näher am Gelände. Jede einzelne Stütze verursacht Rollengeräusche bzw. akustische Emissionen bei der Überfahrt der Gondeln über die Stützen, die zusätzlich durch einen Resonanzeffekt verstärkt werden. Die Stützen agieren wie ein Klangkörper. Je nach Windsituation ist die Ausdehnung der Emissionen grösser oder kleiner und in der Ausdehnungsrichtung verschieden. Ungeachtet des Windeinflusses breiten sich die Geräusche nach oben und in Sichtlinie aus. Bei und oberhalb der Talstation bzw. in der Nähe der Masten wird man mehr davon hören, doch bei entsprechenden Windverhältnissen breiten sich die Emissionen auch in Richtung Dorf und bis in die ob Weggis liegenden Quartiere bzw. den Tannenberg aus.

Fazit: Eine Gondelbahn – wir befragen uns auf Fachwissen der Seil-



Visualisierungen der beiden neuen Masten ob der Weggiser Talstation (Bild links) und der drei Masten im oberen «Chilewald» (Bild rechts) sowie Seilführung der geplanten Gondelbahn. Diese Masten sind Teil der 14-teiligen «Wöschhäcki» am Rigi-Südhang, die vom See aus gut sichtbar ist und die geschützte Landschaft verschandelt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler, BLN). Gut sichtbar ist auch der überproportionale, rund 75 Meter hohe Masten auf der Müseralp (am oberen Bildrand Bild rechts).

Grafik: © René Stettler, 2019

bahnbranche – wird permanent beachtliche Geräusche abgeben. Die vorübergehenden Emissionen der heutigen Pendelbahn sind weniger belastend als eine permanente Beschallung durch eine Gondelbahn.

Rodungen im «Chilewald»: Es drohen Naturgefahren

Eine Gondelbahn wird grundsätzlich bodennaher gebaut (siehe Visualisierung von einigen Stützen im «Chilewald»). Die Konsequenzen sind ein massiver Baumschlag im Weggiser Schutzwald, zu dem vor allem ältere Weggiser Einwohnerinnen und Einwohner eine kultivierende Beziehung haben, weil sie um seine Schutzfunktion wissen. Eine Schneise wiederum bietet Angriffsflächen für Baumschlag bei heftigen Stürmen, die mit dem Klimawandel zunehmen. Gleichzeitig bedeutet dies, dass die Schutzfunktion für Steinschlag gemindert ist. Schutzbauten d. h. Ersatzmassnahmen sind eine Folge. Ob die Weggiserinnen und

Weggiser aus Kostengründen an weiteren Steinschlagschutzbauten interessiert sind, ist zu bezweifeln. **Fazit:** Mit einer neuen Pendelbahn bleibt Weggis mit Rigi Kaltbad verbunden, ohne zusätzliche Lärmemissionen und ohne Beeinträchtigung des natürlichen Steinschlagschutzes, den der heutige Wald bietet. Für die Aktionäre verringert sich zudem das Baukostenrisiko aufgrund teurer und nicht notwendiger Steinschlagschutzbauten.

Verkehrskonzept Talstation: Grosse Umweltverantwortung

Ein grosser Teil der CO₂-Emissionen heutiger «Bergbahnprodukte» entsteht bei der An- und Abreise der Gäste. Es liegt in der heutigen Umweltverantwortung der Bergbahnen, den Energieverbrauch der Gäste während der An- und Abreise zu reduzieren. Mit einer Gondelbahn wird in Weggis ein überstarkes Glied im Personentransport mit einer Förderkapazität von bis zu 1200 Personen pro Stunde realisiert (bei Vollausbau). Diese

überstarke Kapazität müsste in ein nachhaltiges Verkehrskonzept eingebaut werden, das künftige Kapazitäten der Strasse nach und ab Weggis mitberücksichtigt. Dabei muss man heute überlegen, wie max. bis 1200 Personen pro Stunde und Richtung nach Weggis an- und wieder von Weggis abreisen – und mit welchem Energiekonzept (ÖV, privater Verkehr, Elektromobilität) dies gelöst werden kann.

Fazit: Mit der Revitalisierung der schubladisierten Variante einer neuen Pendelbahn entfallen viele dieser Überlegungen. Eine neue Pendelbahn ist für Weggis und den öffentlichen Verkehr in jeder Hinsicht die nachhaltigere Lösung. Sie verbraucht auch weniger Strom als eine den ganzen Tag ohne Unterbruch fahrende Gondelbahn – und ist deshalb ökologisch sinnvoller.

René Stettler, Kulturwissenschaftler, Rigi Kaltbad
Herbert Reinecke, Dipl. Betriebsökonom – EMBA, Zug / Rigi Kaltbad
Rosemary Smeets und Gustaaf Smeets, Weggis

Wir retten auch dort,
wo sonst keiner hinkommt.