

Luzern, 12. Juli 2023

## Medienmitteilung

Einsprache Plangenehmigungsverfahren Seilbahn Weggis–Rigi Kaltbad

# Unzulässige Rodungen und mangelnde Rücksicht auf das BLN-Objekt 1606 Vierwaldstättersee

Namens der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL), Pro Natura Schweiz und Pro Natura Luzern erhebt der Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee (LSVV) Einsprache gegen das Gesuch für die Erteilung einer Baubewilligung und einer nationalen Konzession für eine Gondelbahn Weggis–Rigi Kaltbad. Gesamthaft zeigt sich: Die geplante Gondelbahn anstelle einer Pendelbahn ist im fels- und bergsturzgeprägten Schutzwald des Rigi-Südhangs fehl am Platz.

### 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, teilweise mit baulichen Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren und gigantischen Aushub-Volumina. Die Flächenangaben dazu sind in den Projektunterlagen nachweislich «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. Die entsprechenden Narben würden trotz Ersatzaufforstungen die Schutzwirkung des Waldes über die zu erwartende Lebensdauer der Bahn hinaus schwächen. Insgesamt zeigt sich, dass das gewählte Seilbahnsystem für das Gebiet Weggis–Rigi Kaltbad nicht geeignet ist.

### Rodungsanforderungen nicht erfüllt

Das vorliegende Projekt erfüllt die Anforderungen an die notwendigen Ausnahmegenehmigungen für Waldrodungen nicht. So fehlt 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 sind auch die hohen Zinkbelastungen ein ins Gewicht fallendes Kriterium. Aus technischen Gründen sind die Zinkemissionen bei Gondelbahnen höher als bei Pendelbahnen. Sie sind bis zum Ende der Lebensdauer gesamthaft ca. 5½ 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 ist, der die Auswirkungen auf die Umwelt aufzeigt – eine Forderung, die das Bundesgericht in einem Leitsatz zur Signal-Bahn in St. Moritz Anfang Mai bestätigt hat. Demnach ist bei der Konzessionserteilung und Plangenehmigung einer Seilbahn eine umfassende Interessenabwägung einschliesslich der Prüfung von Varianten vorzunehmen.

### **Vorgaben des kantonalen Richtplans nicht erfüllt**

Das Projekt erfüllt wesentliche Vorgaben des kantonalen Richtplans nicht. Es gibt 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 ist heute und bis auf längere Zeit faktisch nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden.

### **Landschaftliche Auflagen nicht erfüllt**

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 (NHG) sind BLN-Gebiete ungeschmälert zu erhalten oder – bei gleich- oder höherwertigen Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung – zumindest weitmöglichst zu schonen. Das vorliegende Projekt ist 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 Projektoptimierungen. 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 m aufweisen. Sie ist nun knapp 48 m hoch mit einem Bodenabstand von ca. 55 m. Auch Stütze 7 hätte in ihrer Höhe hätte reduziert werden sollen. Aus landschaftlichen Gründen wurde die 84 Meter hohe Stütze gegen den Rand einer kleinen Waldlichtung verlegt. Sie muss nun durch einen 20 Meter langen und 5 Meter hohen Schutzkeil geschützt werden, was zusätzliche umfangreiche Rodungen bedingt. Auch die Forderungen nach Reduktion der Lärmemission wurde nicht umgesetzt. Die für den Einsatz vorgesehenen Seile entsprechen nicht dem Stand der Technik hinsichtlich der Lärmemissionen.

Gesamthaft ist das aufgelegte Projekt in zahlreichen Belangen gesetzeswidrig. Hinzu kommt, dass verschiedene der aufgelegten Akten lückenhaft, widersprüchlich oder veraltet sind. Bereits die Aussteckung der verschiedenen Stützenstandorte musste gerügt werden, weil sie nicht den Anforderungen des Bundesamtes für Verkehr entspricht.

### **Auskunft**

Urs Steiger, dipl. Natw. ETH/SIA, Präsident Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee LSVV, [praesident@lsvv.ch](mailto:praesident@lsvv.ch), 079 667 62 53

Franziska Grossenbacher, stv. Geschäftsleiterin, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, SL, [f.grossenbacher@sl-fp.ch](mailto:f.grossenbacher@sl-fp.ch), 076 304 43 58