

Sesseli-Zeitung

Herausgegeben vom Verein Pro Sesseli für den Erhalt der historischen Seilbahn Weissenstein



Werte Leserin, werter Leser

Der Verein Pro Sesseli setzt sich für den Erhalt der historischen Sesselbahn auf den Weissenstein und eine umweltschonende Nutzung dieses einmaligen Naturraumes ein. Wir wehren uns gegen den Bau einer neuen Gondelbahn der Seilbahn Weissenstein AG, die nur auf höhere Frequenzen und den Profit ausgerichtet ist und den Naturraum gefährdet.

Wir möchten Ihnen mit unseren Argumenten zeigen, dass kaum etwas für die neue Bahn spricht und dass mit Schlagworten Augenwischerei zu Gunsten der neuen Bahn betrieben wird. Der Verein Pro Sesseli, die Stiftung Historische Seilbahn Weissenstein und der Schweizer Heimatschutz haben eine Lösung für den Erhalt der historischen Seilbahn, die finanzierbar, realisierbar und umweltgerecht ist und nicht gegen eidgenössisches und kantonales Recht verstösst, wie das der Bau der neuen Gondelbahn mit dem neuen Trasse zwischen Oberdorf und Nesselboden tun würde.

Der Verein zählt 1000 Mitglieder und kann in der online-Community Facebook auf 3500 Freunde zählen. Wir danken Ihnen für Ihr Interesse!

Mit besten Grüßen
Heinz Rudolf von Rohr, Präsident des Vereins Pro Sesseli

«Für Rettungsaktionen ist es nie zu spät.»

Behauptung: Dauert der Widerstand gegen die Gondelbahn an, gibt es keine Bahn mehr und der Weissenstein läuft Gefahr von Autos zerstört zu werden. Schuld am Desaster sind Schweizer Heimatschutz und Pro Sesseli.

Nein, Schweizer Heimatschutz, die Stiftung Historische Seilbahn Weissenstein und der Verein Pro Sesseli haben eine Lösung, die gesetzeskonform (Natur- und Heimatschutzgesetz, kantonale Juraschutzverordnung) und mit einem Sanierungsaufwand von vier bis sechs Millionen Franken über eine Stiftung finanzierbar ist. **Ein Wei-**

terbetrieb der Bahn ist dank der Sanierung möglich. Nach dem Gutachten von Hilar Manz, Experte beim Interkantonalen Konkordat für Seilbahnen und Skilifte IKSS, ist eine Betriebsbewilligung für die nächsten 20 Jahre möglich. Die Lösung von Heimatschutz, Stiftung und Verein ist nachhaltig; dank Sanierung und Revisionen, wie sie auch für eine neue Bahn notwendig wären. Könnte die Stiftung den Sessellift von der Seilbahn Weissenstein AG übernehmen, liesse sich die Sanierung ohne Zeitverlust umsetzen. Die sanierte Bahn könnte den Betrieb nächstes Jahr aufnehmen. Wird das Verfahren bis vor Bundesverwaltungsgericht weitergezogen, muss mit einer weiteren Verzögerung von bis anderthalb Jahren gerechnet werden.

«Für die Bahn muss ein Gesamtkonzept her.»

Behauptung: Jetzt muss alles unternommen werden, dass die neue Gondelbahn gebaut werden kann. Alles andere kann dann später noch geplant und umgesetzt werden.

Um den Weissenstein auch langfristig als Naherholungsraum zu erhalten, muss ein Gesamtkonzept als Grundlage erarbeitet sein. Im Zentrum steht der Erhalt des Natur- und Kulturraumes. Weiter ist wichtig, wie dieser Raum verkehrsmässig möglichst schonend erschlossen und genutzt werden kann. Die Frage muss deshalb lauten: «Was für eine Bahn braucht es für den Weissenstein?» und nicht: «Wir bauen eine Gondelbahn und wie muss der Weissenstein angepasst werden, damit die Bahn rentiert?». Der Verein Pro Sesseli geht von einem Gesamtkonzept aus, bei welchem Gesetze zum Schutz der

Natur und Landschaft eingehalten werden, und die Anliegen der Natur, der Verkehrserschliessung und der wirtschaftlichen Nutzung auf einander abgestimmt sind. **Der Bau der neuen Gondelbahn würde gegen das eidgenössische Natur- und Heimatschutz und gegen die Juraschutzverordnung verstossen**, weil das ganze Weissensteingebiet zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung gehört. Die historische Sesselbahn und das unter Denkmalschutz stehende Kurhaus bilden ein Ensemble, das einmalig ist. Mit einer modernen Gondelbahn und neuer Bergstation würde das Ambiente schwer beeinträchtigt. Schweizer Heimatschutz und Pro Sesseli sind überzeugt, dass der Erhalt der historischen Sesselbahn die beste Lösung für die Erschliessung des Weissensteins darstellt, zumal die Bahn nach einer Sanierung auch in Zukunft sicher betrieben werden kann; wie in den letzten 60 Jahren.

«Die Sanierung ist kein Fass ohne Boden.»

Behauptung: Bei einer Sanierung weiss man ja nicht, welche Probleme noch zum Vorschein kommen werden. Am Schluss muss man ohnehin einen Grossteil der Bahn ersetzen. Die Kosten steigen ins Uferlose!

Das Gutachten Manz hat die zu ergreifenden Massnahmen bei einer Sanierung in groben Zügen aufgeführt. **Die Grobschätzung von Seilbahnspezialisten liegt zwischen vier und sechs Millionen. Die Sanierung könnte auf verschiedene Schritte aufgeteilt und im Rahmen von Revisionen an die Hand genommen werden.** Sobald die Seilbahn Weissenstein AG bereit ist, die historische Sesselbahn der Stiftung Historische Seilbahn zu verkaufen, werden

genaue Kostenberechnungen möglich sein. Der Gutachter Manz kommt zum Schluss, dass der historische Sessellift nach der Sanierung mit einer Betriebsbewilligung für die nächsten 20 Jahre rechnen kann. **Nachdem die Seilbahn Weissenstein AG immer von Kosten von 12,5 Millionen Franken für die neue Gondelbahn gesprochen hat, kommt das Projekt nach der Planaufgabe bereits auf 15 Millionen Franken, was einer Kostensteigerung von 20 Prozent ausmacht.** Es ist nicht sicher, ob diese Summe für den Bau der neuen Bahn ausreicht. Und je höher die Kosten ausfallen, umso unwahrscheinlicher ist, dass die neue Bahn wirtschaftlich betrieben werden kann. Im Klartext heisst das, dass die geplante Gondelbahn mit verschiedenen finanziellen Risiken verbunden ist. **Was, wenn die Besucherzahlen nie erreicht werden?**

«Die bestehende Bahn war und ist sicher!»

Behauptung: Der alte Sessellift ist nicht mehr sicher. Die Bahn ist bald 60-jährig, ihre Technik komplett veraltet.

Während der ganzen Betriebszeit – wie gesagt bald 60 Jahre – kam es zu keinem schweren Unfall und zu keinen grösseren Störungen. Beeinträchtigungen wegen starker Witterungseinflüsse ist die Sesselbahn zwar unterworfen. Doch auch die neue Gondelbahn kann sich dem Wetter nicht entziehen. **Die Sesselbahn wurde regelmässig gewartet und die Sicherheit vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geprüft.** Wenn die Bahn nicht mehr sicher gewesen wäre, hätte sie den Betrieb einstellen müssen. Dies war zu keinem Zeitpunkt der Fall. Technische Störungen in

diesem Jahr sind weitgehend eine Folge von seit 2001 ausgebliebenen Unterhaltsarbeiten. Solche wurden aufgeschoben, weil das Bundesamt für Verkehr und die Seilbahn Weissenstein AG davon ausgingen, dass der Sessellift ohnehin abgerissen wird. **Eine sorgfältige Prüfung einer Sanierung wurde nicht ernsthaft ins Auge gefasst.** Eine grobe Kostenschätzung von acht Millionen für eine Sanierung stammt von der Garaventa AG, der Lieferantin der neuen Gondelbahn! Sie kann nicht als objektive Instanz angesehen werden. Schliesslich hat sie alles Interesse, dass sie eine neue Bahn liefern kann. Das Gutachten Manz, das vom Bundesamt für Raumentwicklung im Vorprüfungsbericht verlangt wurde, kam zum Schluss, dass die Sesselbahn saniert werden kann, wenn bestimmte Massnahmen ergriffen werden.

«Die alte Bahn darf auch in Zukunft fahren.»

Behauptung: Die alte Bahn hat eine Konzession und eine Betriebsbewilligung, die am 31. Dezember 2009 auslaufen. Eine befristete Verlängerung durch das Bundesamt für Verkehr ist unwahrscheinlich, weil seit 2001 bestimmte Unterhaltsarbeiten zurückgestellt wurden und nun dringend ausgeführt werden müssten.

Wenn die Seilbahn Weissenstein AG den Sessellift an die Stiftung Historische Seilbahn Weissenstein, welche Besitzerin der Bahn sein möchte, verkaufen würde, könnte bald mit der Sanierung begonnen werden. Gleichzeitig könnte das Bewilligungsverfahren für die sanierte Bahn eingeleitet werden. **Die Stiftung steht zudem mit einer renommierten Transportunternehmung in Verhandlungen, weil diese die sanierte Bahn in Zukunft betreiben möchte.** Und sie tut das nicht aus reiner Uneigennützigkeit, sondern weil sich in ihren Augen der Betrieb der alten Sesselbahn wirtschaftlich rechnet. **Der Verein Pro Sesseli und die Stiftung Historische Seilbahn haben somit eine Lösung, die ohne grossen Zeitverlust in Angriff genommen werden kann,** so dass der Unterbruch des Betriebs möglichst kurz ge-



Die bestehende Bahn integriert sich in die Natur. Die neue Gondelbahn würde über sie dominieren.

halten werden kann. Ob eine nachhaltige und baldige Lösung möglich wird, hängt allein von der Seilbahn Weissenstein AG ab. **Ausserdem verletzt das Konzept mit einer neuen Gondelbahn kantonales und schweizerisches Recht.**



Die geplante Bergstation der neuen Gondelbahn (o.l.) wird um einiges grösser als die bestehende Station, die bis im letzten Moment der Sesselfahrt kaum zu sehen ist (u.l.). Sessellift, Kurhaus, Natur und Aussicht bilden ein einzigartiges Ensemble, das mit einer Gondelbahn nicht mehr die gleichen Qualitäten hätte wie heute (r.).

«Es geht auch mit dem jetzigen Komfort.»

Behauptung: Die heutige Bahn bietet weder für die Benützer, noch für das Personal einen angemessenen Komfort.

Auf der Fahrt erleben die Passagiere die Natur, sie erleben das Wetter und können in einer gemütlichen Fahrt im Aufstieg auf den Berg die Fernsicht aufs Mittelland geniessen. **Mit der Sesselbahn**

ist ein emotionales Erlebnis für die Benützer verbunden. Tausende schätzen dieses einmalige Erlebnis heute schon. Die Langsamkeit der Fahrt ist ein wichtiger Aspekt des emotionalen Erlebnisses und dies würde bei einem schnellen Aufstieg ausbleiben. Vewusst wurd auf unnötigen Komfort zu Gunsten des emotionalen Erlebnisses und dem Aufatmen der Seele und Loslassen des Alltags verzichtet.

«Die alte Bahn ist attraktiver als die neue!»

Behauptung: Eine neue Bahn zieht Touristen an und es können neue Zielgruppen erschlossen werden.

Die neue Bahn ist keine besondere Attraktion, deswegen kommen kaum Leute aus der ganzen Schweiz und dem nahen Ausland nach Solothurn, weil sie schöne Bergwelten und Aussicht näher bei ihrem Wohnort vorfinden. **Die neue Bahn ist eine 08/15-Bahn, wie es viele in der Schweiz gibt. Sie stellt keine Attraktivität dar.** Die

Seilbahn Weissenstein AG plante mit der Rodelbahn und Tubinganlage eine Attraktivität, um zu den höheren Frequenzen zu kommen. **Doch nun fallen diese Freizeitanlagen, die als zusätzliche «Attraktivitäten» wirken sollten, weg. Der Bund hat sie nicht bewilligt.** Die historische Sesselbahn ist eine Attraktivität als solche, sie ist die letzte Bahn dieser Bauart in Europa und damit ein historisches Kulturgut von grossem Wert. Sie lässt sich im Verbund mit historischen Bauten in der Stadt Solothurn und mit dem Kurhaus gut bewerben.

«Die alte Bahn verfügt über genug Leistung.»

Behauptung: Die Transportleistung der alten Bahn ist zu gering, deshalb braucht es eine leistungsfähigere Bahn mit einer doppelten Leistung und im Endausbau mit dreifacher Leistung.

Die historische Sesselbahn hat eine Leistung von 450 Personen pro Stunde. **Die durchschnittliche Auslastung liegt heute zwischen sechs und zehn Prozent. Dies bedeutet, dass die heutige Transportleistung durchaus genügt.** Die Transportleistung einer Seilbahn wird nie auf Spitzenfrequenzen an wenigen Tagen ausgelegt.

Spitzenfrequenzen können auch durch andere Massnahmen aufgefangen werden, so dass die Wartezeiten auf ein Minimum reduziert werden können. Spezialtransporte sind auch mit der jetzigen Bahn möglich, wie der Transport von Mountainbikes beweist. Die Belastbarkeit des Naturraumes sowie der Gastronomie hat Grenzen. **Frequenzen von 900 Personen pro Stunde können vom Weissenstein gar nicht absorbiert werden.** Vielmehr würden sie grosse Probleme für die Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung auslösen. Nach der heutigen Planung (Richtplananpassung und neue Gondelbahn) sind diese Probleme nicht gelöst und würden hohe Kosten für die öffentliche Hand zur Folge haben.

«Auch eine Gondelbahn wäre wetterabhängig.»

Behauptung: Die alte Sesselbahn ist viel zu stark vom Wetter abhängig. Bei höheren Windgeschwindigkeiten muss sie abgestellt werden. Die Sessel bieten keinen Witterungsschutz und keinen Komfort wie etwa gepolsterte Sitze.

Der Weissenstein ist ein Schönwetterberg, wie die Betriebsstatistiken eindeutig zeigen. **Bei schlechtem Wetter besuchen nur wenige Touristen den Weissenstein. Die Benutzer der Bahn kennen deren Besonderheit und schätzen diese zugleich**

auch. Sie sind mehrheitlich gut und gegen Witterungseinflüsse ausgerüstet. Mit geeigneten Schutzmänteln (wasserdicht, Windstopper, Fleece), die leihweise in der Tal- und Bergstation an die Passagiere abgegeben werden könnten, lässt sich ein hoher Wetterschutz erzielen. Das genügt den Passagieren vollkommen. Denn für viele Benutzer der Sesselbahn gehört das Erleben des Wetters zum emotionalen Erlebnis der Fahrt auf den Weissenstein. **Für ältere Bahnbenutzer und Personen mit Kindern könnten einzelne Gondeln eingesetzt werden.** Das war auch schon früher möglich, scheint nun aber für die Betreiber nicht mehr zu gehen.

«Moderne Technik macht auch kompliziert!»

Behauptung: Die alte Bahn ist nur noch Schrott und muss abgerissen werden. Die moderne Technik ist viel sicherer und besser und wäre der technischen Entwicklung angepasst.

Das technische System der historischen Sesselbahn hat sich über all die Jahre bewährt. **Das simple, mechanische System ist einfacher zu betreiben gegenüber einer neuen Gondelbahn mit viel Elektronik.** Die Anforderungen an das Personal sind bei einer neuen Bahn höher und der Energieverbrauch wesentlich grösser. Im Rahmen einer Sanierung können wesentliche technische Verbesserungen vorgenommen werden (Brandschutz, Lift bei der Talstation, Störungsüberwachung auf den Masten, Erhebung von Wetterdaten) Der Zustand von Sesseln und Masten kann mit modernen Methoden jederzeit überprüft werden. **Mit einer Sanierung der Sesselbahn geht es um den Erhalt eines historischen Kulturgutes wie Raddampfer, alte Lokomotiven, Zahnradbahnen und so weiter.** Die Schweiz ist das Seilbahnland par excellence und führend in der Seilbahntechnik. 650 Seilbahnunternehmen betreiben



Die Mechanik der bestehenden Bahn hat sich in den 60 Jahren ihres Betriebs bewährt. Moderne Technik ist kompliziert.

2'400 Seilbahnen und Skilifte. Der Abbruch des historischen Sessellifts, dem letzten dieser Art in Europa, käme dem Abbruch eines Teils der Schanzen von Solothurn gleich.

Sind Sie interessiert an weiteren Informationen oder an der Arbeit von Pro Sesseli, so nehmen Sie mit uns Kontakt auf oder besuchen Sie unsere Website.

Wenn wir Sie überzeugt haben, dass es für den Weissenstein mit der bestehenden Sesselbahn ebenso eine Zukunft gibt – ja, eine bessere sogar –, dann treten sie dem Verein bei. Wir danken Ihnen für Ihr Interesse und wünschen auch weiterhin Freude an einem intakten Hausberg von Solothurn!

Verein Pro Sesseli
Postfach 1332
4502 Solothurn
info@prosesseli.ch
www.prosesseli.ch

