

# Sesseli-Zeitung



Herausgegeben vom Verein Pro Sesseli und vom Schweizer Heimatschutz



## Prominente Fürsprecher

**Nicht nur der Verein «Pro Sesseli» und der Schweizer Heimatschutz engagieren sich für den Erhalt der historischen Seilbahn auf den Weissenstein. Die prominent besetzte Stiftung «Historische Seilbahn Weissenstein» erkennt den Wert der Sesselbahn ebenso.**

Während «Pro Sesseli» und der Schweizer Heimatschutz sich für den Erhalt der Sesselbahn auf den Weissenstein in der Öffentlichkeit einsetzen, arbeitet die Stiftung für den Erhalt der historischen Seilbahn auf den Weissenstein vor allem im Hintergrund. Die Personen, welche die Stiftung gegründet haben, erkennen nicht nur die Bedeutung des historischen Kulturguts der Seilbahn, sondern sehen mit deren Erhalt auch einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Region Solothurn, insbesondere des Weissensteins als Hausberg der Stadt Solothurn.

Die Mitglieder des Stiftungsrats wissen, wovon sie reden, kennen sie doch die Bedeutung historischer Vermächtnisse aus anderen Beispielen bestens: Präsident Thomas Schmid hat vor vier Jahren das 1889 gebaute Dampfboot St. Urs restauriert, das seither mit einer über hundertjährigen Dampfmaschine erfolgreich auf der Aare verkehrt. Mit

Peter Schwaller sitzt ein weiterer Kenner historischer Transportmittel im Stiftungsrat. Er war bis im letzten Jahr Präsident der Stiftung «Furka Bergstrecke», welche die Finanzierung der Dampfbahn sicherstellt, der eine wichtige touristische Attraktivität der Region Furka wurde. Von der Bedeutung der Sesselbahn überzeugt sind auch Ruth Gisi, Vizepräsidentin Schweizer Heimatschutz und ehemalige Regierungsrätin des Kantons Solothurn, die Solothurner Unternehmensberaterin Ursula Hediger (ehemalige Präsidentin des Solothurner Heimatschutzes) und Frank Urs Müller, Oberrichter und Zentralpräsident des Schweizer Alpenclubs. Komplettiert wird der Stiftungsrat vom Stadt-Berner Architekturhistoriker und stellvertretenden Denkmalpfleger Roland Flückiger sowie von Heinz Rudolf von Rohr, Vertreter «Pro Sesseli». All diese Personen sind überzeugt: Für die Erschliessung und Entwicklung des Naherholungsraumes Weissenstein braucht es keine neue Gondelbahn. Die Kapazität der sanierten Seilbahn reicht aus, um den Naturraum Weissenstein so zu erhalten, wie er durch Gesetze und Verordnungen vor der Zerstörung geschützt ist. Ausserdem ist der sanierte Sessellift auch wirtschaftlich die beste und nachhaltigste Lösung für den Weissenstein. Mit der Stiftung kann der Kauf, die Sanierung und der Betrieb des Sessellifts sichergestellt werden.

## Werte Leserin, werter Leser

Die Solothurnerinnen und Solothurner haben den Weissenstein in ihre Herzen geschlossen, dies haben die Reaktionen in den letzten Wochen deutlich gezeigt. Aber auch weit über die Region hinaus hat der Solothurner Hausberg mit seinem historischen Sessellift viele Anhänger. Die über 1000 Mitglieder des Vereins «Pro Sesseli», zusammen mit dem Schweizer Heimatschutz und der Stiftung «Historische Seilbahn Weissenstein», machen sich grosse Sorgen wegen der jetzigen Situation und wollen diesen weit herum beliebten Erholungsraum mit seiner Sesselbahn und dem historischen Kurhaus erhalten und weiter entwickeln. Nichts von verträumten Nostalgikern und sturen Verhinderern, wie die Anhänger der neuen Gondelbahn immer wieder behaupten! Wir haben konkrete Pläne, wie der Weissenstein mit seinen wertvollen Kulturgütern, der historischen Sesselbahn und dem Kurhaus in seiner Einmaligkeit erhalten und nachhaltig weiter entwickelt werden kann.

Nachdem die «Solothurner Zeitung» mit ihrer einseitigen und unsachlichen Berichterstattung Verunsicherung verbreitet und Ängste geweckt hat, wollen wir Sie über unsere Pläne und deren Umsetzung informieren und sie aufrufen, uns dabei zu unterstützen. Wir wollen gemeinsam einen lebendigen und lebensfähigen Weissenstein und wir wollen nicht, dass er durch den Abriss einer schönen Sesselbahn und den Bau einer überriessenen Gondelbahn zerstört wird!

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

# Die neue Lösung überfordert den Berg

Das Argument, die Transportleistung der bestehenden Bahn sei zu gering und deshalb brauche es eine Bahn mit einer doppelten Leistung, ist falsch. Mit der Sesselbahn können mehr als genug Personen auf den Berg gebracht werden. Mehr würde dem Naturraum schaden.

Die mit einer neuen Gondelbahn angestrebte Kapazitätssteigerung ist zu viel für den Weissenstein und seine Bergrestaurants, Wanderwege und für die gesamte Naturlandschaft. Bereits mit der bestehenden Sesselbahn wurde lediglich eine Auslastung von bis zu maximal zehn Prozent erreicht. Sogar wenn die Passstrasse auf den Berg gesperrt wurde oder in Zukunft gesperrt werden wird, strömt heute schon eine Vielzahl von Besucherinnen und Besuchern auf den Berg, um das Panorama, das sonnige Wetter und die frische Luft zu geniessen. Dies bei einer maximalen Transportleistung von 450 Personen pro Stunde, welche die historische Seilbahn bietet.

Nach Angaben der Seilbahn Weissenstein AG soll die neue Lösung mit einer sechsplätzigen Gondelbahn stündlich 900 Besucherinnen und Besucher auf den Berg bringen können. Der Weissenstein mit seinen Einrichtungen ist für grössere Besucherzahlen als bis jetzt nicht gerüstet; geschweige denn für die Verdopplung des Ansturms. Schon jetzt,



mit der vergleichsweise kleinen Transportfähigkeit der Sesselbahn, finden viele Berggängerinnen und Berggänger keinen Platz in den Restaurants und ziehen frustriert wieder ins Tal. Wo sollen die Ausflügler, Wanderer und Sportler denn Platz finden?

## Alle Anforderungen wären heute erfüllt

Die Transportleistung einer Seilbahn, egal ob historisch oder modern, darf nie auf Spitzenfrequenzen an wenigen Tagen ausgelegt werden; das gilt auch für die geplante Gondelbahn. Folgt man diesem Gedanken, wird die Bahn in der Mehrheit der Betriebszeit nicht kostendeckend geführt

werden können. Doch selbst mit der heutigen, historischen Sesselbahn können Spitzenfrequenzen durch andere Massnahmen aufgefangen werden, so dass die Wartezeiten an der Talstation auf ein Minimum reduziert werden können. Dennoch wird der Berg nicht in Menschenmassen untergehen. Spezialtransporte sind auch mit der jetzigen Bahn möglich, wie der Transport von Mountainbikes beweist. Der Zugang für gehbehinderte Menschen kann mit wenigen Umbauarbeiten an den Stationen gewährleistet werden. Der Transport auf den Berg selbst ist seit jeher mit speziellen Gondeln gewährleistet.

## Sesselbahn-Erhalt ist kein Novum

**Seit jeher hält die Schweiz ihr Erbe aufrecht und bemüht sich, historische Zeitzeugen zu erhalten. Die Spanne reicht vom Raddampfer über Oldtimer auf Strassen bis zu Dampflok. Ein weiterer Zeitzeuge ist die Sesselbahn.**

Der schnellste Weg zu einem Seilbahnbetrieb auf den Weissenstein heisst: Bewilligungsverfahren für eine neue Bahn schubladisieren, alte Bahn mit der finanziellen Unterstützung der Stiftung «Historische Seilbahn Weissenstein» in Stand stellen. Davon haben wir Solothurnerinnen und Solothurner am meisten, nämlich einen le-

bendigen Berg und eine einmalige Sehenswürdigkeit.

Auf unseren Strassen sind Tausende von Oldtimern zugelassen. Dutzende von Dampflokomotiven, teilweise aus dem 19. Jahrhundert, befördern jährlich Zehntausende von Passagieren, teilweise auf höchst anspruchsvollen Gebirgsstrecken. Etwa 15 historische Raddampfer kursieren Tag für Tag auf Schweizer Seen, ohne dass ihnen jemals ein Sicherheitsrisiko nachgesagt worden wäre.

Und da soll die Instandstellung eines 60-jährigen Sesselliftes, der immer den Sicherheitsanforderungen entsprach, unmöglich sein? Der Betreiberin der Seilbahn sowie den Beamten in Bern, welche die Gesuche zu prüfen haben, scheint die Erarbeitung von

Alternativen zu einer neuen Gondelbahn einfach zu mühselig. Mut zum Erhalt der historischen Seilbahn ist nötig, sonst verliert die Schweiz eine europaweit einmalige Anlage.

Der Bund muss in Sachen Denkmäler eine absolut vorbildliche Rolle einnehmen. So will es das Natur- und Heimatschutzgesetz. Dazu gehört, dass er nur dann ein Denkmal zur Zerstörung frei geben darf, wenn zwingende und übergeordnete Interessen dies verlangen. Solche Gründe sind bei der Seilbahn Weissenstein bis heute nicht bekannt. Sollte das Bundesamt für Verkehr eine Konzession für eine neue Bahn erteilen, so schreit dies geradezu nach einer gerichtlichen Überprüfung. Doch die Zeit könnte man sich mit der Lösung der Befürworter der Sesselbahn sparen.



# Mit Originalsubstanz sicher fahren

**Sie ist bald 70 Jahre alt, funktioniert täglich einwandfrei und ist trotz modernerer Erschließungswege eine Attraktion für Touristen: Die Teléferico de Montjuïc in Barcelona.**

Eine der ältesten Seilbahnen der Welt steht in der katalanischen Metropole Barcelona. Sie verbindet das Quartier Barceloneta um den Hafen der Stadt mit dem berühmten Hausberg Montjuïc. Die Bahn wurde für die Weltausstellung von 1929 geplant. Der Bau verzögerte sich jedoch, und die Eröffnung erfolgte erst 1931. Jaime Merino ist Präsident und CEO der Teléfericos de Barcelona S.A. Ein exklusives Interview für die Sesseli-Zeitung.

**Jaime Merino, wie viele Passagiere transportieren Sie mit Ihrer historischen Seilbahn pro Jahr?**

Jaime Merino: 2009 waren es 190'000. Jede der beiden Kabinen fasst 19 Personen. Die Überfahrt dauert fünf Minuten.

**Ist der Betrieb kostendeckend? Wenn nein, wer bezahlt das Defizit?**

Jaime Merino: Die Bahn gehört dem Unternehmen Parques de Atracciones S.A., welches auch andere Anlagen in Barcelona betreibt. Wir erhalten absolut keine Subventionen von der öffentlichen Hand.

**Mit Baujahr 1928/31 ist die Seilbahn eine der ältesten Luftseilbahnen der Welt. Steht sie unter Denkmalschutz?**

Jaime Merino: Die beiden Türme San Sebastián (Station Barceloneta) und Jaime I

(Mittelstation) sind als Denkmäler der Stadt Barcelona erfasst. Im Jahr 2000 wurden die beiden Türme, jeder etwa 110 Meter hoch, umfassend renoviert. Dazu wurden 300 Tonnen Stahl und 14 Tonnen Farbe für den Schutzanstrich verwendet. Wir investierten etwa 4,5 Millionen Euro.

**Wie reagieren die Passagiere auf die Bahn?**

Jaime Merino: Sehr gut! Wir haben eine sehr hohe Zufriedenheit unter den Kunden. Das Erlebnis ist einmalig. Nicht zuletzt hat man aus der Bahn einen der schönsten Blicke auf die Stadt. Bei klarem Wetter sieht man von dort oben sogar bis zu den Balearen!

**Man sieht, dass es sich um eine historische Seilbahn handelt. Wird beim Unterhalt und der Erneuerung die historische Substanz besonders beachtet?**

Jaime Merino: Auch wenn es sich um eine historische Anlage handelt, stellen wir immer sicher, dass wir in Belangen der Sicherheit auf dem neusten Stand sind. Bewusst achten wir dabei auch auf die Originalsubstanz und das Erscheinungsbild. Technischer Direktor ist Dr. Rafael de Maria Gomís. Er verfügt über breite Erfahrung mit solchen Anlagen, auch aus dem Bahn- und Schiffsbau.

**Bringt das hohe Alter der Bahn Probleme, zum Beispiel bei der Einhaltung der Sicherheitsstandards?**

Jaime Merino: Wir prüfen die Bahn jeden Tag vor der Öffnung. Daneben gibt es periodische Revisionen, wie bei jeder Seilbahn. Einmal jährlich findet eine Inspektion des katalanischen Verkehrs- und Transportde-



partementes statt, wo alle Installationen minutiös geprüft werden. Danach erhalten wir einen Prüfungsbericht und ein Zertifikat, welches einen sicheren Betrieb bestätigt.

**Gibt es Pläne, die Bahn durch eine neue Anlage zu ersetzen?**

Jaime Merino: Wir haben keine solchen Pläne. Aus meiner Sicht ist die Hauptattraktivität unserer Seilbahn ihr historischer Charakter.

**Wäre eine neue Bahn ebenso attraktiv?**

Jaime Merino: Nein, da bin ich absolut überzeugt!

## Richtplanverfahren ist umstritten

**Selbst das Richtplanverfahren des Kantons Solothurn, auf dessen Absegnung des Bundesrates alle derzeit warten, wirft Fragen auf.**

Das Richtplanverfahren, welches im Auftrag des Regierungsrats durchgeführt wurde, hatte nur einen Zweck: Der Richtplan sollte dazu dienen, dass eine neue 6er-Gondelbahn auf den Weissenstein gebaut werden kann. Die Steuerungsgruppe, welche für die Anpassung

des Richtplans verantwortlich war, hat diese Vorgabe für ihre Arbeit mit auf den Weg bekommen. Faktisch ging es nie darum, einen Richtplan im Sinne eines raumplanerischen Gesamtkonzepts zu realisieren, sondern den Neubau der Gondelbahn zu ermöglichen.

Diesem Umstand, den offensichtlichen Unstimmigkeiten in der Erarbeitung des Richtplans, darf zugeschrieben werden, dass man sich beim Bund mit dem Abschluss des Genehmigungsverfahrens so schwer tut. Mehrfach wurde der angekündigte Entschei-

dungstermin hinausgeschoben. Auch jetzt ist unbekannt, was dem Bundesrat als letzter Instanz beantragt wird.

Mitspielen dürfte bei diesen Verzögerungen, für welche die Befürworter der Sesselbahn nicht verantwortlich gemacht werden können, auch die Tatsache, dass die Sesselbahn auf den Weissenstein in ein Schutzinventar des Bundesamtes für Kultur aufgenommen werden soll. Die Inventarisierungsarbeiten sind im Gange, weshalb die Bahn nicht abgerissen werden darf.

# Was, wenn der Neubau nicht rentiert?

Die Freizeit-Anlagen, mit welchen die Seilbahn Weissenstein AG die für die Wirtschaftlichkeit einer Gondelbahn nötigen Passagierzahlen auf den Berg locken wollte, dürfen nicht realisiert werden. Ist dann das Konzept, das mit öffentlichen Geldern finanziert werden soll, überhaupt noch tragbar?

Für die Realisierung der geplanten Gondelbahn hat die Seilbahn Weissenstein AG Gemeinden um einen finanziellen Beitrag gebeten. Diese wurden in grossem Umfang auch in Form einer Aktienkapitalerhöhung gesprochen. Insgesamt stellen die Einwohner- und Bürgergemeinden der Betreiberin 900'000 Franken zur Verfügung. Das bedeutet aber auch, dass die Gemeinden eine finanzielle Mitverantwortung tragen, wenn sich die Berechnungen der Seilbahn Weissenstein AG nicht bewahrheiten werden.

Wohl ist zu hoffen, dass die Seilbahn Weissenstein AG keine illusorischen Berechnungen für die Erreichung der Besucherzahlen und für die Auslastung der Transportleistung angestellt hat und damit nicht die Unterstützung der Bevölkerung untergeben will. Doch selbst der Umweltverträglichkeitsbericht, welcher den Nutzungsplan beurteilen sollte, besagt, dass die maximale Förderleistung einer neuen Gondelbahn an nur wenigen Tagen zum Einsatz kommen wird.

Explizit hat die Betreiberin der Seilbahn jedoch schon vor der Planungsphase immer wieder darauf hingewiesen, dass sie neben dem eigentlichen Gondelbetrieb zusätzliche Angebote auf dem Berg schaffen muss, um die nötige Attraktivität und damit die avisier-



ten Passagierzahlen für die Gondelbahn zu erreichen.

Zu diesen Angeboten gehören eine Sommer-Rodelbahn, welche Schlitten mit Rollen auf einer Schiene den Berg hinunter führt, und eine Tubing-Anlage, in welcher man auf Pneus den Berg hinunter rutscht.

## **Bau verboten, Alternativen fehlen**

Der Bau sowie der Betrieb von Tubing-Anlage und Sommerrodelbahn wurden aber erwartungsgemäss von oberster Stelle untersagt: Der Bund sprach sich schon vor einigen Monaten gegen die Realisierung dieser Anlagen aus. Er schützt mit diesem Urteil den gleichen Berg, der vom Bund schon vor Jahren als Naturschutzzone deklariert wurde, eben um die Verschandelung mit neuen, überrasenden Bauten zu verhindern.

Mit dem Verbot, diese Freizeit-Anlagen zu realisieren, ist nun aber auch das Betriebskonzept der Seilbahn Weissenstein AG als Ganzes

in Frage gestellt. Kann sie ohne Freizeit-Anlagen überhaupt die nötigen Passagierzahlen erreichen? Selbst Alternativen, welche die Betreiberin nach dieser Bundesentscheid ausarbeiten wollte, sind bislang nicht bekannt. Offenbar weiss man nicht mehr weiter und will das Projekt sich selbst überlassen.

## **Ungenutzte Steuergelder am Berg?**

Also laufen die Beteiligten, zu welchen über die Finanzierung durch die Gemeinden letztlich auch ein Grossteil der Solothurner Bevölkerung gehört, Gefahr, dass der Betrieb einer Gondelbahn nicht rentabel sein wird. Verschuldet sich die Betreiberin der Seilbahn oder geht sie gar Konkurs, wird die Bevölkerung dafür zahlen müssen. Ganz abgesehen von der finanziellen Belastung würde im Falle eines Konkurses eine unschöne, überdimensionierte und vor allem stillstehende Gondelbahn das Naherholungsgebiet Weissenstein verschandeln.

Sind Sie interessiert an weiteren Informationen oder an der Arbeit von «Pro Sesseli», der Stiftung historische Seilbahn Weissenstein und des Schweizer Heimatschutzes? Dann nehmen Sie mit uns Kontakt auf oder besuchen Sie unsere Websites.

Wenn wir Sie überzeugt haben, dass es für den Weissenstein mit der bestehenden Sesselbahn ebenso eine Zukunft gibt und dass der geplante Neubau einer Gondelbahn unnötig oder gar riskant ist, dann unterstützen sie uns. 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

Schweizer Heimatschutz  
Postfach 1122  
8032 Zürich  
info@heimatschutz.ch  
www.heimatschutz.ch/weissenstein



SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ  
PATRIMOINE SUISSE  
HEIMATSCHUTZ SVIZZERA  
PROTECCIUN DA LA PATRIA

