

## Alles eine Frage der Linie

Die Linienführung ist für das Aaregondel-Projekt die grosse Knacknuss. Nun soll das Ingenieurbüro helfen, das schon am Weissenstein baute.

Sébastien Lavoyer

Wenn einer dem Projekt Aaregondel zum Erfolg verhelfen kann, dann er. Johannes Sutter ist 49-jährig, ausgebildeter Jurist sowie Geschäftsführer der Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG. 70 Mitarbeitende, vier Standorte im Baselbiet, einer in Solothurn und jahrelange Erfahrung mit dem Kanton Solothurn, den hiesigen Behörden, Abläufen und Besonderheiten. Sutter hat mit seinem Ingenieurbüro den Neubau der Seilbahn auf den Weissenstein orchestriert.

Rund zehn Jahre dauerte der Prozess von den ersten Projektplänen bis zu der ersten Fahrt der neuen Bahn im Dezember 2014. Anfänglich arbeitete Sutter für den Kanton, dann für die Seilbahn Weissenstein AG. Der Prozess dauerte so lange, weil der Heimatschutz sich für das Bewahren der alten Sesselbahn einsetzte. «Am Ende ging es bis vors Bundesverwaltungsgericht», erinnert sich Sutter, «68 Seiten umfasste der Gerichtsentscheid und am Schluss stand ganz lapidar: «Beschwerde abgelehnt.»»

Sutter ist es, der in den kommenden Monaten im Auftrag der IG Aaregondel eine Machbarkeitsstudie erstellt, die über den weiteren Verlauf des Projektes entscheiden wird. Wie Projektinitiator Reto Paul Grimm

### Die Aaregondel – eine Verbindung zwischen Solothurn und dem Attisholz-Areal



Quelle: Garaventa/StepMap, 123map – Daten: Openstreetmap, Lizenz Odbl 1.0; Karte: stb

sagt, soll die Studie bis im späteren Herbst vorliegen. Sie soll den Fokus insbesondere auf zwei zentrale Bereiche des Projektes legen: die Linienführung und den Nutzen einer solchen Bahn als Ergänzung zum bestehenden ÖV-Angebot.

**Sutter: «Es wird politischen Willen brauchen»**

Wie zentral die Linienführung ist, das wurde Grimm auch bewusst, als er sich mit dem Baujuristen des Zürcher Zooseilbahn-Projektes unterhielt. Seit 18 Jahren läuft das Projekt und noch immer gibt es keine Seilbahn von Bahnhof Stettbach zum Zürcher Zoo. «Man muss die baurechtliche Situation aufs Genaueste analysieren, von Anfang an, wenn man nicht in einen Hammer laufen will», hat Grimm als Lehre aus den Gesprächen gezogen.

Die grössten Herausforderungen sieht Sutter im Bereich Naturschutz kommen. Das habe der mediale Aufschrei nach Publikwerden des Projektes unterstrichen. Als verspäteter Aprilscherz wurde die Idee damals kurzerhand abgetan. Unterdessen aber ist man in Dialog, schon hat ein erstes Treffen zwischen Sutter, der IG Aaregondel und den Solothurner Umweltschutzorganisationen (USO) stattgefunden.

«Wir haben Möglichkeiten, die Linienführung zu optimieren. Aber Seilbahnen machen nicht gerne Kurven», sagt Johannes Sutter, der Mann, der die Machbarkeitsstudie durchführen wird. Eine Prognose will er auf Anfrage nicht machen. Sutter: «Klar ist, dass es ein langer Prozess wird und es irgendwann auch um den politischen Willen gehen wird.»

Die Studie, die Sutter durchführen wird, ist zum Teil auch durch ein Crowdfunding finanziert. Aber, wie Grimm sagt, sei Sutter mit dem Preis extrem entgegengekommen. Auch weil er, so Sutter gegenüber dieser Zeitung, «es einfach eine tolle Idee finde», die Stadt Solothurn mit den Boomregionen Riverside und Attisholz auf diese Weise zu verbinden. Lärmarm, emissionsfrei, ohne Wartezeit, platzsparend und erst noch mit tollem Fahrerlebnis.

Wenn man Sutter so sprechen hört, wird einem klar, der Mann staunt, dass das Seilbahmland Schweiz noch immer keine urbane Seilbahn kennt. Obwohl es zahlreiche Projekte gibt. Und diese auch etliche Probleme lösen könnten. Wohin die Reise geht, wagt Sutter nicht zu prophezeien. Das wäre schlicht nicht seriös. Aber eines hat Sutter längst bewiesen: Er hat einen langen Schnauf. Und er ist von der Idee begeistert.