

# Bundesverwaltungsgericht

## Eine absurde Argumentation

Dass die Auseinandersetzung um den Abbruch der historischen Seilbahn vor Bundesverwaltungsgericht landen würde, war von keiner Seite gewünscht worden, aber die logische Konsequenz aus sämtlichen Verfahrensmängeln (siehe Artikel Bundesämter/Solothurner Behörden).

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellte sich von Anfang an auf den Standpunkt, die Sesselbahn des Typs Von Roll 101 könne nicht mehr saniert werden. Den Beweis für diesen Standpunkt erbrachte das BAV während des gesamten Verfahrens nicht, hielt aber eisern an seiner Behauptung fest – und das Bundesverwaltungsgericht stützte sich in seinem Urteil auf der Aussage des BAV ab. Die unbewiesene „Nichtsanierbarkeit“ ist auch insofern befremdend, als das BAV als Leitbehörde die Verfahren offiziell ergebnisoffen durchzuführen hat, im konkreten Fall am Weissenstein jedoch von Anfang an parteilich auftrat.

Fakt ist, dass es an der historischen Bedeutung der VR101 nichts zu rütteln gab, das BAV unternahm jedenfalls keinen Versuch in diese Richtung. Vielmehr führte es die Auseinandersetzung um Erhalt oder Abbruch über Sicherheitsfragen. Die dramatischen Töne, die das BAV dabei anschlug, standen jedoch im Widerspruch zu zwei Tatsachen. Zum einen war der Sesselbahn (eine Bedingung jeder Betriebskonzession) jedes Jahr bescheinigt worden, sie sei gut gewartet, sicher und könne weiter betrieben werden. Dass das mehr ist als eine Floskel, wurde im Prozess einer Walliser Seilbahn vom Bundesgericht bestätigt. Zum anderen ist das BAV befugt, Anlagen, die es als nicht sicher einstuft, von einem Tag auf den anderen zu schliessen. Das hielt das Amt beim Sessellift jedoch nicht für nötig.

Für Pro Sesseli und den Schweizer Heimatschutz war es also von Anfang an ein zentrales Anliegen, die Sanierbarkeit der historischen Sesselbahn zu beweisen. Dies umso mehr, als der von BAV und SWAG eingesetzte Gutachter Hilar Manz zum Schluss gekommen war, eine Sanierung sei unter den erwartbaren Einschränkungen durchaus möglich. Manz wurde daraufhin vom BAV mangelndes Sachverständnis vorgeworfen.

Dieser Vorwurf ist nicht frei von Ironie. Es gibt in der Schweiz eine überschaubare Zahl von Seilbahnen und Menschen, die von ihrem Betrieb leben. Es gibt zwei Unternehmen, die Seilbahnen bauen (die Garaventa, ein Tochterunternehmen der österreichischen Firma Doppelmayr, die für die Seilbahnen am Weissenstein zuständig war und ist sowie ihre kleinere Konkurrentin Bartholet) und es gibt eine beschränkte Zahl von Gutachtern. All diese Betriebe und Gutachter sind für ihre Tätigkeit auf Lizenzen des BAV angewiesen – das gleichzeitig seine eigene Kontrollbehörde ist. Ein Interessenskonflikt, wie er wohl nur in Nischengebieten möglich, der Bundesverwaltung aber unwürdig ist. Einen Einspruch des Schweizer Heimatschutzes, das BAV müsse wegen Befangenheit in Ausstand treten, lehnte das Bundesverwaltungsgericht trotzdem ab.

Nach dem Gutachten Manz fanden Gespräche zwischen Pro Sesseli und dem CEO der Bartholet statt. Dieser war in seiner Zeit als Angestellter der Garaventa für den Einbau des Transportsystems in der Zwischenstation Nesselboden zuständig gewesen, somit mit dem System VR101 vertraut – und von dessen Sanierbarkeit überzeugt. Die Bartholet hätte den Auftrag auch ausgeführt und der historischen Bahn die Unternehmergarantie gegeben, die für eine Betriebsbewilligung nötig ist.

Um die Sanierbarkeit zu beweisen, schlug die Bartholet den Beizug eines unabhängigen Experten vor. Pro Sesseli und der Schweizer Heimatschutz wandten sich deshalb an Heinz Millner in Dornbirn (Ö).

Der Seilbahnspezialist ist auf europäischer Ebene zertifiziert und arbeitet zusätzlich als Gutachter für die Beurteilung von Seilbahnunfällen an Gerichten der EU. Millner erklärte sich bereit, eine Expertise zur Sanierbarkeit der VR101 zu erstellen.

Die Anwälte des Schweizer Heimatschutzes konnten vor Bundesgericht den Zugang Millners zu den technischen Unterlagen der VR101 erwirken, die sich im Besitz von SWAG und BAV befinden. Anschliessend war für Millner von entscheidender Bedeutung, ob die Klemmen, mit denen die Sessel an die Transportseile gehängt werden, auf einen höheren Sicherheitsstandard gebracht werden könnten. Für entsprechende Versuche und Tests brauchte Millner eine Originalklemme. SWAG und BAV verweigerten die Herausgabe und das Bundesverwaltungsgericht hat sie in dieser Haltung unterstützt. Mehr noch: es warf Millner später im Urteil vor, den Beweis für eine mögliche Anpassung der Klemmsicherheit nicht erbracht zu haben und es vertrat die erwiesenermassen falsche These, man habe nie zuvor die Voraussetzungen für eine technische Prüfung verlangt.

Zu weiteren strittigen Punkten, die Millner entkräftete, wollte das Bundesverwaltungsgericht hingegen keine Stellung beziehen mit der Begründung, es vertraue auf die Kompetenz des BAV als Kontrollbehörde. Und da das Gericht Millner verweigert hatte, die Sanierbarkeit der Klemmen zu beweisen, schmetterte es die Klage des Heimatschutzes mangels Beweisen ab. Man braucht kein Anwalt zu sein, um die Absurdität dieser Begründung zu begreifen. Oberrichter Prof. Dr. Arnold Marti hat sie in seinem Gutachten zu den Ereignissen denn auch als „unhaltbar“ taxiert.

Mit der Abweisung der Klage war das Verfahren allerdings zu Ende. Aus verfahrenstechnischen Gründen, aber auch weil das Verbandsbeschwerderecht zu jenem Zeitpunkt durch eine Initiative unter Druck geraten war, verzichtete der Schweizer Heimatschutz auf den allgemein erwarteten und berechtigten Weiterzug ans Bundesgericht. Den Abstimmungsausgang wollte man nicht mit einem Prozess belasten, der von der Gegenseite in der Öffentlichkeit längst erfolgreich als „Zwängerei“ dargestellt worden war. Somit war das Ende der VR101 besiegelt.

## Zwei Nachträge

### Eins

Als „Beweis“ für die Nichtsanierbarkeit der VR101 auf den Weissenstein wurde gelegentlich ihre Schwesterbahn aufs Mückentürmchen nahe der tschechischen Stadt Krupka angeführt. Auch deren Abbruch, hiess es, stehe aus Sicherheitsgründen unmittelbar bevor. Inzwischen ist die Bahn renoviert, erfüllt die Sicherheitsbestimmungen der EU, die mindestens so streng sind wie jene der Schweiz wenn nicht strenger, und ist nun weltweit die letzte bestehende Anlage des Typs VR101.

### Zwei

Aufgeschreckt von den Ereignissen am Weissenstein, reichte der Obwaldner Ständerat Hans Hess (FDP) im September 2013 eine Motion ein. In dieser verlangt er die Schaffung von rechtlichen Grundlagen zum Betrieb historischer Bergbahnen. Es habe sich in letzter Zeit ein Bewusstsein für deren Wert entwickelt, das sie zu touristischen Attraktionen mache. In seiner Motion verweist Hess zudem auf die schwierige finanzielle Lage vieler alter Bahnen, die es sich auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht würden leisten können, ihre Technik auf den geforderten Stand des BAV umzurüsten. Müssten sie dies „bloss aufgrund der rigiden Umsetzung der aktuellen Normen“ (Zitat) tun, würde so mancher Ersatz einer bestehenden Bahn durch einen Neubau mangels Finanzen gar nicht mehr erfolgen.

Was Hess in seiner Motion wohlweislich nicht genauer ausführte: Bei vielen dieser Bahnen sind Klemmen der Firma Gianola im Einsatz, die zwar nicht identisch mit jenen der VR101 sind jedoch sehr ähnlich. Und die Klemmen der VR101 hat das BAV aus Sicherheitsgründen ja nicht mehr erlaubt.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Wir zitieren kommentarlos aus seiner Stellungnahme vom 20.11.2013:

„Das BAV ist sich der Problematik des Erhalts älterer/historischer Luftseilbahnen bewusst. Bereits heute bestehen die rechtlichen Grundlagen dafür, dass Seilbahnen (Luftseilbahnen ebenso wie Standseilbahnen) grundsätzlich unter Beibehaltung ihrer Originalsubstanz so lange betrieben werden dürfen, wie sie nachweislich in ihrem ursprünglichen, betriebssicheren Zustand instand gehalten werden. Es sind also nicht die Vorschriften, die einen Betreiber zum Ersatz seiner Seilbahn zwingen.“

Nach dieser bundesrätlichen Antwort müsste der Sessellift auf den Weissenstein nach wie vor fahren können: „Es sind also nicht die Vorschriften, die einen Betreiber zum Ersatz seiner Seilbahn zwingen.“

Solothurn, 20. Mai 2015

© PROSESSELI