

Die Rolle der Solothurner Behörden

Die verordnete Bahn

Der Kanton Solothurn ist wirtschaftlich unter Druck, weil er stark abhängig ist von seiner Industrie, die in der Schweiz seit Jahren mit einer zunehmend verschärften europäischen Konkurrenz zu kämpfen hat. Das ist unbestritten. Und wenn sich die Solothurner Regierung für wirtschaftliche Anliegen stark macht, erfüllt sie eine ihrer Aufgaben. Das darf aber nicht soweit gehen, dass sich Regierung und Ämter in der Rolle eines Anwalts wieder finden, der die Interessen einer privaten Organisation über öffentliche Interessen stellt, wie es im Streit um die historische Seilbahn geschehen ist.

Aus Sicht von Pro Sesseli ist nicht störend, dass die Abklärungen der SWAG um einen allfälligen Neubau beim damals zuständigen Regierungsrat Walter Straumann begonnen haben. Dass er sich danach fürs Patronatskomitee der Gondelbahn aufstellen liess (genauso wie Regierungsrätin Esther Gassler, ihrerseits zuständig für den Solothurner Tourismus), könnte man noch als Ausrutscher in der Euphorie werten, der erfahrenen Politikern zwar nicht passieren sollte, aber auch Politiker sind nur Menschen.

Es ist jedoch einer Demokratie unwürdig, dass Straumann und Gassler bei der Besprechung der vorgeschlagenen Richtplananpassung genauso wenig in den Ausstand getreten sind wie Regierungsrat Christian Wanner, seines Zeichens Vorstandsmitglied des Schweizerischen Landschaftsschutzes. Der emeritierte Staatsrechtprofessor der Uni Freiburg Dr. Thomas Fleiner hat für dieses Vorgehen nicht zu Unrecht das Wort „Bananenrepublik“ in den Mund genommen.

Vollends unverständlich wird das Verhalten der Solothurner Regierung, wenn man bedenkt, dass die Befürworter der historischen Sesselbahn mit Hansjörg Wyss den CEO eines international tätigen Medizinkonzerns in ihren Reihen hatten: Synthes hat seinen Schweizer Hauptsitz im Kanton Solothurn und betreibt mehrere Produktionsstandorte. Er hatte zugesagt, die Sanierung der historischen Bahn mit einem namhaften Betrag zu unterstützen (wie er das schon bei der Furkabahn getan hat) und er hatte geschäftliche Interessen, den Standort Solothurn für seinen Konzern attraktiver zu machen. Man kann es ein Versäumnis der Solothurner Regierung nennen, seiner Bereitschaft nicht mit mehr Wohlwollen begegnet zu sein.

Stattdessen gewährte der Regierungsrat der Bahn in einem ausserordentlichen Verfahren ein zinsloses Darlehen in der Höhe von drei Millionen. Dies wohlgermerkt nachdem der private Bauherr seine völlig unzureichend berechneten Kosten von 10 bis 12 Millionen auf 24 Millionen hatte korrigieren müssen. Dabei wies er schon bei der Hälfte der Summe ein negatives Ergebnis in der hypothetischen Betriebsrechnung aus – obwohl er von einer annähernden Verdoppelung des Besucheraufkommens ausgeht. Der Regierungsrat gewährte ihm trotzdem das Darlehen zur „Weiterentwicklung in Tourismus und Gewerbe durch regional verankerte, kompetitive Wertschöpfungsketten“ – und dies in einer Landschaft, die durch das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler geschützt ist und weitgehend nicht verbaut werden kann. Dass der Regierungsrat seinen Beschluss auch erst Tage nach allen anderen Geschäften dieser Sitzung im Web veröffentlichte, kannte man schon aus dem vorangegangenen Verfahren.

Das Solothurner Amt für Raumplanung (ARP) hat mehrmals Dokumente bei öffentlichen Auflagen nicht aufgelegt und diese auch erst dann herausgegeben, wenn die Gesuchsteller persönlich auf dem Amt Druck machten (Gutachten der ENHK und Umweltverträglichkeitsprüfung). Obwohl das ARP intern schon früh darauf aufmerksam gemacht worden war, dass der Erhalt der Bahn zwingend noch

von der Eidgenössischen Kommission für Denkmalschutz und die geplante Richtplananpassung durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission geprüft werden müssten, gab sich das Amt offiziell erstaunt, als der Solothurner Heimatschutz Einspruch erhob.

Fraglich ist auch, weshalb das Amt für Raumplanung – wohl wissend, welches Ausmass ein Bewilligungsverfahren für Abriss und Neubau einer Seilbahn benötigt – so lange einer informellen Arbeitsgruppe vorstand, die einzig vom Neubau auszugehen hatte. Um Kosten zu sparen, hätte das ARP die SWAG frühzeitig darauf aufmerksam machen müssen, welches Verfahren ihr bevorstehe und welche Konsequenzen es haben könnte – nämlich den Erhalt der Bahn.

Im Rückblick erwecken die Vorkommnisse vielmehr den Eindruck, man habe durch das mangelhafte Vorgehen (das von verschiedenen Seiten gerügt wurde) von Anfang an darauf abgezielt, ein fait accompli zu schaffen, um die vernichtenden Stellungnahmen von EKD und ENHK auszuhebeln. Das ARP war sich auch nicht zu schade, dem Heimatschutz vorzuwerfen, er erhebe nur Einsprache und präsentiere keine Lösung. Erstens forderte der Heimatschutz lediglich ein korrektes Verfahren (was in der Folge nie stattfand), zweitens ist es nicht Aufgabe des Heimatschutzes, Anlagen zu betreiben (was auch das ARP weiss) und drittens haben Heimatschutz und Pro Sesseli alles unternommen, um konkrete Lösungen zu präsentieren: Es wurde das Geld für die Sanierung organisiert und zu deren Zweck eine Stiftung gegründet, es wurden Studien, Konzepte und Gutachten zu Bahn, Tourismus und Vermarktung erstellt – das Amt für Raumplanung sah trotzdem keinen Grund, darauf einzugehen. So lässt sich der Verdacht einer „verordneten Bahn“ nicht von der Hand weisen.

Welchem Verständnis von Wirtschaftsförderung die Durchsetzung einer Bahn dient, die von Anfang an grosse Gefahr läuft, rote Zahlen zu schreiben und die in einem umkämpften Markt über kein Alleinstellungsmerkmal verfügt, diese Fragen bleiben offen.

Solothurn, 20. Mai 2015
© PROSESSELI