

- 57 Irrgarten: Wer kennt den Weg zum Rechtsschutz?
Markus Müller

- 59 Die Umsetzung der Zweitwohnungsinitiative – eine Zwischenbilanz.
Alain Giffel

Rechtsprechung

- 83 Schul- und Bildungswesen. Zürich. Voraussetzungen, unter welchen die Bewertung einer überarbeiteten Masterarbeit angefochten werden kann (Rekurslegitimation); § 21 Abs. 1 und § 64 Abs. 1 VRG/ZH. Kommentar (*Markus Müller*)
- 88 Schul- und Bildungswesen. St. Gallen. Krankheitsbedingte Nachteilsausgleiche zwecks Wahrung der Chancengleichheit; Anspruch auf Anpassung der Prüfungsbedingungen; Art. 8 Abs. 2 BV, BehiG, Art. 2 lit. b und Art. 60 Abs. 1 KV/SG, Art. 34 Abs. 1 USG/SG. Kommentar (*Herbert Plotke*)
- 99 Schul- und Bildungswesen. Zürich. Nichtbestehen der Frobezeit. Verfassungsmässiger Anspruch auf Nachteilsausgleich im Zusammenhang mit ADHS. Art. 8 Abs. 2 und 4 BV; §§ 9 und 13 Promotionsreglement für die Gymnasien des Kantons Zürich vom 10. März 1998.
- 104 Natur- und Heimatschutz. Bund. Plangenehmigung betreffend Bau der Kabinenbahn Oberdorf – Nesselboden – Weissenstein. Frage der Erhaltung der bisherigen Sesselbahn und der Natur-, Landschafts- und Denkmalverträglichkeit sowie des Bedürfnisses und der Wirtschaftlichkeit des Neubauprojekts; Art. 3, 5, 6 und 18 NHG, Art. 9 und 11 PBG. Kommentar (*Arnold Marti*)

Plangenehmigung betreffend Bau der Kabinenbahn Oberdorf — Nesselboden — Weissenstein; Frage der Erhaltung der bisherigen Sesselbahn und der Natur-, Landschafts- und Denkmalverträglichkeit sowie des Bedürfnisses und der Wirtschaftlichkeit des Neubauprojekts; Art. 3, 5, 6 und 18 NHG, Art. 9 und 11 PBG.

Natur- und Heimatschutz
BUND

Rechtmässigkeit des verfügten Abbruchs der bisherigen Sesselbahn: Die bestehende Sesselbahn Weissenstein ist als letzte noch betriebene Einseil-Umlaufsesselbahn nach dem System Von Roll VR 101 als Kulturdenkmal zu qualifizieren. Die Tatsache, dass die Sesselbahn Weissenstein nicht in einem (Bundes-) Inventar im Sinne von Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) aufgenommen ist, hat lediglich die Konsequenz, dass sie nicht unter den Schutz von Art. 6 NHG fällt. Sie genießt aber immerhin den Schutz von Art. 3 Abs. 1 NHG. Art. 3 NHG verlangt keinen absoluten Schutz, doch ist der Eingriff nur gestattet, wo ein überwiegendes allgemeines Interesse dies erfordert. Bei der nach Art. 3 NHG gebotenen Interessenabwägung sind — anders als nach Art. 6 Abs. 2 NHG — sämtliche Interessen, und nicht nur solche von nationaler Bedeutung, zu berücksichtigen (E. 3).

Vorliegend haben die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) in einem Gutachten die Sesselbahn als sanierbar erachtet, ohne dass dadurch deren Denkmaleigenschaft geschmälert werde. Grundsätzlich kommt dem Gutachten der Fachkommissionen ENHK und EKD grosses Gewicht zu. Im vorliegenden Fall ist jedoch das Bundesamt für Verkehr (Vorinstanz) zu einem anderen Ergebnis gelangt als die beiden Kommissionen und das Bundesamt für Kultur (BAK), wobei in diesem Fall triftige Gründe vorgelegen haben, um vom Ergebnis der Begutachtung der Fachkommissionen abzuweichen. Die Vorinstanz hat die bestehenden Gutachten grundlegend analysiert und eigene Abklärungen getätigt. Im Bereich der Sesselbahnen kommt der Vorinstanz zudem ein ausgeprägtes Fachwissen in technischen Fragen zu. Die Interessenabwägung nach Art. 3 NHG führt im vorliegenden Fall zum Ergebnis, dass die Sesselbahn Weissenstein aus Sicherheitsgründen nicht mehr wie bis anhin betrieben werden kann und keine anderen überwiegenden Interessen vorliegen, die für ihren Erhalt sprechen würden. Insbesondere hätte eine Sanierung zur Folge, dass die aus denkmalschützerischen Gründen erhaltenswerten Bestandteile, welche gerade den Zeugniswert der Sesselbahn ausmachen, verschwinden würden. Die Vorinstanz ist zu Recht zum Ergebnis gekommen, dass die bisherige Sesselbahn Weissenstein nicht saniert werden kann und daher abzubrechen ist. Die vom Beschwerdeführer (Schweizer Heimatschutz) beantragte Auflage, wonach die bestehende Sesselbahn einzulagern sei, damit ein späterer ganzer oder teilweiser Wiederaufbau an einem anderen Ort möglich bleibe, wäre für die Seilbahn Weissenstein AG (Beschwerdegegnerin) mit unzumutbar hohen Kosten verbunden und ist daher unverhältnismässig (E. 4).

Rechtmässigkeit der Erteilung der Konzession und der erforderlichen Bewilligungen für das geplante Projekt: Der gesamte obere Teil des neu geplanten Projekts für eine Kabinenbahn kommt ins Objekt Nr. 1010 >Weissenstein< des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) zu liegen. Die Aufnahme eines Objekts von nationaler Bedeutung in ein Bundesinventar im Sinne von Art. 5 NHG führt dazu, dass es nach Art. 6 Abs. 1 NHG die grösstmögliche Schonung verdient. Bei Beeinträchtigungen eines BLN-Objekts sind schwere Eingriffe, das heisst umfangreiche, nicht rückgängig zu machende, auf das Schutzziel ausgerichtete Beeinträchtigungen von leichten Eingriffen zu unterscheiden, die nur mit einem geringfügigen Nachteil für das Schutzziel verbunden sind. Vorliegend ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz von der Einschätzung der beratenden Fachkommission ENHK abgewichen und — wie auch das Bundesamt für Umwelt (BAFLI) — nicht von einer schweren Beeinträchtigung des BLN-Objekts ausgegangen ist. Die Vorinstanz hat nämlich der Tatsache Rechnung getragen, dass mit dem neuen Projekt eine Ersatzanlage für eine vor der Aufnahme des Weissenstein ins BLN bereits bestehende Sesselbahn erstellt werden soll. Zudem hat sie berücksichtigt, dass das ursprüngliche Gesuch in verschiedener Hinsicht verbessert worden ist und die neue Bahn auch Vorteile mit sich bringt. Demgegenüber haben die Fachkommissionen ENHK und EKD eine solch umfassende Interessenabwägung in ihren Gutachten und Stellungnahmen nicht durchgeführt, was ihre Aussagekraft abschwächt (E. 5). Während schwere Eingriffe nur zulässig sind, wenn sie durch ein mindestens gleichwertiges Interesse gerechtfertigt werden, welches von nationaler Bedeutung sein muss, lässt sich ein leichter Eingriff auch durch andere Öffentliche Interessen rechtfertigen, die nicht zwingend von

nationaler Bedeutung sind. Die von der Vorinstanz für den leichten Eingriff in das BLN-Objekt vorgenommene Interessenabwägung erweist sich vorliegend als rechtmässig. In diesem Fall liegen verschiedene Interessen vor, welche dem Erhaltungsinteresse des BLN-Objekts mindestens gleichwertig gegenüberstehen. Zudem sind mittels Projektoptimierungen verschiedentlich Verbesserungen erreicht worden. Die von der Vorinstanz erlassene Plangenehmigungsverfügung berücksichtigt somit insgesamt das Schonungsgebot im Sinne von Art. 6 Abs. 1 NHG (E. 6).

In Bezug auf die Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Kantonalen Richtplan sind dieselben Interessen zu berücksichtigen wie im Rahmen der Überprüfung des Plangenehmigungsentscheids. Da dort eine umfassende und korrekte Interessenabwägung stattgefunden hat, muss die Frage der akzessorischen Anfechtbarkeit des Richtplanbeschlusses nicht abschliessend beantwortet werden (E. 7).

Mit den vom BAFLI als umweltrechtliche Fachstelle geforderten und von der Vorinstanz zu Recht in die Plangenehmigungsverfügung aufgenommenen Massnahmen werden die Auswirkungen auf die betroffenen schutzwürdigen Lebensräume soweit als möglich minimiert. Der Biotopschutz nach Art. 18 NHG ist nicht verletzt (E. 8).

Das Kurhaus Weissenstein, welches sich auf der Bergkuppe des Weissenstein direkt neben der bisherigen bzw. der projektierten neuen Bergstation befindet, steht unter dem Schutz von Art. 3 NHG. Die ENHK, die EKD und auch das BAK haben sich damit begnügt, in pauschaler Weise die geplante Bergstation zu kritisieren und als einzige gangbare Option die Erhaltung der bisherigen Bergstation zu nennen. Demgegenüber hat die Vorinstanz in Bezug auf den Denkmalschutz des Kurhauses eine vollständige Interessenabwägung vorgenommen und die Beschwerdegegnerin hat ausführlich zu Projektvarianten Stellung bezogen. Auch diesbezüglich ist durch die projektierte und genehmigte Gondelbahn keine Verletzung von Art. 3 NHG auszumachen (E. 9). Die Vorinstanz hat die Voraussetzungen für die Erteilung einer Personenbeförderungskonzession nach Personenbeförderungsgesetz (PBG) zu Recht bejaht. Es besteht ein Transportbedürfnis für die projektierte Seilbahn und auch die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Konzessionserteilung gemäss Art. 9 bzw. Art. 11 PBG sind erfüllt (E. 10).

(Bundesverwaltungsgericht, I. Abteilung, 27. Mai 2013, A-1112/2012, BVGE 2013 S. 430 ff.; rechtskräftig)

Kommentar von Arnold Marti

Im vorliegenden Fall, welcher die Gemüter im Kanton Solothurn in den letzten Jahren stark erhitzte und auch entzweite, hat der Schweizer Heimatschutz den Konzessions- und Plangenehmigungsentscheid des Bundesamts für Verkehr (BAV) vom 25. Januar 2012 betreffend den von der Seilbahn Weissenstein AG geplanten Bau der Kabinenbahn Oberdorf-Nesselboden-Weissenstein (Ersatzanlage für die bestehende Zweier-Sesselbahn) angefochten, mit welcher das bekannte Solothurner Ausflugsziel neu durch Sechser-Gondeln für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden soll. Die bisherige Seilbahn hat ihren Betrieb bereits am 1. November 2009 eingestellt weil eine Verlängerung der Betriebsbewilligung aus Sicherheitsgründen nicht möglich war. Es handelte sich um die letzte in der Schweiz betriebene Sesselbahn mit zur Fahrtrichtung quergestellten Sesseln, eines damals sehr attraktiven schweizerischen Fabrikates, wie es in der Zeit des aufstrebenden Tourismus in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts an verschiedenen Orten im Einsatz stand. Das Bundesamt für Kultur (BAK) hat diese Seilbahn in ein Seilbahninventar aufgenommen (vgl. BAK [Hrsgb, Schweizer Seilbahninventar, Bern 2011, Objekt Nr. 31 und 32) und setzte sich zusammen mit dem Heimatschutz und lokalen Organisationen (Verein «Pro Sesseli» und Stiftung «Historische Seilbahn Weissenstein») für den Erhalt der bisherigen Bahn ein. Die lokalen Organisationen hatten im Plangenehmigungsverfahren vor dem BAV keine Parteistellung, da ihnen ein Beschwerderecht nach Art. 12 Abs. 1 lit b NHG fehlt. Einen Einbezug dieser Organisationen, welche eine Oberrahme und Sanierung der historischen Bahn angeboten hatten, im Rahmen einer Mediation nach Art. 33b VwVG hat die Bahngesellschaft abgelehnt (E. 1.4). Beim erwähnten Inventar handelt es sich nicht um ein formelles, vom Bundesrat in Verordnungsform erlassenes Bundesinventar i.S.v. Art. 5 NHG mit erhöhter Schutzwirkung gemäss Art. 6 NHG (Erfordernis mindestens gleichwertiger nationaler Eingriffsinteressen), sondern um eine rein informelle Entscheidungsgrundlage, welche die Beurteilung der Schutzwürdigkeit von Seilbahnen im Rahmen einer Interessenabwägung nach Art. 3 NHG erleichtern soll (vgl. E. 3.3).

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich bereits in einem früheren Entscheid (Gondelbahn Kandersteg-Oeschinensee) mit der Schutzfrage bei einer solchen Sesselbahn, der zweitletzten dieser Art, befassen müssen (vgl. ZB1 110/2009, S. 392 ff., mit Bemerkungen). Damals war jedoch noch das frühere Recht anwendbar, welches für die Erstellung einer neuen Seilbahn sowohl Entscheide von Bundesbehörden als auch von kantonalen Behörden verlangte, während vorliegend das konzentrierte einheitliche Verfahren auf Bundesebene nach dem neuen Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006 (SebG; SR 743.01) Anwendung fand (umfassender Plangenehmigungsentscheid des BAV mit Weiterzugsmöglichkeit an das

Bundesverwaltungsgericht und alsdann an das Bundesgericht; vgl. dazu die Bemerkungen zum erwähnten Entscheid, S.401 ff.). Allerdings bestanden auch im vorliegenden Fall wichtige Implikationen aus dem kantonalen Recht, da das Projekt des Abbruchs der bestehenden Sesselbahn und der Schaffung einer neuen, leistungsfähigeren Gondelbahn mit einem anderen Trasse am Solothurner Hausberg durch planerische Entscheide des Kantons Solothurn eingeleitet wurde, namentlich durch eine regierungsrätliche Richtplananpassung vom 9. Juni 2009 («Interessengebiet für Freizeit und Erholung: Weissenstein») und eine parallel dazu vom Bau- und Justizdepartement erlassene «Kantonale Nutzungsplanung Gesamtprojekt Weissenstein» mit Zonen- und Erschliessungsplänen sowie verkehrspolizeilichen Massnahmen (Parkierungsverbote entlang der Passstrasse; Fahrverbot für den Pass an Sonn- und Feiertagen). Gegen die Nutzungsplanung erhoben zahlreiche Einzelpersonen, Gemeinden und Organisationen Einsprache an den Regierungsrat. Er wies diese am 27. April 2010 grösstenteils ab und genehmigte die verschiedenen Planungsmassnahmen, erklärte das Rodungsgesuch und die dagegen erhobenen Einsprachen sowie die Einsprachen gegen den Ersatz der bestehenden Sesselbahn aber als gegenstandslos, weil diese Aspekte allein im konzentrierten Bundesverfahren zu prüfen seien. Diese Vorgeschichte führte im Plangenehmigungsverfahren allerdings insofern zu einer Kontroverse zwischen den Parteien und auch zwischen den involvierten Bundesstellen, als umstritten war, inwiefern mit der am 12. März 2010 erfolgten bundesrätlichen Genehmigung der Richtplananpassung (vgl. dazu BB1 2010, S. 2666) bereits definitiv bzw. jedenfalls behördenverbindlich über die Zulässigkeit des Seilbahnabbruchs bzw. -ersatzes entschieden worden sei, und ob das BAK im Plangenehmigungsverfahren weiterhin eine abweichende Meinung zugunsten der Erhaltung der historischen Seilbahn vertreten dürfe (vgl. dazu auch das in E. 7.2 erwähnte Gutachten des Bundesamtes für Justiz vom 31. August 2010, welches von der Verbindlichkeit des Richtplanentscheids ausgeht, aber einem Rückkommen auf die Schutzfrage nicht völlig ausschliesst [der Autor dieser Bemerkungen hat dazu für den Beschwerdeführer ein Gegengutachten verfasst]). Diese Problematik bildete auch Gegenstand eines parlamentarischen Vorstosses, bei dessen Beantwortung der Bundesrat den Verfahrensgang erläuterte (Interpellation Nr. 10.3670 des damaligen Solothurner Ständerats Rolf Büttiker vom 20. September 2010).

Das BAV hat in der Folge gestützt auf das erwähnte Gutachten die entsprechende Stellungnahme des BAK aus den Akten gewiesen und ist nicht auf sie eingetreten (Plangenehmigungsentscheid vom 25. Januar 2012 E. A/4, S. 32).

Dieses angesichts der materiell und verfahrensrechtlich beschränkten Tragweite des Richtplanentscheids nicht unproblematische Vorgehen ermöglichte es dem BAV, -Ober die Plangenehmigung ohne Durchführung eines Bereinigungsverfahrens, wie es bei abweichenden Stellungnahmen der Fachbehörden vorgeschrieben ist (Art. 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 [RVOG; SR 172.010]), zu entscheiden. Im gerichtlichen Beschwerdeverfahren hat das BAK zwar an seinem abweichenden Standpunkt für eine Erhaltung der Sesselbahn festgehalten (vgl. Sachverhalt D.d; zur Rechtsgrundlage dieses Verhaltens Art. 62b Abs. 4 RVOG), doch ist das Bundesverwaltungsgericht nicht auf die erwähnte Problematik (fehlendes Bereinigungsverfahren) eingegangen, zumal dies im gerichtlichen Beschwerdeverfahren offenbar auch nicht gerügt worden ist. Die Durchführung eines förmlichen Bereinigungsverfahrens zwischen den Departementen bzw. im Falle einer Nichteinigung ein Entscheid auf Bundesratsebene hätte allerdings möglicherweise auch nicht zu einem anderen Ergebnis geführt, da der Bundesrat die vorgängige Richtplangenehmigung in Kenntnis der abweichenden Haltung des BAK vorgenommen hat. Dieser Umstand zeigt aber einmal mehr die problematische präjudizielle Bedeutung des Richtplanverfahrens, welches ohne förmliche Beteiligung der privaten Betroffenen durchgeführt wird. Der Beschwerdeführer hat in diesem Zusammenhang eine akzessorische Prüfung des Richtplanentscheids verlangt. Während die Bahngesellschaft die Legitimation des Heimatschutzes dazu nach Abschluss der kantonalen Planungsverfahren gestützt auf Art. 12c Abs. 3 NHG in Frage stellte, hat das Bundesverwaltungsgericht die Legitimation grundsätzlich bejaht, da die Seilbahn-Schutzfrage in den kantonalen Planungsverfahren nicht abschliessend geprüft werden konnte (E. 1.3). Es hat nach der seilbahnrechtlichen Prüfung der Schutzfrage aber wohl zutreffend festgehalten, eine separate Prüfung der raumplanerischen Entscheide erübrige sich, weil dieselben Interessen im Spiel stünden bzw. zu prüfen waren (E. 7.5).

Insgesamt wurden die dargestellten, für das Funktionieren des bundesrechtlichen Verfahrens-Konzentrationsmodells sehr interessanten verfahrensrechtlichen Fragen im Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts nicht restlos geklärt. In materieller Hinsicht erscheint der ausführlich begründete Entscheid auf den ersten Blick als nachvollziehbar. Anders als im Fall «Kandersteg» ging es hierbei nicht in erster Linie um eine Abwägung von Schutzinteressen an der Erhaltung eines Kulturdenkmals und Interessen an einer touristischen Aufwertung durch eine leistungsfähigere Seilbahn, sondern um heikle Fragen der technischen Sicherheit bei einer an sich erhaltenswerten historischen Seilbahn, welche eingehende Erörterungen erforderten. Obwohl das BAK und die ebenfalls zugezogenen NHG-Fachkommissionen (ENHK und EKD) u.a. gestützt

auf ein bereits im kantonalen Richtplanverfahren eingeholtes technisches Fachgutachten in ihren Fachstellungnahmen zum Schluss kamen, die bestehende Seilbahn könne saniert werden, ohne dadurch die Denkmaleigenschaft zu schmälern, wozu auch eine neue vom Beschwerdeverfahren in Auftrag gegebene Sicherheitsanalyse vorlag, kam das Bundesverwaltungsgericht gestützt auf die Feststellungen des BAV als technischer Fachbehörde und eigene zusätzliche Abklärungen im Rahmen eines Augenscheines zur Auffassung, das BAV habe überzeugend dargelegt, dass nicht bloss einzelne Komponenten (Klemme, Rollenbatterien) ausgewechselt und eine Seilüberwachungsanlage eingebaut werden müsse, sondern viel weitreichendere Erneuerungen erforderlich waren, welche wiederum weitere Änderungen nach sich zogen (grössere Stationsgebäude, massivere Stützen, höhere Linienführung). Letztlich kamen die Anpassungen den Dimensionen der neu projektierten Bahn gleich, ohne dass dabei die erhaltenswerten Elemente des als Zeitzeugen geltenden bisherigen technischen Systems beibehalten werden könnten. Eine solche bloss Replika-Anlage liege aber nicht im Sinne des mit dem Seilbahninventar angestrebten Schutzes der ursprünglichen Technik bzw. der historischen Sesselbahn, weshalb die Interessenabwägung zugunsten der verlangten Abbruchbewilligung ausfiel (vgl. namentlich E. 4.6, 4.7.6 und 4.8). Eine Auflage zur Einlagerung der gesamten Anlage im Hinblick auf einen Wiederaufbau an einem anderen Ort ist wohl zu Recht als unverhältnismässig abgelehnt worden, zumal sich die Bahngesellschaft zu einer genügenden Dokumentation in Form eines Sachbuchs, eines Dokumentarfilms und einer Ausstellung von Teilen der alten Bahn bereit erklärt hat (E. 4.9). Nach-dem eine Entfernung der Fahrbetriebsmittel (Sesseli) mit Zwischenverfügung des BAV vom 19. November 2010 noch untersagt wurde (vgl. Sachverhalt A.d), darf die Bahngesellschaft somit nach Eintritt der Rechtskraft mit dem Abbruch der Anlage beginnen.

Nichts an dieser Interessenabwägung zu ändern vermochte der Umstand, dass im Unterschied zum Fall «Kandersteg» auch der Natur- und Landschaftsschutz als Argument gegen den Neubau bzw. für die Erhaltung der bisherigen Bahn ins Feld geführt wurde, zumal die neue Linienführung zusätzliche Eingriffe in das BLN-Schutzgebiet «Weissenstein» mit sich bringt. Diese wurden aber vom Bundesverwaltungsgericht und bereits vom BAV angesichts der bestehenden Vorbelastung durch die historische Bahn und der Tatsache, dass es sich lediglich um eine Ersatzanlage handelt, als lediglich geringfügiger Eingriff ins BLN-Objekt qualifiziert, was sicher vertretbar ist und sich begründen lässt, obwohl ENHK und EKD — nicht aber nach einer Projektoptimierung das BAFU — eine andere Auffassung vertreten haben, die allerdings durch die grundsätzliche Ablehnung des Neubauprojekts geprägt war (vgl. insbesondere E. 5.9). Dies hatte zur Folge, dass auch hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes für das Neubauprojekt nur eine gewöhnliche Interessenabwägung erfolgen musste, welche für die Zulässigkeit von Eingriffen kein nationales Interesse am Projekt verlangt. Bei einer Bahn von wohl nur regionaler Bedeutung wäre ein solches kaum gegeben gewesen. Im Rahmen der einfachen Interessenabwägung nahm das Bundesverwaltungsgericht wie bereits das BAV trotz erhöhter Kapazität der neuen Bahn ein aberwiegendes Interesse zugunsten des Neubauprojektes und eine genügende Schonung des BLN-Objektes i.S.v. Art. 6 Abs. 1 NHG an, zumal die Einschränkung des Motorfahrzeugverkehrs zu einer massiven Entlastung des Schutzgebietes führe, im Falle einer Projekt ablehnung eine umweltfreundliche Erschliessung mit einer Bahn kaum mehr möglich wäre und die neue Linienführung auch gewisse Verbesserungen beinhalte (weniger, allerdings höhere und massivere Masten, würde aber einen Baum- und Sträucheraufwuchs in der Schneise ermöglichen; E. 6.3). Auf die ebenfalls angefochtenen forstrechtlichen Bewilligungen ist das Bundesverwaltungsgericht mangels Substantiierung nicht eingetreten (E. 11.). Problematische neue Freizeitnutzungen (Rodelbahn, Tubinganlage), wie sie im ursprünglichen Gesamtprojekt Weissenstein vorgesehen waren, wurden bereits beim Richtplanverfahren fallen gelassen und mussten gemäss dem bundesrätlichen Genehmigungsentscheid vom 12. März 2010 im Rahmen einer erneuten Richtplananpassung auf ihre Landschaftsverträglichkeit geprüft werden.

Obwohl der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts sehr einlässlich begründet wurde (die Urteilsbegründung umfasst 53 Seiten!), vermag er nicht restlos zu überzeugen und hinterlässt einen gewissen schalen Nachgeschmack. So ist darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der entscheidenden Sicherheitsfrage bezüglich der bisherigen Bahn Aussage gegen Aussage stand. Die beiden aussenstehenden, international anerkannten Experten (der eine [Hili Manz] im Richtplanverfahren, der andere [Heinz Millner] vom Beschwerdeführer beigezogen) vertraten die Auffassung dass eine Sanierung der historischen Bahn ohne Verlust von deren Denkmalqualitäten möglich sei, während die Bahngesellschaft und die technischen Sachverständigen des BAV die gegenteilige Meinung vertraten. Angesichts dieser umstrittenen Ausgangslage erscheint es nicht zuletzt auch unter dem Aspekt des rechtlichen Gehörs als problematisch, dass das Bundesverwaltungsgericht einen Antrag auf Einholung eines unabhängigen Gutachtens und auf Zugang des Privatexperten zu den technischen Grundlagen der Seilbahn abgelehnt hat (E. 4.7.8), selbst wenn es verständlich ist, dass sich das Bundesverwaltungsgericht in technischen Fragen trotz an sich voller Kognition Zurückhaltung auferlegt (E. 2). Da im massgebenden Plangenehmigungsverfahren auch kein Bereinigungsverfahren durchgeführt wurde, konnte sich so ein Widerstreit der verschiedenen Fachmeinungen der Standpunkt der Bahngesellschaft und

des BAV ohne wirklich neutrale Begutachtung durchsetzen. Der Fall (mit Schutzfragen der verschiedensten Art) zeigt auch exemplarisch, dass es der technische Denkmalschutz bei historischen Verkehrsmitteln sehr schwer hat, sich durchzusetzen, nicht nur wegen der schwächeren Rechtsgrundlagen als beim baulichen Denkmalschutz, sondern auch wegen den hohen Kosten eines Weiterbetriebs und dem ausgeprägten wirtschaftlichen und touristischen Interesse an der Errichtung modernerer leistungsfähigerer Anlagen. Im vorliegenden Fall wäre immerhin eine von potenten Geldgebern unterstützte mögliche Betriebsgesellschaft für die alte Bahn vorhanden gewesen, weshalb insofern eine Chance für ein entsprechendes Experiment verpasst worden ist. Nachdem der Beschwerdeführer das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts — wohl auch wegen der hohen Kosten eines Weiterzugs und dem grossen Druck aus der Öffentlichkeit — akzeptiert hat und damit ein langwieriges, sehr aufwändiges und im Kanton nicht optimal (ohne direktdemokratische oder parlamentarische Abstützung) eingeleitetes Verfahren zu einem Abschluss gefunden hat, bleibt zu hoffen, dass der Solothurner Hausberg nun bald wieder mit einer Gondelbahn erreichbar wird, welche Wanderer und Besucher des ebenfalls historischen Kurhauses umweltfreundlich und auch mit der neuen Linienführung natur- und landschaftsschonend auf die Jurahohe bringt (vgl. zum Biotopschutz [mit zahlreichen Auflagen des BAFU] sowie zum baulichen Denkmalschutz bezüglich des Kurhauses auch E. 8 und 9 des Gerichtsentscheid; zum Schutzstatus des Kurhauses auch Naheres im Plangenehmigungsentscheid E. B/714/a, S. 137 f.).