

CHRONOLOGIE

Wie die historische Seilbahn auf den Weissenstein abgeschafft wurde. Die wichtigsten Ereignisse im chronologischen Überblick.

2001

Die Geschichte beginnt mit einem Konkurs. Zur Seilbahn auf den Weissenstein gehörte lange Zeit auch das Kurhaus auf dem Solothurner Hausberg. Der Betrieb des denkmalgeschützten Gebäudes war seit Jahren defizitär und wurde mit Einnahmen des Seilbahnbetriebs quersubventioniert, bis auch diese nicht mehr ausreichten. Aus der Konkursmasse kauft der Solothurner Vermögensverwalter Rolf Studer (Rheinfinanz AG) die Seilbahn für 50'000 Franken und gründet die Seilbahn Weissenstein AG, kurz SWAG.

2004

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) informiert die SWAG, dass die Konzession und die Betriebsbewilligung für die Seilbahn in fünf Jahren auslaufen werden.

In einer Art Präjudiz schreibt das BAV, eine Sanierung mache keinen Sinn, da der Lift dann 60-jährig sein werde.

Bis zu diesem Zeitpunkt hat das BAV der Seilbahn jedes Jahr attestiert, sie werde gut gewartet, sei sicher und könne deshalb weiter betrieben werden. Vorgängig zum Brief an die SWAG gab es auch keine Überprüfung der Seilbahn.

Als Reaktion auf das Schreiben des BAV kommt die SWAG zum Schluss, einen Neubau als optimale Lösung zu betrachten. Sie stellt dazu den Bauingenieur und Juristen Johannes Sutter (Sutter AG, Delegierter des Stiftungsrats der Luftseilbahn Reigoldswil-Wasserfallen), als Projektleiter ein. Die Wasserfallenbahn wird 2006 durch die Firma Garaventa erneuert und hat von Anfang an finanzielle Schwierigkeiten. Der Kanton Baselland muss sie mit 2,5 Millionen Franken stützen.

Bahn, Anlage und Konzept von Sutter für den Weissenstein sind praktisch identisch mit der Wasserfallenbahn.

2005

Nach „informellen Vorabklärungen beim zuständigen Baudirektor, Herrn Regierungsrat Walter Straumann“ („Raumplanungsbericht“ von J. Sutter, 5.2.08) setzt das Amt für Raumplanung zusammen mit der SWAG eine sogenannte „Steuerungsgruppe“ ein, um die Akteure am Weissenstein an einen Tisch zu bringen. Die erste Sitzung findet am 20.9.2005 statt.

Das kantonale Amt für Raumentwicklung übernimmt auf Anordnung von Regierungsrat Straumann die Leitung und mit Bernhard Staub, dem Leiter des Amtes, Ruedi Bieri, seinem Stellvertreter, Einsitz.

Zusammengefasst ergibt sich folgende Verteilung:

SWAG: 4 Personen

Restaurationsbetriebe Weissenstein: 4 Personen

Umweltverbände: 4 Personen

Kanton Solothurn: 5 Personen

Nicht ausgewiesen ist, dass Erich Egli, ein Vertreter von Solothurn Tourismus, auch im Verwaltungsrat der SWAG sitzt, womit sich deren Beteiligung an der Steuerungsgruppe de facto auf 5 Personen erhöht.

Die Steuerungsgruppe soll sich einzig mit dem „Projekt Weissenstein Plus“ befassen, das von einem Neubau ausgeht. Im Raumplanungsbericht wird das ARP diesen Verhalt dann so darzustellen versuchen, als ob unter den Teilnehmenden der Steuerungsgruppe Einigkeit geherrscht hätte bezüglich der Frage Neubau oder nicht.

2006

In einem undatierten Projektprospekt stellt die SWAG „Projekt Weissenstein Plus“ vor. Laut Prospekt wurden unter der Leitung des Kantons Solothurn bereits umfangreiche Arbeiten für das Projekt vorgenommen, die bis Ende 2006 abgeschlossen sein sollen, damit 2009 mit dem Neubau begonnen werden könne.

Nachträglich stellt sich die Frage, ob die SWAG zu diesem Zeitpunkt bereits soviel Geld investiert hatte, dass eine Erhaltung der historischen Sesselbahn um jeden Preis verhindert werden musste?

„Weissenstein Plus“ will einen „Familienberg“ mit zusätzlichen Freizeitangeboten und einer „entscheidenden“ Steigerung der Fahrgastfrequenz für eine „wirtschaftlich solide Basis“.

Die Kosten für die Bahn, das Zutritts-System, Rodelbahn und Tubing-Anlage sowie weiter nicht spezifizierte „bauliche Massnahmen“ werden mit 12 Millionen Franken angegeben.

Nur eine kleine Nebenbemerkung sei erwähnt zur Erstellung der elektromechanischen Bahn „hinzu kommen die Bauarbeiten Beton und Gebäude“. Ein Betrag ist für diese nicht ausgewiesen, ein unübliches Vorgehen. Neu zu erstellende Stationsgebäude hat die Bahn immerhin drei.

Die Freizeitanlagen sind – die SWAG wird es immer wieder betonen – eminent wichtig. Sie sollen einen Betrag von über einer halben Million Franken pro Jahr in die Kasse spülen. Ohne diesen Ertrag ist der Betrieb der Gondelbahn defizitär.

Die Renovation der historischen Sesselbahn wird im Prospekt mit 7 – 7,5 Millionen veranschlagt (zu ähnlichen, etwas tieferen Zahlen von vier bis sechs Millionen, kommt später auch Pro Sesseli), was sich wirtschaftlich nicht rechne. Ausserdem gebe das Bundesamt für Verkehr dann nur eine Betriebsbewilligung für fünf Jahre. Diese Aussage ist falsch, wie die NZZ am 28.10.2006 mit Nachfrage beim BAV feststellt: Betriebsbewilligungen werden situativ erteilt und nicht häppchenweise (Artikel „Eigentlich haben sie alle gern“).

Für die Finanzierung sieht die SWAG vor, 8,5 Millionen mit Eigenmitteln und Aktionären zu stellen, der Rest der zwölf Millionen sollen durch Unterstützungsbeiträge aus Gemeinden und dem Lotteriefonds des Kantons Solothurn, durch ein zinsloses IHG-Darlehen des Bundes (Investitionshilfegesetz zur Förderung finanzschwacher Berggemeinden, wurde 2008 ersetzt durch die Neue Regionalpolitik), Sammelaktionen (unter anderem bei der Solothurner Zeitung) und Wirtschaftsförderung aufgebracht werden.

Im Prospekt wird auch ein umfangreiches Patronatskomitee aufgeführt. Darunter die beiden Solothurner Regierungsräte Esther Gassler (FDP) und Walter Straumann (CVP). Als Vorsteher des Bau- und Justizdepartements war Straumann direkt zuständig für die Richtplananpassung, Gassler unterstellt ist die Tourismusförderung, in beiden Fällen eine höchst unpassende Vermischung von Interessen und Gewalten. Dies umso mehr, als die beiden Regierungsräte bei der Beurteilung der Richtplananpassung nicht in den Ausstand treten werden. Der emeritierte Professor für Staatsrecht der Uni Freiburg Thomas Fleiner wird dies später als „eindeutige Verletzung der rechtsstaatlichen Grundprinzipien“ taxieren. Nun müsste ein umfangreiches, zeitintensives Verfahren starten, um eine neue Konzession und Betriebsbewilligung zu erhalten. Involviert sind gemeindliche, kantonale und Bundesämter, darunter das Bundesamt für Verkehr (BAV), dem die Leitung des Verfahrens obliegt, das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das die gewünschte Richtplananpassung beurteilen muss, das Bundesamt für Umwelt (Bafu), das Bundesamt für Kultur (BAK) sowie mehrere einspracheberechtigte Organisationen: Schweizer Heimatschutz (SHS), Schweizer Landschaftsschutz (SL), Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) und Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Sind alle Vorgaben der Ämter zu verschiedenen Aspekten der Bahn erfüllt (es ist, grob vereinfacht, mit vier Schritten zu rechnen: Projekt, Vorprüfung, Auflagen, Genehmigung) und die gesetzlichen Einsprachefristen verstrichen, geht das bereinigte Dossier ans BAV, welches dann im Plangenehmigungsverfahren noch einmal neun Monate braucht, bis zur definitiven Betriebsbewilligung. Mit einer Verfahrensdauer von rund vier Jahren muss gerechnet werden – wobei in diesem Zeitrahmen Gerichtsverfahren, die im Rahmen des ordentlichen Prozesses angestrengt werden können, nicht eingerechnet sind. Tatsächlich wird die SWAG noch Jahre brauchen, bis sie das Verfahren ordentlich anstrengt. Trotzdem spricht sie immer von einem Betriebsbeginn 2009

9.5.2006

In der Tagesfrage der Solothurner Zeitung sind 57% der Teilnehmenden der Meinung „Nostalgie ist cool“.

Sommer 2006

Das Solothurner Amt für Raumplanung informiert via die Medien, dass Vorarbeiten zum Neubau einer Bahn stattgefunden hätten und die

Ergebnisse nun zur Vernehmlassung bereit seien. Der Solothurner Heimatschutz erhebt daraufhin Einsprache und bemängelt, dass die behauptete Nichtsanierbarkeit der historischen Bahn nicht ausreichend bewiesen ist.

Vom Amt für Raumplanung wird der Heimatschutz zurechtgewiesen. Die „kleine Vernehmlassung“ betreffe nur Mitglieder der Steuerungsgruppe sowie kantonale Ämter, er könne sich erst in einer zweiten Runde zu Wort melden.

Auch Gespräche zwischen Heimatschutz und SWAG verlaufen ergebnislos. Immerhin kann der Heimatschutz sowohl ARP wie SWAG darauf hinweisen, dass zwingend Gutachten von Seiten EKD und ENHK eingeholt werden müssen.

24.8.2006

In einem Schreiben an das kantonale Amt für Raumplanung verweist der Leiter des kantonalen Amtes für Denkmalpflege und Archäologie auf die besondere Stellung der Seilbahn, erbaut von der Firma von Roll unter der Typenbezeichnung VR101.

Das Bahnsystem VR101 war eine Pionierleistung, die erste kuppelbare Personenbahn (Sessel sind nicht fix am Seil montiert). Die erste Anlage führte von Flims nach Foppa (1945), die Bahn auf den Weissenstein wurde 1950 erbaut. Sie ist die letzte in der Schweiz, die noch in Betrieb ist. Ein weiteres Modell befindet sich in Tschechien, die Jennerbahn in Schöngau am Königssee benutzt Seilklemmen des Typs VR101 für ihre Gondeln.

Der Leiter der Denkmalpflege macht das Amt für Raumplanung ebenfalls darauf aufmerksam, dass vor einem allfälligen Abbruchentscheid der Sesselbahn sowohl die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) als auch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) zwingend eine Expertise abgeben müssen, ob die Bahn überhaupt rückgebaut werden darf. Es ist Aufgabe des ARP, diese Expertisen einzuholen, um ein ordentliches Verfahren überhaupt starten zu können. Die bisherige Arbeit der „Steuerungsgruppe“ genannte Runde kann noch nicht als ordentlich gelten, da ihre Beschlüsse nicht Rekursfähig sind und wesentliche Akteure wie der Heimatschutz nicht vertreten waren.

8.11.2006

In einem Rundschreiben an die Einwohner- und Bürgergemeinden betreffend „Bilanzierung und Abschreibungsregel bei Zeichnung von Aktien der Seilbahn Weissenstein AG“ empfiehlt das Amt für Gemeinden „die Aktienpapiere, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen, innert fünf Jahren auf einen Franken abzuschreiben.“ Das entspricht dem üblichen Vorgehen.

1.1.2007

Das neue Gesetz für Seilbahnen tritt in Kraft. Es überträgt diverse Kompetenzen vom Bundesamt für Verkehr auf das interkantonale Konkordat der Seilbahnen und Skilifte (IKSS). Kenner der Materie sagen übereinstimmend, vom BAV sei dieser Machtverlust schmerzlich empfunden worden.

17.1.2007

Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes bezüglich der Seilbahn Kandersteg-Oeschinensee (ebenfalls eine VR101): der Abbruch wird wegen der Zubringersituation und unter anderem mit dem Verweis darauf erlaubt, dass in Solothurn noch eine identische Anlage in Betrieb sei.

17.1.2007

In Oberdorf findet der einzige öffentliche Informationsanlass zur neuen Seilbahn statt. Anwesend sind cirka 40 bis 50 Menschen, SWAG und das Solothurner Amt für Raumplanung werden später immer betonen, der Anlass sei sehr gut besucht gewesen. Es werden wenige Fragen gestellt und nicht alle beantwortet. Die Bahn zum Oeschinensee liegt zudem nicht in einem BLN-Gebiet.

27.2.2007

Simon Weiss, auf Denkmalfragen spezialisierter Architekt, erkundigt sich beim BAV nach den Bedingungen für den Erhalt historischer Seilbahnen. Im Antwortschreiben von BAV-Direktor Max Friedli heisst es: „Wir können Ihnen versichern, dass das Bundesamt für Verkehr offen ist für allfällige Gesuche von Betreibern, welche eine solche Seilbahn weiterhin betreiben

möchten. Insbesondere verlangt das BAV nicht, dass bei einer solchen Seilbahn die heutigen Normen vollständig umgesetzt werden müssen. Die Betriebsbewilligungen von bestehenden Anlagen können erneuert werden, sofern die Seilbahn so in Stand gehalten wird, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist ... eine historische Seilbahn kann und muss also nicht für die Erneuerung der Betriebsbewilligung plötzlich sämtlichen neuen Vorschriften oder Normen genügen. Die Sicherheit muss aber auch weiterhin gewährleistet sein.“

11.5.2007

Der Emissionsprospekt zur Kapitalerhöhung der SWAG liegt vor. Er bringt wenig neue Erkenntnisse. Hübsches Detail: die Projektkosten werden neu mit 12,25 Millionen Franken angegeben. Grund: In der ersten Aufstellung war der Euro-Betrag für die Rodelbahn mit Franken verwechselt worden, ein Euro kostete damals 1.70 Fr.

Ein Hinweis auf Kosten für „Beton und Gebäude“ wie bei Projektprospekt fehlt, man muss die Gebäude also unter „bauliche Massnahmen“ vermuten, für die 2,17 Millionen veranschlagt sind. Die Kosten des Rückbaus fehlen gänzlich.

21.5.2007

Der kantonale Raumplanungsbericht zum Projekt „Weissenstein PLUS“ wird dem Baudepartement des Kantons Solothurn zur Begutachtung vorgelegt.

Da das Projekt unter anderem eine Tubing- und Rodelbahn vorsieht und somit eine Nutzungsveränderung am Weissenstein zu touristischen Zwecken, bedarf es einer Richtplananpassung. Das Berggebiet ist zudem im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) erfasst.

Das Baudepartement beauftragt das kantonale Amt für Raumentwicklung, die nötigen Schritte einzuleiten. Federführend bei so einem Verfahren ist das BAV, die organisatorischen Fäden laufen jedoch beim Bundesamt für Raumentwicklung zusammen, am Schluss entscheidet der Bundesrat über die Genehmigung.

10.6.2007

In ihrer Stellungnahme an das Solothurner Amt für Raumplanung konzentrieren sich die ENHK und die EKD auf zwei hauptsächliche Themenfelder:

1. Der Erhalt des Kulturgutes „historische Seilbahn“.
2. Der Eingriff ins BLN-Gebiet Weissenstein (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung), den das Projekt „Weissenstein PLUS“ vorsieht. Das ganze Gebiet Weissenstein von der Talstation in Oberdorf bis zur Wasserscheide ist in diesem Inventar unter der Nummer 1010 registriert.

In den Berichten ist von einer „schwerwiegenden Beeinträchtigung“ der Natur die Rede und von der „Zerstörung eines Kulturgutes von nationaler Bedeutung“. Die Kommissionen empfehlen eine „grundlegende Überarbeitung“ des Projektes, das neu von einem Erhalt der bestehenden Anlage ausgehen soll.

17.7.2007

Der Heimatschutz legt das Grobkonzept Streule vor. Ernst Streule, ehemaliger Direktor der Briener Rothornbahn, betreibt eine Konsultingfirma. Er wurde vom Heimatschutz beauftragt, Erhaltung und Weiterbetrieb der historischen Bahn zu skizzieren. Der Experte kommt zum Schluss, dass die von der SWAG angestrebte Umsatzsteigerung von 100% im „Verdrängungsmarkt“ wenig realistisch und die Baukosten mit 10 bis 12 Millionen relativ hoch seien. Für eine historische Bahn hingegen sieht er wegen der unique selling proposition grosse Chancen für einen rentablen Betrieb.

Hauptzweck der Studie ist zu belegen, dass der Heimatschutz nicht aus einer verklärten, unrealistischen Optik heraus argumentiert.

Januar 2008

Bei der Beurteilung von Abbrucharträgen von Seilbahnen muss das Bundesamt für Verkehr jeweils ans Bundesamt für Kultur (BAK) gelangen und wegen der Schutzwürdigkeit nachfragen.

Um das Prüfungsprozedere zu vereinfachen, beginnt das BAK mit der Erstellung des Schweizerischen Seilbahninventars, das grundsätzliche

Anhaltspunkte geben soll. Die Sesselbahn auf den Weissenstein ist darin enthalten.

3.1.2008

Föhnsturm auf der kleinen Scheidegg. Der Wind reisst das Seil der Sesselbahn aus der Halterung. Es fällt zunächst in den Seilfänger jedoch auch aus diesem hinaus. Bei dem Unglück stirbt eine Person, drei weitere werden schwer verletzt.

In der Folge prüft das BAV 300 Seilbahnen in der Schweiz und erlässt für 80 von ihnen, darunter die Sesselbahn am Weissenstein, schärfere Vorschriften.

Bislang wurde der Betrieb ab Windgeschwindigkeiten von 60 kmh eingestellt, was an durchschnittlich 40 Tagen pro Jahr der Fall war. Neu muss das Umlauf tempo des Seils schon früher gedrosselt werden. Die SWAG behauptet, dies sei technisch nicht möglich. Tatsächlich hat das Seil eine fixe Umlaufgeschwindigkeit. Mittels eines Vorgetriebes kann diese, zB zu Revisionszwecken, jedoch ungefähr halbiert werden.

30.1.2008

Der Verein Pro Sesseli wird gegründet. Die Gruppierung von Idealisten stört sich an der unsorgfältigen Prüfung eines möglichen Erhalts der Sesselbahn im Vorfeld, an den geplanten Freizeitanlagen im BLN-Schutzgebiet und der Dimensionierung der Gondelbahn. Innert weniger Wochen gewinnt der Verein 400 Mitglieder, Ende Jahr sind es über 1000. Das Netzwerk reicht bis über die Landesgrenzen hinaus.

Die Stimmung in der Solothurner Bevölkerung lässt sich zu jenem Zeitpunkt recht klar beschreiben: einhellige Ablehnung der Tubing- und Rodelbahn, geteilte Meinung was den Erhalt der alten Bahn betrifft. Zu den Argumenten der Gondelbefürworter gehört – neben dem Aspekt der Sicherheit – man könne den Hund nicht mit auf die Sesselbahn nehmen und sie sei nicht behindertengerecht.

Abklärungen von Pro Sesseli bei Organisationen für Handicapierte werden ergeben, dass sich diese bei Erhalt der alten Bahn lieber mit einem Shuttleservice auf den Berg bringen liessen.

Ein enger Kontakt besteht auch bald zwischen Pro Sesseli und Philipp Maurer, dem Geschäftsführer des Schweizer Heimatschutzes. Dieser hat den Kampf um die VR101 am Oeschinensee verloren und will jetzt unbedingt die letzte bestehende Anlage retten. Bald spielt sich eine Aufgabenteilung ein: Der Heimatschutz äussert sich zu allen Belangen auf nationaler Ebene, auch weil er gemäss Verbandsbeschwerderecht die Möglichkeit zur Einsprache hatte. Pro Sesseli ist hingegen auf lokaler Ebene aktiv – und muss bald einmal erfahren, dass er „nicht einspracheberechtigt“ ist, da seit weniger als zehn Jahren existent. Somit kann Pro Sesseli von der SWAG auch bequem als unbotmässiger Gegner diffamiert werden. Die Konsequenzen und das Ausmass der Affäre rund um die historische Sesselbahn sind zu jenem Zeitpunkt jedoch nicht absehbar.

Relativ bald auch knüpft Pro Sesseli Kontakt zu Hansjörg Wyss. Der Berner wurde mit seiner Medizinalfirma Synthes zum Milliardär. In Solothurn verhandelt er über den Kauf des sanierungsbedürftigen Hotels Krone, er möchte es für Konferenzen des Synthes-Managements nutzen. Zudem würde er sich über eine zu gründende Stiftung Historische Seilbahn Weissenstein massgeblich an deren Sanierung beteiligen.

29.2. bis 30.3.2008

Die vorgeschlagene Richtplananpassung wird öffentlich aufgelegt. Die Gutachten ENHK und EDK fehlen. Dem Heimatschutz wird vorgeworfen, „keine konkreten Vorstellungen“ zum Betrieb der historischen Bahn vorgelegt zu haben. Abgesehen davon, dass die Aussage so nicht stimmt, wäre es nicht Aufgabe des Heimatschutzes, diese zu liefern.

Nun muss das Amt für Raumplanung die Richtplananpassung an den Departementsvorsteher weitergeben. Dieser unterbreitet sie dem Regierungsrat und – wenn dieser sein Einverständnis gegeben hat – schliesslich weiter ans Bundesamt für Raumentwicklung. Dies zum besseren Verständnis.

Die Richtplananpassung sieht den Abbruch der alten Seilbahn vor, die Erstellung einer neuen Gondelbahn sowie den Bau von Tubing- und Rodelbahn. Die Passstrasse über den Weissenstein soll an den Wochenenden für den motorisierten Verkehr gesperrt werden.

10.3.2008

Der Schweizerische Heimatschutz fordert in einer Medienmitteilung den Abbruch des Verfahrens, da die Stellung der Bahn als Baudenkmal von nationaler Bedeutung konsequent ausgeblendet würden.

28.3.2008

Pro Sesseli gibt in einer Medienmitteilung bekannt, dass Hansjörg Wyss, Verwaltungsratspräsident und CEO der Synthes Inc. bereit ist, den Erhalt der historischen Bahn mit einem grösseren Betrag sicher zu stellen. Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz erhebt Einsprache gegen die geplante Richtplananpassung.

29.3.2008

Der Schweizerische Heimatschutz erhebt ebenfalls Einsprache. Neben Landschafts- und Heimatschutz erheben weitere 70 Parteien Einspruch – darunter fast alle Mitglieder der Steuerungsgruppe, Einzelpersonen, die Einwohner- und Bürgergemeinden Solothurn und Oberdorf, WWF, Pro Natura, Senn- und Kurhaus, die IG Pro Weissenstein, die BLS, welche die Bahnlinie nach Oberdorf betreibt, die Gemeinden Gänsbrunnen und Welschenrohr auf der Nordseite des Weissensteins (sie wollen keine Sperrung der Strasse, die zu ihnen führt), die SWAG selbst sowie diverse kantonale Ämter.

4.4.2008

Der Verein Pro Sesseli hat einen Volksauftrag lanciert, wie er in der Kantonsverfassung steht. Dieses Instrument sieht vor, dass 100 Stimmberechtigte mit einer Frage an die Ratsleitung des Kantonsrats gelangen können. Handelt es sich um ein berechtigtes Anliegen, muss es die Ratsleitung dem Regierungsrat zur Stellungnahme vorlegen. Innert weniger Wochen hat Pro Sesseli 858 beglaubigte Unterschriften gesammelt, die den Erhalt der Sesselbahn fordern. Die Aktion macht den Verein in Solothurn erst richtig bekannt. An der Pressekonferenz zur Übergabe der Unterschriften kann Pro Sesseli zudem die finanzielle Unterstützung von Hansjörg Wyss bekannt geben.

16.6.2008

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) nimmt Stellung zur beantragten Richtplananpassung. Es wird die Rodel- und Tubingbahn nicht bewilligen, verlangt die Einsetzung eines unabhängigen Experten, der die technische Sanierbarkeit des historischen Sessellifts prüfen soll und fordert Stellungnahmen des Bundesamtes für Umwelt (BAFU), des Bundesamtes für Kultur (BAK), des Bundesamtes für Verkehr BAV), der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) sowie der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) ein.

19.6.2008

Der Heimatschutz benennt in einem Schreiben an die SWAG drei in der Schweiz tätige (und vom SHS unabhängige) Experten für das vom ARE geforderte Gutachten bezüglich Erhalt der historischen Bahn.

12.8.2008

Der Regierungsrat behandelt in seiner Sitzung den Volksauftrag von Pro Sesseli. Regierungsrat Straumann unterbreitet das Schreiben dem Rat und erachtet es als nicht erheblich, da das Verfahren schon so weit fortgeschritten sei, dass sein Abbruch nicht mehr zweckmässig sei. Zu den 72 Einwänden will der Regierungsrat erst Stellung nehmen, wenn das unabhängige Gutachten vorliegt. Im Solothurner Tagblatt vom folgenden Tag kommt Thomas Fleiner zu Wort, emeritierter Professor für Staats- und Verwaltungsrecht der Uni Fribourg: „Den beiden Solothurner Regierungsräten, die im Patronatskomitee des Weissenstein-Projekts sitzen, bleibt bei der Beurteilung der eingegangenen Einsprachen nur der Ausstand.“ Staatsschreiber Andreas Eng erwidert, es sei „kein Ausstandsgrund“ gegeben, ein solcher liege nur vor bei Involvierung von Verwandten oder bei wirtschaftlichen Interessen. Fleiner hält dagegen und spricht von einer „eindeutigen Verletzung der rechtsstaatlichen Grundprinzipien“.

18.8.2009

Studer lässt in der Zeitung Schweiz am Sonntag (gehört wie die Solothurner Zeitung zum Verlag AZ Medien) verlauten, man wolle den Auftrag an einen Experten innert zwei Wochen vergeben. Sollte er vom

Gutachten kein klares Signal zum Bau bekommen, werde er die Bahn Ende Dezember 2009 endgültig schliessen.

29.10.2008

In einem Artikel im Solothurner Tagblatt behauptet die SWAG, sie sei wegen des Volksauftrags von Pro Sesseli ein halbes Jahr im Verzug. Bislang läuft jedoch nur das übliche Bewilligungsverfahren, das von der SWAG zu spät ins Rollen gebracht wurde. Gleichzeitig stellt sich heraus, dass sie den Auftrag des ARE zur Einsetzung einer unabhängigen Fachperson noch immer nicht vergeben hat.

25.11.2008

Dem Schweizer Seilbahnexperten Hilar „Hili“ Manz wird von der SWAG, dem BAV und dem Schweizer Heimatschutz gemeinsam das Gutachten zur Sanierbarkeit der Sesselbahn in Auftrag gegeben. Manz stand auf der Liste des Heimatschutzes, die SWAG hatte bis am Schluss keine Vorschläge eingereicht.

2.3.2009

Das Gutachten Manz liegt vor.

Nach Absprache des BAV mit dem Büro Sutter beantwortet die Expertise eine ganze Reihe von Fragen, drei davon sind zentral:

Ist die bestehende Bahn unter Einhaltung der Vorschriften sanierbar?

Welche minimalen Massnahmen sind vorzunehmen, um eine Betriebsbewilligung zu erlangen?

Wie lautet Ihre Empfehlung? Ist eine Sanierung möglich und empfehlenswert?

Die Antwort Manz lautet: „Ja, aber...“

In seinem gewissenhaft ausgeführten Gutachten beschreibt Manz die Anlage und weist mehrmals auf ihre historische Bedeutung hin. Bezüglich der technischen Sanierbarkeit und Erhöhung der Sicherheit folgt auf eine genaue Analyse der Schwachstellen jeweils auch ein Vorschlag zur Sanierung/Verbesserung des Systems, allerdings mit Verweis auf die Kosten. De facto steht im Gutachten Manz: eine Sanierung ist machbar, wenn man den entsprechenden Aufwand zu betreiben bereit ist.

Mühe macht Manz allerdings die Definition von Denkmal. Es ist jedoch weder seine Aufgabe noch sein Auftrag, den Aspekt Denkmalschutz zu bewerten, wie das auch nicht Aufgabe oder Auftrag des BAV ist. Zuständig dafür ist einzig das Bundesamt für Kultur.

Die Reaktionen aufs Gutachten fallen gegensätzlich aus. Für die SWAG ist es der Beweis, dass die Bahn nicht sanierbar ist, für Heimatschutz und Pro Sesseli gilt das Gegenteil.

11.3.2009

SWAG-VR-Vizepräsident Studer lässt in der Solothurner Zeitung verkünden, er werde „noch diesen Monat ein Konzessionsgesuch“ für die Gondelbahn einreichen. Eine solche wird gemäss Art. 17 des Seilbahngesetzes vergeben, wenn „die für die Betriebsaufnahme bedeutsamen Auflagen gemäss der Plangenehmigung und der Konzession beziehungsweise der kantonalen Bewilligung erfüllt sind“. Bislang sind aber noch nicht einmal die Einsprachen behandelt worden.

20.3.2009

Der Streit um Sessel- oder Gondelbahn wird in den Regionalmedien intensiv begleitet. Was zu keinem Zeitpunkt deutlich wird: das Verfahren hat den gravierenden Mangel, dass der Erhalt der bestehenden Bahn durch die zuständigen Kommissionen nicht zu einem geeigneten Zeitpunkt hatte geprüft werden können. Die Taktik von SWAG und BAV lief von Anfang an darauf hinaus, Fakten zu schaffen. Deshalb wirken die Begehren von Heimat- und Denkmalschutz, endlich ihr Recht ausüben zu können, nun wie Zwängerei und werden auch gerne als solche dargestellt. Zu einem Eklat kommt es wegen einer geplanten Sendung vom „Regionaljournal“, einem Gefäss von Radio SRF1. Rolf Studer, Vizepräsident der SWAG verweigert die Teilnahme an einer Sendung, da auch ein Vertreter von Pro Sesseli eingeladen wäre. Studer will nur mit einem Vertreter des Heimatschutzes sprechen, da Pro Sesseli nicht einspracheberechtigt sei. Der Beitrag wird daraufhin einzig mit VR-Präsident Allemann durchgeführt, die Gegenseite kommt nicht zu Wort. Pro Sesseli beschwert sich erfolglos bei der SRG über dieses Vorgehen.

20.4.2009

Einem Interview mit Rolf Studer im Solothurner Tagblatt kann man entnehmen, dass die SWAG hofft, bis im Sommer das definitive Dossier beim BAV für einen Konzessionsantrag einreichen zu können. Noch ist das ordentliche Verfahren aber nicht abgeschlossen.

3.7.2009

Die Gründung der Stiftung Historische Seilbahn Weissenstein wird notariell beglaubigt. Der Stiftungsrat besteht aus Vertreterinnen und Vertretern bürgerlicher Parteien.

Die Stiftung möchte gerne mit der SWAG in Kaufverhandlungen treten – „Angebot einer unfreundlichen Übernahme“ titelt die Solothurner Zeitung. Die Zuversicht der Stiftung beruht auf dem Umstand, dass Rodel- und Tubingbahn nicht bewilligt wurden. Ohne diese ist die Gondelbahn nicht rentabel. Eine unrentable Bahn darf das BAV aber nicht konzessionieren. Ausserdem wird bekannt, dass das Bundesamt für Kultur bei Bundesrat Couchepin die provisorische Unterschutzstellung der Sesselbahn verlangt hat. Couchepin, offiziell nur noch sechs Monate im Amt, lehnt das Ansinnen ab. Es ist nicht üblich, zu diesem Zeitpunkt noch eine weitreichende Entscheidung zu fällen, das überlässt man dem Nachfolger oder der Nachfolgerin.

7.7.2009

Pro Sesseli verscherzt es sich mit der Solothurner Staatskanzlei. Die 3000 Follower auf Facebook werden aufgefordert, eine lancierte Online-Petition an die Staatskanzlei und Solothurn Tourismus zu schicken. Nach 40 Mails ist die Mailbox der Kanzleichefin überfüllt. In der Staatskanzlei spricht man von „grobem Unfug“ seitens Pro Sesseli. Am Schluss werden 1520 Mails an die Staatskanzlei den Erhalt der Sesselbahn gefordert haben.

12.7.2009

Das Bundesgericht fällt einen richtungsweisenden Entscheid. Den Zermatt Bergbahnen AG wurde vom BAV die Konzession verweigert, da eine teure technische Prüfung fehle. Die Bahn wehrt sich, da sie bislang jedes Jahr von Experten des BAV geprüft und für sicher erklärt worden war. (Dasselbe galt für die Sesselbahn am Weissenstein, der dauernd mangelnde Sicherheit vorgeworfen wurde.) Gestützt auf das neue Seilbahngesetz erachtete das Bundesgericht die verlangte, zusätzliche mit den üblichen Profilen externe Sicherheitsprüfung jedoch nicht für notwendig, da keine Hinweise vorlagen, grundlegende Anforderungen seien nicht erfüllt. Wie verkraftete das BAV die Niederlage?

7.8.2009

Die SWAG reicht beim BAV das Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch für den Bau der Gondelbahn ein.

28.8.2009

„Ein erster Pflock eingeschlagen“ jubelt der Titel der Solothurner Zeitung. Mit 50 Zentimeter langen Holzpflockchen, im Gelände fast unsichtbar, ist die Aussteckung der gesamten Bahnanlage erfolgt. Dies angeblich auf Anordnung des BAV und „Rücksicht auf die Landwirtschaftsbetriebe“. Einzig für die Stationsgebäude stehen ordentliche Profile. Die Masten sind mit kryptischen Holzschildchen markiert:

„Gebäude OK = 1063.40

ÜK = 1049.90“

Gemeint sind die Ober- und Unterkante sowie Meter über Meer. Das kaum hilfreiche Vorgehen ist umso stossender, als Private gemäss kantonalem Gesetz ihre Bauvorhaben immer mit Profilen ausstecken müssen, damit die Ausmasse des geplanten Baus für jedermann ersichtlich sind. Das BAV macht in diesem Fall die Sicherheit der Bahn geltend, warum nicht mit den üblichen Profilen ausgesteckt werden könne. Später wird das Bundesverwaltungsgericht eine vollständige Profilierung für eine einzige Begehung durch Fachleute verlangen.

5.9.2009

„Neue Bahn kostet 15 Millionen“ titelt das Tagblatt zu einem grösseren Artikel. In diesem sagt Rolf Studer: „Die Bahn selber kostet nach wie vor 10 bis 12 Millionen – darin sind aber die Kosten für die drei Stationen nicht enthalten.“ Dies sei von Anfang an klar gewesen. „Möglicherweise wurde dies nicht von allen so wahrgenommen.“ Das kann sich fast nur aufs

Kleingedruckte im Projektprospekt „Weissenstein Plus“ beziehen, die ominösen „Bauarbeiten Beton und Gebäude“.
Weiter heisst es im Artikel, „für den Bau müssen im schlechtesten Fall bis 2,5 Millionen Franken aufgenommen werden. Die AG rechnet mit einer jährlichen Amortisation des Darlehens von 150'000 Franken. Zusammen mit den Schuldzinsen wird die Betriebsrechnung somit in den ersten Jahren mit über 300'000 Franken belastet, wenn mit einer Schuldverzinsung von acht Prozent gerechnet wird.
Beim Neubau der Wasserfallenbahn in Reigoldswil im Jahr 2006 musste die dortige Stiftung ebenfalls ein Darlehen von 2,5 Millionen Franken aufnehmen – eine Schuldenlast, die der Bahn schwer zu schaffen macht: Trotz Besucherrekorden reicht der Betriebsgewinn nur gerade für die Begleichung der Schuldzinsen und die Bahn kann keine Rückstellungen für die Revision bilden.

11.9.2009

In einer Umweltverträglichkeitsprüfung nimmt das Amt für Umwelt des Kantons Solothurn Stellung zum Gutachten Tensor (das die Firma im Auftrag der SWAG erstellt hat).
Er verlangt von der SWAG Probebohrungen für die Neuerstellung der Mittelstation, da diese auf einem Grund zu stehen kommt, der aus Erosionsmaterial und Lehm besteht.
Kritik übt das Amt für Umwelt an der Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens durch die SWAG. Die Zunahme von 44 Prozent Besucheraufkommen können nicht verifiziert werden.
Auffallend ist zudem, was der Bericht nicht enthält: meteorologische Daten. Zum einen verzeichnete die Sesselbahn traditionell an jenen Tagen eine hohe Frequentierung, an denen der Weissenstein aus dem berühmten Nebel ragt. Zum anderen muss die Bahn bei Windgeschwindigkeiten ab 40 kmh den Betrieb einstellen (die Gondelbahn bei 60 kmh). Auf wie viele Tage im Jahr trifft das durchschnittlich zu? Beide Daten müssten das Herzstück jeder Wirtschaftlichkeitsrechnung am Weissenstein bilden. Die Zerstörung von Pflanzengesellschaften mit Jura-Orchideen (nicht wieder aufforstbar) wird hingenommen.
Die Solothurner Denkmalpflege kritisiert das Stationsgebäude als zu hoch im Vergleich zum Kurhaus, das geplante Dach wird in der Folge um eineinhalb Meter tiefer angesetzt.
Die definitive Beurteilung der Umweltschutzfachstelle wird nicht öffentlich aufgelegt.

21.9.2009

Erfolglose Intervention des Schweizer Heimatschutzes beim BAV wegen der „Aussteckung“ der Gondelbahn.

Ende September 2009

Das Solothurner Tagblatt wird eingestellt. Es hat im Rahmen seiner Möglichkeiten kritisch und ausgewogen über das Verfahren berichtet. Die Solothurner Zeitung als Medienpartner der SWAG bleibt auf ihrer einseitigen Pro-Gondelbahn-Haltung. Pro Sesseli prüft eine Beschwerde beim Schweizerischen Presserat, unterlässt sie jedoch wegen der hohen administrativen Hürden

19.10.2009

Das BAV lässt sich in der Solothurner Zeitung zitieren: „Selbst wenn jede Schraube ausgewechselt wird – für die Seilbahn Weissenstein gibt's aus Sicherheitsgründen keine Betriebsbewilligung mehr.“
Kleine Anmerkung: Das BAV hat die Kompetenz, eine Bahn, die nicht sicher ist, per sofort abzustellen. Die Sesselbahn fährt noch immer.

23.10.2009

Der Schweizer Heimatschutz und Pro Sesseli stellen ein Ausstandsbegehren im Plangenehmigungsverfahren mit der Begründung, das BAV sei befangen. Auf Grund der Äusserungen des BAV zum angeblichen Zustand der Sesselbahn („Schrott“), die schon vor Beginn des Prüfverfahrens in einem Gespräch mit Pro Sesseli gemacht wurden, sei nicht mehr von einer Unbefangenheit der Bewilligungsbehörde auszugehen.

31.10.2009

Das Kurhaus wird geschlossen, vermeldet ein Frontartikel der Solothurner Zeitung.

1.11.2009

An Allerheiligen, einem gesetzlichen Feiertag, fährt die Bahn zum letzten Mal. 4000 Gäste nutzen die Gelegenheit, die Stimmung unter den Angestellten ist verständlicherweise schlecht.

13.11.2009

Antwort der SWAG an die Stiftung Historische Seilbahn Weissenstein: „Auf Grund der Faktenlage und des Stands der Projektierungsarbeiten sehen wir keinen Sinn in Verkaufsgesprächen, an denen unsererseits absolut kein Interesse besteht.“

3.2.2010

Beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sind die folgenden Stellungnahmen eingegangen:

Das Bundesamt für Verkehr fordert eine vollumfängliche Genehmigung der beantragten Richtplananpassung.

Das Bundesamt für Kultur, unterstützt von den beiden Kommissionen ENHK und EKD beantragt, die Änderung nicht zu genehmigen.

Das ARE unterstützt die beantragte Richtplananpassung aus Solothurn mit Auflagen: für touristische Freizeitanlagen (zum Beispiel die Rodel- und Tubingbahn u.a.m.) sei ein neues Konzept zu erstellen, das sich mit den BLN-Schutzzielen vereinbaren lasse. Das heisst: die Freizeitanlagen, ohne die die Bahn laut SWAG nicht kostendeckend geführt werden kann, sind nicht bewilligt. Die SWAG stellt ihre Argumentation um und behauptet fortan, die Freizeitbahnen nicht zu brauchen.

Ausserdem seien Linienführung, Dimensionierung und Gestaltung der Bahn für die weitere Planung so zu wählen, dass sie zu keiner schwerwiegenden Beeinträchtigung des BLN-Gebietes Weissenstein führten.

12.3.2010

Die in Solothurn sehnlichst erwartete Stellungnahme des Bundesrates erfolgt. Er bewilligt die Anpassung gemäss Vorschlag ARE: „Der Kanton Solothurn muss sicherstellen, dass die geplante Seilbahn die Umwelt nicht übermässig beeinträchtigt.“ Und in der Medienmitteilung des Bundes zu diesem Entscheid steht wörtlich: „Die neue Seilbahn ist noch nicht definitiv beschlossen.“

Die Reaktionen der weiterhin erhitzten Lager sind wie üblich gegensätzlich. Für SWAG und BAV ist die neue Gondelbahn nun beschlossen, das BAV erachtet den Entscheid des Bundesrates als „behördenverbindlich“.

Bundesamt für Kultur (BAK), Heimatschutz und Pro Sesseli hingegen betonen, der Entscheid des Bundesrates bedeute lediglich, die neue Bahn könne gebaut werden, falls ein rechtsgültiger Entscheid zum Erhalt der historischen Sesselbahn negativ ausfalle.

Nun setzt das Plangenehmigungsverfahren ein, bei welchem das BAV alle erforderlichen Analysen einholen muss, um Betriebsgenehmigung und Konzession erteilen zu können.

27.4.2010

Der Solothurner Regierungsrat – in dem noch immer zwei Vertreter des Patronatskomitees der Gondelbahn und ein Mitglied des Schweizerischen Landschaftsschutzes sitzen – nimmt Stellung zu den 72 Einsprachen. Die Einsprachen von Landschafts- und Heimatschutz werden als erledigt abgetan, die anderen als „nicht erheblich“ taxiert.

20.5.2010

Der Schweizer Heimatschutz und Pro Natura widmen den Verkauf des diesjährigen Schoggitalers den historischen Verkehrsmitteln der Schweiz und der Sesselbahn auf den Weissenstein.

1.6.2010

Auf Tele M1 kommt es zu einer heftigen Auseinandersetzung zwischen SWAG-VR-Präsident Urs Allemann und seinem Kontrahenten von Pro Sesseli, Heinz Rudolf von Rohr. Die Sendung schlägt über die Kantonsgrenzen hinaus hohe Wellen. Trotzdem wird der Streit am Weissenstein nach wie vor als Solothurner Provinzkuriosum taxiert.

23.6.2010

Einige Solothurner Gemeinden (alle im Besitz von SWAG-Aktien) verbieten den Verkauf der Schoggitaler durch Schulkinder auf ihrem Gebiet. Obwohl dies sonst eine Selbstverständlichkeit ist, wolle man „die Kinder nicht

zwischen die Fronten schicken“. Zu einem späteren Zeitpunkt, die Gemeinden sammeln jetzt selbst Unterschriften für eine Petition, ist Schulkindern die Front dann plötzlich zumutbar (siehe April 2012).

18.9.2010

Nach fast einem Jahr Stillstand spitzt sich die wirtschaftliche Situation der Betriebe auf dem Weissenstein zu, der Stillstand tut aber auch der Sesselbahn nicht gut. Die Solothurner Ständeräte Büttiker und Zanetti sowie Nationalrat Fluri fordern deshalb in ihren Kammern, dass der Bund die Kompetenzen unter den Bundesämtern klärt, da die Streitigkeiten den ganzen Prozess am Weissenstein blockieren.

Hintergrund der Vorstösse: Das Bundesamt für Kultur verweigert die Zustimmung zum Abbruch der Sesselbahn, das BAV beharrt auf der „Behördenverbindlichkeit“ des bundesrätlichen Entscheids. Es stützt sich dabei auf ein Gutachten des Bundesamtes für Justiz (BJ), das es in Auftrag gegeben hat. Laut Oberrichter Prof. Dr. Arnold Marti ist das Vorgehen nicht korrekt, die Departemente hätten ein Einigungsverfahren durchführen müssen. Der Bund hat das Verfahren für genau solche Fälle entwickeln und implementieren lassen, Marti ist ein massgeblicher Verfasser des Instruments.

In einem Kurzgutachten vom 25.1.2011 wird Marti schreiben, dass, sich die vorgesetzten Departemente EDI und UVEK „ins Einvernehmen“ setzen müssten. Sollte dies nicht gelingen, müsste der Bundesrat entscheiden. Sollte keine Einigung erfolgen, bleibe nur der Gang vor Bundesverwaltungsgericht.

Das Gutachten des BJ erachtet Marti als „nicht haltbar“ und rügt, ENHK und EDK sei das rechtliche Gehör bislang nicht gewährt worden und es liege kein rekursfähiger Entscheid zur Frage der Erhaltung der historischen Bahn vor.

Weiter schreibt Marti, „dass die Frage der *Schutzwürdigkeit* und der *allfälligen Erhaltung der bisherigen Sesselbahn* im eingeleiteten *seilbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren* vom BAV als der Leitbehörde und den mitbeteiligten Fachbehörden *neu, umfassend* (insbesondere auch unter Einbezug der Rügen der legitimierten Einsprecher) und *unvoreingenommen* geprüft werden muss, ohne dass in dieser Frage eine rechtliche Bindung an den kantonalen Richtplan bzw. den bundesrätlichen Genehmigungsentscheid besteht. Gibt das BAV zu erkennen, dass es dem nicht nachkommen will, müsste *allenfalls* ein *neues Ausstandsbegehren* geprüft werden.“ (Hervorhebungen von A. Marti)

Und schliesslich heisst es: „Nachdem die Schutzfrage bezüglich der bisherigen Sesselbahn jedoch schon seit einigen Jahren im Raum steht, zeigt sich, dass der von der Seilbahn Weissenstein AG bzw. vom Kanton *ingeschlagene Weg* (umfangreiche Planungsarbeiten im Rahmen einer Richtplananpassung und der Vorbereitung einer kantonalen Nutzungsplanung) *wenig zielführend* war, indem nach über fünf Jahren Planungsarbeit die *Grundsatzfrage* (Zulässigkeit des Abbruchs der bisherigen Sesselbahn bzw. des Ersatzes durch eine neue Gondelbahn) *noch immer nicht* und *möglicherweise noch für längere Zeit* nicht rechtsverbindlich *geklärt* ist, ja noch nicht einmal ein allgemeinverbindlicher erstinstanzlicher Entscheid zu dieser Frage vorliegt.“

16.10.2010

Seit dem Ende des Solothurner Tagblatts hat die Stimme von Pro Sesseli keine Öffentlichkeit mehr. Um diesen Missstand zu beheben, versuchen es Heimatschutz und der Verein mit Inseraten, in denen sie auf die Gegenargumente hinweisen: Etwa dass der Heimatschutz bereits an einer Tagung 2005 auf den Wert der Solothurner Sesselbahn hingewiesen hat. Und dass er 2006 bei der Solothurner Regierung vorstellig wurde, weil man ihn aus der Arbeit an der Richtplananpassung ausgeschlossen hatte. Womit nun nicht behauptet werden kann, der Heimatschutz habe sich zu spät eingeschaltet.

24.5.2011

Der Solothurner Tourismusdirektor Jürgen Hofer hat von der Fachhochschule Chur einen „Masterplan“ für den Weissenstein erstellen lassen.

Die Studie kommt zum Schluss, es müsse für das ganze Gebiet von Balmberg über Weissenstein bis zum Grenchenberg geplant werden. Diese Überlegung ist nachvollziehbar. Die weiteren Schlüsse der Studie weniger.

Gefordert wird etwa, der Skilift auf dem Grenchenberg sei einzustellen. Dafür soll auf dem Balmberg mittelfristig ein grösserer Skilift für die Region Solothurn gebaut werden (mit Beschneiungsanlage). Dass der Balmberg tiefer liegt und sein Hang eine Südostorientierung aufweist, während der Hang des Grenchenbergs gegen Norden liegt, spielt scheinbar keine Rolle. Dass Gebiete unter 1500 Meter ü.M. wegen der Klimaerwärmung grundsätzlich nicht mehr schneesicher sind und Skilifte deshalb wirtschaftlich auf höchst wackligen Beinen stehen, wird nicht berücksichtigt.

Im Fazit kommt die Masterplan-Studie zum Schluss: damit die Gondelbahn auf den Weissenstein wirtschaftlich betrieben werden könne, müssten „Massen“ auf den Berg gebracht werden. Eine brisante Aussage für ein Gebiet, das bislang für sanften Tourismus genutzt wurde.

Der Masterplan wird den Akten des Raumplanungsverfahrens beigelegt, jedoch nie öffentlich gemacht. Später wird die Studie in ein Projekt für die Neue Regionalpolitik (NRP) des Bundes umgewandelt.

Pro Sesseli findet, die Studie sei parteilich und wird die Expertise Forster erstellen lassen (siehe Oktober 2012).

26.5.2011

An der Generalversammlung der SWAG spricht Planer Johannes Sutter von „marginalen Projektanpassungen“ und erwähnt explizit eine Absenkung der Berg- und eine Verkürzung der Mittelstation, damit eine bessere Einpassung in die Landschaft und Anpassung ans Kurshaus erzielt würden. Weiter rechnet die SWAG damit, im Herbst mit dem Bau beginnen zu können. Unklar ist, worauf sie diese Hoffnung stützt.

13.9.2011

Der aktualisierte Umweltverträglichkeitsbericht der Firma Tensor Consulting liegt vor. Zu diesem gibt es eine definitive Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle im Amt für Umwelt des Kantons Solothurn. Diese Beurteilung hätte öffentlich aufgelegt werden müssen, was nicht erfolgte. Pro Sesseli muss persönlich auf dem Amt vorstellig werden, um Einsicht zu erhalten.

In der Beurteilung bemängelt die Umweltschutzfachstelle weiterhin, die prognostizierte Steigerung von 44 Prozent mehr Passagieren lasse sich nicht verifizieren. Ausserdem werde die maximale Förderleistung „nur an wenigen Spitzentagen“ erreicht werden.

29.2.2012

Der Heimatschutz reicht am Bundesverwaltungsgericht (BVGer) Beschwerde gegen die Plangenehmigung durch das BAV ein.

April 2012

Die SWAG macht sich den Unmut über den Stillstand am Berg in der völlig desinformierten Bevölkerung zu Nutze und hat eine

Unterschriftensammlung gestartet. In der wird verlangt, der Heimatschutz soll seinen Widerstand gegen die Bahn aufgeben. (Der Heimatschutz leistet keinen Widerstand gegen die Bahn, er verlangt einzig, dass der Erhalt der alten Bahn vorgängig ordentlich geprüft wird, was immer noch nicht geschehen ist.) Innert kurzer Zeit kommen angeblich 36'000 Unterschriften zusammen.

Die Zahl ist mit Vorsicht zu geniessen. Unterschriftenbögen werden en Masse auch von unmündigen Personen unterschrieben. Anders als beim Verkauf der Schoggitaler gibt es jetzt auch keine Befürchtung mehr, Schulkinder könnten zwischen die Fronten geraten. Ganze Schulklassen werden zur Unterschriftensammlung geschickt und natürlich selbst zum Unterschreiben angehalten. Auch Gemeindeganzleien stellen sich „in ihrer Freizeit“ zur Verfügung, ein Sammeln der Unterschriften während der Arbeitszeit ist nicht korrekt.

Und schliesslich kommt es zur unrühmlichen Facebook-Aktion. Der Verein Pro Sesseli hat zu diesem Zeitpunkt über 3400 bestätigte Follower, die Gegenseite nur wenige hundert. Innert weniger Wochen (die Solothurner Zeitung druckt täglich ein Thermometer ab), pumpt man seine „Freunde“ auf Facebook auf. Zu diesem Zeitpunkt ist es noch möglich, Personen auf Facebook als „Freunde“ aufzuführen, die diesem Status nicht persönlich zugestimmt haben. Ungefragt finden sich etwa die gesamte Geschäftsleitung der SP Schweiz oder der ehemalige Pro-Sesseli-Präsident Carlo Borer unter den Freunden der Gondelbahn wieder – was geharnischte Reaktionen auslöst. Zwar überholt die SWAG Pro Sesseli. Später lässt sich nachweisen, dass rund 1400 „Freunde“ ihrer

Freundschaft nie zugestimmt haben. Ein Umstand, der in den Medien weiter nicht mehr erwähnt wird.

13.6.2012

Nach dem Gutachten von Hili Manz haben Gespräche zwischen Pro Sesseli und der Firma Bartholet stattgefunden. Diese betont, eine Sanierung des historischen Sessellifts sei möglich, Bartholet würde einen entsprechenden Auftrag ausführen und auch die vom BAV verlangte Unternehmergegarantie abgeben. Um dies zu beweisen, schlug Bartholet vor, ein Gutachten bei einem unabhängigen, international tätigen Seilbahnexperten einzuholen.

Pro Sesseli wandte sich an Heinz Millner in Dornbirn (Ö). Der Seilbahnexperte ist auf europäischer Ebene zertifiziert und Experte für die Beurteilung von Seilbahnunfällen vor Gericht.

Millner erklärt sich bereit unter der Bedingung, sämtliche technischen Unterlagen der Bahn zu erhalten. Diese befinden sich in Besitz der SWAG und des BAV, die beide nicht zur Kooperation bereit waren. Nach Antrag der Anwälte des Schweizerischen Heimatschutzes vor Bundesverwaltungsgericht wurden Millner die umfangreichen Unterlagen am BVGer in St. Gallen zugänglich gemacht.

Von entscheidender Bedeutung ist für Millner die Frage, ob er das System der Seilklemmen mit einer zusätzlichen Sicherung ausstatten kann. Um Versuche anstellen zu können, braucht er eine Originalklemme. SWAG und BAV verweigern erneut eine Kooperation, das Bundesverwaltungsgericht stützt dies. Die Anwälte des Heimatschutzes gelangen deshalb vor Bundesgericht. Dieses erklärt sich für nicht zuständig, da das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht noch nicht abgeschlossen sei.

21.8.2012

Das Bundesverwaltungsgericht hat einen Augenschein der Seilbahnanlage verordnet, die Teilnahme ist obligatorisch, eine Entschuldigung wird „nur im Krankheitsfall“ akzeptiert. Für die Begehung verfügt das BVGer, dass alle Masten und Stationen mit Profilstangen ausgesteckt sein müssen, die die volle Dimension anzeigen.

Die Höhe der neuen Masten (teils doppelt so hoch wie die alten) kann mit Ballonen angezeigt werden, die bis zu 23 Meter über Boden schweben. Dass die SWAG über die Massnahme nicht erfreut ist, kann man verstehen. Dass sie Ballone wählt, welche die 23 Meter Schnur nicht tragen können und deshalb zu tief in der Luft hängen, läuft bei wohlwollender Betrachtung unter passivem Widerstand. Ein Teil der Ballone hat sich in Bäumen verfangen, andere haben sich losgerissen, das BVGer nimmt dies zur Kenntnis. Pro Sesseli hat am Morgen der Besichtigung mit Spezialisten dafür gesorgt, dass auftriebsstärkere Ballone die realen Höhenverhältnisse anzeigen.

An einer Klemme demonstriert ein Vertreter des BAV, weshalb diese nicht mehr bewilligt wird. Millner, der am Augenschein teilnimmt, verlangt noch einmal Zugang zu einer Klemme, um deren Sanierbarkeit prüfen zu können. Er wird vom BVGer zurecht gewiesen, die Begehung sei der falsche Platz für solche Forderungen. Später wird ihm das BVGer vorwerfen, er hätte an der Begehung den Zugang zu einer Klemme fordern müssen... Laut Gutachten Marti (und gesundem Menschenverstand) eine unhaltbare Begründung.

Während der Begehung wird einmal mehr auf das Problem aufmerksam gemacht, dass sich einzelne Masten der Bahn nicht in der Achse befinden. Dieses Problem tritt dann auf, wenn es zu kleineren

Geländeverschiebungen oder im Alpengebiet zum Auftauen von Permafrostboden kommt. Millner hält fest, dass es technische und bauliche Möglichkeiten gibt, derartige Abweichungen zu korrigieren. Die Vertreter des BAV dagegen sprechen von einer grossen Gefahr einer Seilentgleisung auf den Masten.

Zu diesem Problem schrieb Hili Manz in seinem Gutachten, einer Entgleisung könnte mit einer optischen Seilbahnüberwachung vorgebeugt werden. Bei diesem System wird die Lage des Seils bezüglich der Achse auf jedem Masten an der Rollenbatterie per Laser geprüft. Kommt es zu einer Abweichung, gibt der Laser einen Impuls zur sofortigen Abschaltung der Bahn. (Springt das Seil aus der Rolle und die Bahn läuft weiter, kann sich ein Sessel an einem Mast verkeilen und diesen massiv beschädigen). Zum Vorschlag der optischen Überwachung meint Millner: Damit und mit allenfalls verbesserten Klemmen wäre das System ideal und betriebssicher. Es gibt auf dem Markt ein zertifiziertes Produkt zur

optischen Überwachung. Dieses gehört der österreichischen Firma Doppelmayr, dem Mutterhaus der Garaventa. Doppelmayr sagt vor Bundesverwaltungsgericht, sie würde die optische Überwachung nicht zur Verfügung stellen.

Die Firma Leitner im Südtirol ist dabei, ein zweites System zu entwickeln. Dieses ist jedoch noch nicht zertifiziert.

Oktober 2012

Stefan Forster, Professor an der Zürcher Fachhochschule für angewandte Wissenschaften und Leiter eines Büros für nachhaltigen Tourismus und Regionalentwicklung wurde von Pro Sesseli mit einer Gegenexpertise zum „Masterplan“ beauftragt.

Forster sieht sowohl bei der Sessel- als auch bei der Gondelbahn Potenzial. Zu den Rodel- und Tubingbahnen hält er aber fest, dass diesbezüglich bereits ein recht grosses Angebot bestehe. Aus diesem Grund wäre eine Differenzierung angezeigt, die mit der historischen Sesselbahn gegeben wäre.

Auswirkungen hat die Expertise nicht. Pro Sesseli hat aber den Nachweis erbracht, dass eine touristisch sinnvolle Nutzung mit der historischen Bahn möglich wäre.

29.5.2013

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes gegen den Abbruch der historischen Sesselbahn abgelehnt.

Der Heimatschutz müsste jetzt ans Bundesgericht gelangen, verzichtet jedoch darauf. Die Stimmung in Solothurn ist hoch emotional und auch weil das Verbandsbeschwerderecht einmal mehr politisch unter Druck steht, will der Heimatschutz nicht zusätzliches Öl ins Feuer giessen.

19.9.2013

Der Weiterzug ans Bundesgericht war von der Seilbahnwirtschaft mit Spannung erwartet worden. Die Firma Gianola hatte Seilklemmen auf dem System der VR101 entwickelt, die heute ebenfalls nicht mehr konform wären, von vielen Bahnen aber noch verwendet werden. Eine Umrüstung hätte wohl mehrere Betriebe in Konkurs gehen lassen.

In einer Motion bittet Ständerat Hans Hess (FDP, Obwalden) den Bundesrat, „rechtliche Grundlagen zu erarbeiten, damit historische Bergbahnen unter Beibehaltung ihrer Originalsubstanz verkehren können.“ Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Auszug aus seiner Begründung vom 20.11.13:

„Das BAV ist sich der Problematik des Erhalts älterer/historischer Luftseilbahnen bewusst. Bereits heute bestehen die rechtlichen Grundlagen dafür, dass Seilbahnen 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. ... Der Bund ist gemäss dem Natur- und Heimatschutzgesetz dazu verpflichtet, Kulturdenkmäler wie historische Seilbahnen bei der Erfüllung seiner Aufgaben zu erhalten, sofern es das öffentliche Interesse gebietet. Das Schweizer Seilbahninventar bezeichnet die historischen Anlagen von nationaler Bedeutung. Eingriffe bei diesen Anlagen, die vom Bund konzessioniert und bewilligt werden, unterliegen einer entsprechenden Interessenabwägung. Die denkmalpflegerische Instandstellung von historischen Seilbahnen kann auch bereits heute grundsätzlich durch Finanzhilfen des Bundes unterstützt werden.“ Hess und seine bürgerlichen Mitunterzeichnenden ziehen die Motion zurück.

Zur Erinnerung: Die Sesselbahn auf den Weissenstein war Teil des erwähnten Seilbahninventars. Der erste Teil des Zitats ist zudem fast gleich im Wortlaut wie das Schreiben von BAV-Direktor Friedli (siehe 27.2.2007)

Nachdem Pro Sesseli die Sanierbarkeit der historischen Bahn grösstenteils nachgewiesen hat, die beanstandeten Klemmen in der Schweiz weiterhin täglich in Gebrauch sind, Pro Sesseli zudem die nötigen Mittel zur Sanierung der Bahn hätte zur Verfügung stellen können und zusätzlich die Möglichkeit eines alternativen touristischen Konzepts abklären liess – nach all dem, liest sich die Antwort des Bundesrats reichlich zynisch. Und damit sind die juristischen Verfehlungen des Verfahrens noch nicht erwähnt.

27.5.2014

Beschluss des Solothurner Regierungsrats zum Projekt „Weissenstein Plus – Neue Bahn – Neue Freizeitangebote – Umweltfreundlich“, 30 Tage Einsprachefrist. Öffentlich gemacht wird er erst 10 bis 14 Tage später. Dem Papier kann man entnehmen, dass die Projektkosten der Gondelbahn inzwischen 24 Millionen betragen, also das Doppelte der ursprünglich kommunizierten Summe. 20,9 Millionen kostet allein die Errichtung der Bahn. An diese gewährt der Kanton Solothurn der SWAG ein zinsloses Darlehen von drei Millionen Franken, Laufzeit 20 Jahre, erste Rate am 31.12.2017.

Zur Erinnerung: die Aktien, welche die Gemeinden mit öffentlichen Geldern gekauft haben, sind in der Buchhaltung auf Null abgeschrieben worden, bevor die Bahn überhaupt einmal gefahren ist. Zudem wurden sie für ein Projekt ausgegeben, das damals auf 12.25 Millionen Franken veranschlagt wurde, jetzt aber das Doppelte kostet.

Schon bei der ursprünglichen Version war die Bahn gemäss ihrem eigenen Businessplan ohne die nicht bewilligten und nicht realisierten Tubing- und Rodelbahn defizitär. Die Vermutung, dass die öffentliche Hand noch weitere Summen in die Gondelbahn investieren müssen, scheint durchaus gerechtfertigt.

20.12.14

Die Gondelbahn wird offiziell eröffnet und fährt zum ersten Mal. Bereits ist die Rede davon, dass die nicht bewilligten Rodel- und Tubingbahn auf dem Berg fehlen und andere Freizeitanlagen erstellt werden müssen.

Fortsetzung folgt.

Solothurn, 20. Mai/15. Dezember 2015
© PROSESSELI