

Bundesämter

Das BAV lässt seine Muskeln spielen

Das Bewilligungsverfahren zum Bau einer Seilbahn ist komplex. Ihre Errichtung tangiert jeweils mehrere Bereiche von öffentlichem Interesse, die von unterschiedlichen Ämtern auf kantonaler und nationaler Ebene bearbeitet werden.

Ins Verfahren rund um den Abbruch der historischen Sesselbahn und den Bau der neuen Gondelbahn waren auf nationaler Ebene hauptsächlich involviert: das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Amt für Raumplanung (ARE), das Bundesamt für Kultur (BAK), das Bundesamt für Umwelt (Bafu) und das Bundesamt für Justiz (BJ). Aber schön der Reihe nach.

Die wichtigste Partei war das BAV. Es ist zuständig für die Erteilung von Konzessionen und Betriebsbewilligungen. Ihm oblag die Federführung im Verfahren und es brachte den Stein angeblich auch ins Rollen: 2004 soll das BAV die Seilbahn Weissenstein AG (SWAG) informiert haben, dass die Konzession für den Betrieb der Bahn in fünf Jahren auslaufen werde und sich eine Sanierung nicht lohne.

Zweifel an dieser Version gibt es, weil die SWAG schon zuvor mit einem Abbruch geliebäugelt haben soll – und weil es nicht am BAV ist, solche Urteile zu fällen. Gerade im Fall historischer Anlagen verlangt das Seilbahngesetz, dass sich das BAV zuvor ans BAK wendet, um die Erhaltenswürdigkeit der Anlage abzuklären.

Fakt ist hingegen, dass das BAV von Anfang an den Standpunkt vertrat, die Sesselbahn müsse ersetzt werden. Während offizielle Verlautbarungen wie etwa ein Brief von BAV-Direktor Max Friedli „versichern, dass das Bundesamt für Verkehr offen ist für allfällige Gesuche von Betreibern, welche eine solche Seilbahn weiterhin betreiben möchten“, die für die Seilbahnen zuständige Sektion des BAV sah das anders. Mit allen Mitteln beharrte sie auf dem Abbruch, Gespräche wurden in teils gehässigem Ton geführt, die Kompetenz von Experten in Zweifel gezogen, die das BAV selbst zertifiziert hatte und mündlich wurde auch verschiedentlich von „Rost und Schrott“ gesprochen.

Zur Präzisierung: das BAV verfügt über die Kompetenz, eine „Rost-und-Schrott-Bahn“ von einem Tag auf den anderen zu schliessen. Auch beim historischen Sessellift, der bis zu seinem letzten Tag fuhr, hatte das BAV überwacht, dass die Sicherheit der Bahn gewährleistet ist.

Was die Behörde zu ihrem erratischen Verhalten bewegt hat, kann nur vermutet werden. Kenner der Materie sagen, dass das 2006 in Kraft getretene, neue Seilbahngesetz vom BAV als Machtverlust empfunden worden sei, den man erst habe verdauen müssen.

Klar ist hingegen: einen Beweis für die Nichtsanierbarkeit der historischen Bahn auf den Weissenstein hat das BAV nie erbracht. Es kritisierte hingegen das Gutachten Manz („ja, aber...“), das unter engen zeitlichen, finanziellen und inhaltlichen Voraussetzungen erstellt worden war, für Dinge, die nicht zum Auftrag gehört hätten. Und es verweigerte dem europäischen Seilbahnexperten Heinz Millner die Herausgabe einer Seilklemme. Mit dieser hatte Millner experimentell die Sanierbarkeit und Anpassung an die heutigen Sicherheitsanforderungen prüfen wollen.

Agierte das BAV auf der einen Seite restriktiv und destruktiv, gab es sich der SWAG gegenüber grosszügig. Unter Berufung auf einen alten Passus wurde der Betreiberin erlaubt, die geplante Anlage

lediglich rudimentär auszustecken. Die 50 Zentimeter hohen Hölzchen nahmen sich im Gelände aus wie Zahnstocher und spotteten einem sachdienlichen Verfahren. Von jedem Hausbesitzer wird beim Umbau der Garage mehr verlangt, dass das Bauvorhaben mit Profilstangen ausgesteckt wird.– Dafür ordnete das Bundesverwaltungsgericht später für eine eintägige Begehung des Geländes mit Experten eine vollständige Aussteckung an. Soviel zu den Verhältnissen.

Am Schluss liess das BAV zudem vom Bundesamt für Justiz (BJ) einen fragwürdigen Bericht erstellen, um Proteste des Bundesamtes für Kultur auszuhebeln. Dieses hatte den historischen Sessellift ins Seilbahninventar aufgenommen gehabt, das es in Mitarbeit mit dem BAV und anderen Bundesstellen erstellt hatte. Das Inventar gibt einen Anhaltspunkt, welche Bahnen in der Schweiz als erhaltenswert gelten und sollte auch dem BAV als Anhaltspunkt bei der Beurteilung der Schutzwürdigkeit dienen. Zu jenem Zeitpunkt war das Verzeichnis fürs BAV allerdings rechtlich noch nicht bindend.

Für Fälle von Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Ämtern hatte der Bund eigens ein Klärungsverfahren entwickeln und implementieren lassen. Dieses konnte das BAV mit dem Bericht des BJ umgehen. Oberrichter Prof. Dr. Arnold Marti, ein massgeblicher Mitautor des Klärungsverfahrens, kam in einem Kurzgutachten gar zum Schluss, die Argumentation des BJ sei „nicht haltbar“ und zu den Gutachten von EKD und ENHK liege noch immer kein rekursfähiger Entscheid vor, weshalb das Verfahren noch einmal von vorn begonnen werden müsste. Das geschah in der Folge nicht, die Bahn wurde abgebrochen.

Irritierend, wenn im ganzen Streit auch nur eine Nebengeschichte, ist zudem das Verhalten des Bundesamts für Raumplanung (ARE) und des Bundesamts für Umwelt (Bafu). Hatten sie zu Beginn in den Plänen der SWAG noch schwerwiegende Eingriffe ins BLN-Gebiet Weissenstein erkannt (immerhin wurde der Bau von Rodel- und Tubingbahn untersagt), gaben sie ihren Widerstand nach dem Bundesratsbeschluss auf. Seitens der SWAG waren jedoch nach eigener Aussage nur „geringfügige Anpassungen“ vorgenommen worden, mit denen sich die schwerwiegenden Beeinträchtigungen nicht hatten aus der Welt schaffen lassen. Auch hier kann für das Verhalten von ARE und Bafu nur ein politisches Powerplay vermutet werden.

Solothurn, 20. Mai 2015

© PROSESSELI