Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-1112/2012

Urteil vom 27. Mai 2013

Besetzung

Richterin Kathrin Dietrich (Vorsitz),
Richterin Marianne Ryter, Richter Christoph Bandli,
Gerichtsschreiberin Mia Fuchs.

Parteien

Schweizer Heimatschutz (SHS), Seefeldstrasse 5a, Postfach, 8032 Zürich,
vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Lukas Pfisterer und lic. iur. Christian Munz, Voser Rechtsanwälte, Stadtturmstrasse 19, 5401 Baden,
Beschwerdeführer,

gegen

Seilbahn Weissenstein AG, Hauptgasse 69, 4500 Solothurn,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Andreas Güngerich und Rechtsanwältin Anita Buri, Kellerhals Anwälte, Effingerstrasse 1, Postfach 6916, 3001 Bern
Beschwerdegegnerin,

und

Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilung Infrastruktur,
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen,

Vorinstanz.

Gegenstand

Plangenehmigung (Bau der Kabinenbahn Oberdorf – Nesselboden – Weissenstein Bahn-Nr. 72.115).

Sachverhalt:

A.

A.a Die Seilbahn Weissenstein AG wurde im Mai 2001 gegründet, nachdem über die vormalige Eigentümerin der Sesselbahn Oberdorf – Nesselboden und Nesselboden – Weissenstein (nachfolgend: Sesselbahn Weissenstein) der Konkurs eröffnet worden war. In der Folge ergaben Abklärungen beim Bundesamt für Verkehr (BAV), dass angesichts der Lebensdauer des Seilbahnsystems und im Hinblick auf die letztmals im Jahr 1994 erneuerte Betriebsbewilligung eine Lösung gefunden werden müsse.

A.b Am 7. August 2009 reichte die Seilbahn Weissenstein AG dem BAV das Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch für den Bau und Betrieb einer 6er-Kabinenbahn Oberdorf – Nesselboden – Weissenstein mit einer Förderleistung von 1'200 P/h (Endausbau) ein (Planvorlage Teil 1). Die geplante Anlage soll die bestehende 2er-Sesselbahn Weissenstein mit einer Förderleistung von 450 P/h ersetzen und in einer ersten Phase mit einer Förderleistung von 900 P/h (Anfangsausbau) betrieben werden. Zusammen mit dem Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch wurde die Abbruchbewilligung für die Sesselbahn beantragt. Nach erfolgter Vorprüfung leitete das BAV das ordentliche Plangenehmigungsverfahren ein und lud die betroffenen Behörden und Kommissionen zur Vernehmlassung ein.

A.c Am 1. November 2009 stellte die Seilbahn Weissenstein AG den Betrieb der Sesselbahn, deren Betriebsbewilligung am 23. September 1994 letztmals bis zum 31. Dezember 2009 verlängert worden war, ein.

A.d Mit Zwischenverfügung vom 19. November 2010 wies das BAV das Gesuch der Seilbahn Weissenstein AG um Entfernung der Fahrbetriebsmittel bei der stillgesetzten Sesselbahn Weissenstein ab.

A.e Infolge abschlägiger Stellungnahmen drängte sich eine Projektoptimierung auf. Die Planunterlagen über diese Projektänderung vom 14. April 2011 sowie vom 15. April 2011 (Teil 2, Technischer Teil) wurde den Behörden und Kommissionen am 20. April 2011 übermittelt.

B.

Mit Plangenehmigungsentscheid vom 25. Januar 2012 erteilte das BAV der Seilbahn Weissenstein AG die Konzession Nr. 3885 für den Bau und

den Betrieb einer 6er-Kabinenbahn für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung von Oberdorf über Nesselboden nach Weissenstein für eine Dauer von 25 Jahren. Die stündliche Förderleistung beträgt 1'200 Personen (Dispositiv Ziff. 1). Es genehmigte die Planvorlage für den Bau der Kabinenbahn, Bahn-Nr. 72.115 (Dispositiv Ziff. 2) und verfügte diverse Auflagen (Dispositiv Ziff. 3). Des Weiteren erteilte es die Rodungsbewilligung für eine Rodungsfläche von insgesamt 4'979 m^2 (definitive Rodungsfläche 3'140 m^2, temporäre Rodungsfläche 1'839 m^2; Dispositiv Ziff. 4) und für die nachteilige Nutzung des Waldes in Form von Niederhaltungen eine Ausnahmebewilligung (Dispositiv Ziff. 5). Schliesslich sprach das BAV, unter Auflagen, eine Abbruchbewilligung für den Rückbau der bestehenden Sesselbahn Weissenstein aus (Dispositiv Ziff. 6) und wies die gegen das Projekt erhobenen Einsprachen ab, soweit es darauf eingetreten war und diese nicht als erledigt oder gegenstandslos geworden abgeschrieben worden waren und sofern es sie nicht ausdrücklich guthiess (Dispositiv Ziff. 7).

C.
Gegen diese Verfügung hat der Schweizer Heimatschutz (Beschwerdeführer) am 29. Februar 2012 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben und deren Aufhebung beantragt. Eventualiter beantragt er die Ergänzung der Plangenehmigung mit einer Auflage, wonach die bestehende 2er-Sesselbahn Oberdorf – Nesselboden – Weissenstein derart zu dokumentieren, rückzubauen und einzulagern sei, dass ein späterer ganzer oder teilweiser Wiederaufbau an einem anderen Ort möglich bleibe. In verfahrensrechtlicher Hinsicht wird um Einleitung eines Verfahrens zur gütlichen Einigung und Mediation ersucht. Das Bundesverwaltungsgericht werde eingeladen, zwischen den Parteien zu schlichten, eventuell einen Mediator oder eine Mediatorin einzusetzen, auf dass sie sich über den Inhalt der Verfügung bzw. des Beschwerdeentscheides einigen.

Der Beschwerdeführer rügt mit seiner Beschwerde zunächst, das BAV habe die Tragweite des Richtplanentscheids verkannt. Insbesondere sei dieser, soweit er die Erstellung einer neuen Bahn präjudizieren solle, nicht (behörden-) verbindlich und beruhe im Übrigen auf einer fehlerhaft vorgenommen Interessenabwägung. Mit Bezug auf die Frage des Abbruchs oder der Erneuerung der Sesselbahn habe das BAV den Sachverhalt betreffend die Grundlagen der Infrastruktur und des Betriebs der bestehenden Sesselbahn ungenügend abgeklärt und sich einseitig mit dem Expertengutachten von Hili Manz vom 2. März 2009 (nachfolgend: Gutachten Manz) auseinandergesetzt. Die Eidgenössische Natur- und

Heimatschutzkommission (ENHK) und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) seien zum Schluss gelangt, das vorliegende Plangenehmigungsgesuch führe zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Objekts Nr. 1010 "Weissenstein" des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (nachfolgend: BLN). Schwere Eingriffe seien aber nur zulässig, wenn sie durch ein mindestens gleichwertiges Interesse gerechtfertigt würden, das von nationaler Bedeutung sei. Da ein solches vorliegend nicht bestehe, erweise sich der geplante Eingriff als unzulässig. Die Sesselbahn müsse deshalb saniert und erhalten werden. Des Weiteren habe das BAV eine ungenügende Sachverhaltsabklärung und eine unzutreffende Interessenabwägung hinsichtlich des Biotopschutzes vorgenommen. Auch das Kurhaus – ein Denkmal von nationaler Bedeutung – werde durch die geplante Bergstation erheblich beeinträchtigt. Die vom BAV angeführten Interessen vermöchten auch diesbezüglich die Beeinträchtigung nicht zu überwiegen. Schliesslich rügt der Beschwerdeführer eine ungenügende Sachverhaltsabklärung betreffend die Personenbeförderungskonzession, weshalb das Verfahren auch in dieser Hinsicht an das BAV zurückzuweisen sei.

D.

D.a Mit Schreiben vom 4. April 2012 verzichteten die ENHK und die EKD mit Verweis auf ihre früheren Gutachten und Stellungnahmen darauf, sich erneut vernehmen zu lassen.

D.b Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) verzichtete mit Schreiben vom 26. April 2012 auf eine Stellungnahme, da aus seiner Sicht keine grundsätzlichen planerischen oder planungsrechtlichen Fragen betroffen seien.

Auf Aufforderung der Instruktionsrichterin, einen ergänzenden Fachbericht einzureichen, übermittelte das ARE am 28. Juni 2012 seinen Vorprüfungsbericht vom 16. Juni 2008 zum Richtplan Kanton Solothurn, Anpassung Gesamtprojekt Weissenstein, sowie die Akten zu jenem Verfahren.

D.c Das BAV (Vorinstanz) liess sich mit Eingaben vom 11. April und 21. Mai 2012 vernehmen und beantragte nebst der Abweisung der Beschwerde, inklusive des Antrags auf Durchführung einer Mediation, den Einbezug verschiedener kantonaler und kommunaler Stellen in das Beschwerdeverfahren.

D.d In seiner Stellungnahme vom 21. Mai 2012 hielt das Bundesamt für Kultur (BAK) an der Meinung fest, dass die historische Seilbahn am Weissenstein aufgrund ihrer nationalen Bedeutung als technisches Denkmal erhalten werden müsse.

D.e Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) führte in seiner Stellungnahme vom 25. Mai 2012 aus, das modifizierte Projekt als konform mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erachten und die Beeinträchtigung des BLN-Objekts als lediglich geringfügig zu qualifizieren.

D.f In ihrer Beschwerdeantwort vom 25. Mai 2012 beantragte die Seilbahn Weissenstein AG (Beschwerdegegnerin) die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Zur Begründung machte sie im Wesentlichen geltend, es sei nicht nachvollziehbar, inwiefern die Vorinstanz die Tragweite des Richtplans verkannt haben soll. Auch habe sie den Sachverhalt formell wie materiell rechtsgenüglich ermittelt und eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen. Um die Sesselbahn als Denkmal zu bewahren, sei es ausreichend, die repräsentativen Bauteile zu erhalten, was auch ihr, der Beschwerdegegnerin, ein grosses Anliegen sei. Sie plane deshalb eine umfassende Dokumentation der Sesselbahn und eine Ausstellung von Bahnteilen in der neuen Talstation. Zudem wolle sie die Bahn an Interessierte (Museen oder Vereine wie den Beschwerdeführer) verkaufen, weshalb sie insofern bereit sei, mit dem Beschwerdeführer aussergerichtlich eine gütliche Einigung anzustreben. Dagegen könne aber dessen Hauptbegehren, der Erhalt der Sesselbahn, aus sicherheitstechnischen Gründen nicht Bestandteil einer Mediation bilden. Hinsichtlich des BLN-Objekts sei dessen Beeinträchtigung unter Berücksichtigung aller Umstände nicht schwerwiegender Natur. Aber selbst bei Bejahung eines schweren Eingriffs läge ein gleich- oder höherwertiges Interesse von nationaler Bedeutung vor. Schliesslich habe die Vorinstanz in Bezug auf den Denkmalschutz des Kurhauses das Vorhaben in Übereinstimmung mit dem BAFU als konform mit der Umweltschutzgesetzgebung erachtet und auch hier die Interessenabwägung korrekt vorgenommen und die Interessen, die für die Erstellung der geplanten Bergstation sprechen, als überwiegend angesehen.

E.

E.a Mit Gesuch vom 14. Juni 2012 ersuchte der Beschwerdeführer um Einbezug der technischen Dokumentation der Sesselbahn Weissenstein in das vorliegende Beschwerdeverfahren und um Einsicht in diese. Zu-

dem beantragte er, die Beschwerdegegnerin sei zu verpflichten, ihm sowie von ihm beigezogenen Fachleuten den Zugang zur Sesselbahn zu gewähren.

E.b Die Beschwerdegegnerin wie auch die Vorinstanz sprachen sich gegen die Anträge des Beschwerdeführers aus.

E.c Die Instruktionsrichterin entsprach dem Akteneinsichtsgesuch des Beschwerdeführers mit Zwischenverfügung vom 23. Juli 2012 insofern, als ihm Gelegenheit gegeben wurde, die Verfahrensakten am Sitz des Bundesverwaltungsgerichts einzusehen. Das Gesuch um Zugang zur Sesselbahn Weissenstein wurde im Rahmen des gerichtlich durchzuführenden Augenscheins bewilligt.

F.
Am 21. August 2012 wurde ein Augenschein unter Teilnahme sämtlicher Verfahrensbeteiligten sowie einer Delegation des Bundesverwaltungsgerichts durchgeführt. Das Protokoll des Augenscheins wurde den Beteiligten mit Verfügung vom 28. August 2012 zugestellt. Die Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten zum Protokoll sowie weitere eingereichte Unterlagen wurden diesen je wechselseitig übermittelt.

G.

G.a Mit Gesuch vom 4. September 2012 beantragte der Beschwerdeführer erneut, es sei ihm und den von ihm beigezogenen Fachleuten Zugang zur Sesselbahn zu gewähren und eine Klemme der bisherigen Bahn zur Durchführung der notwendigen Materialprüfungen auszuleihen.

G.b Sowohl die Vorinstanz als auch die Beschwerdegegnerin beantragten die Abweisung des Gesuchs.

G.c Mit Zwischenverfügung vom 13. September 2012 wies die Instruktionsrichterin das Gesuch des Beschwerdeführers um Zugang zur gesamten Sesselbahn Weissenstein sowie um Ausleihe einer Klemme der bisherigen Bahn ab.

G.d Auf die dagegen erhobene Beschwerde trat das Bundesgericht mit Urteil 1C_453/2012 vom 26. September 2012 mangels eines nicht wieder gutzumachenden Nachteils nicht ein.

H.
Der Beschwerdeführer reichte am 5. November 2012 seine Replik ein und stellt darin neu lediglich den Antrag auf Aufhebung der Plangenehmigungsverfügung. Am Antrag auf Durchführung einer Mediation hält er mangels Interesses der Beschwerdegegnerin nicht mehr fest. Mit der Replik reichte er zudem eine Sicherheitsanalyse der bestehenden Sesselbahn durch den Experten Millner sowie ein Gutachten von Prof. Forster zum Potential eines natur- und kulturnahen Tourismus am Weissenstein ein.

I.

I.a In ihrer Duplik vom 12. Dezember 2012 äusserte sich die Vorinstanz im Sinne ihrer bisherigen Ausführungen. Insbesondere erachtete sie eine schlichte Instandhaltung im Sinne einer Sanierung der Originalsubstanz der bestehenden Sesselbahn aufgrund der systemimmanenten Mängel als nicht möglich. Zur Eliminierung der Mängel seien derart einschneidende Massnahmen erforderlich, dass die Sesselbahn ihrer Authentizität beraubt würde. Sie würde in ihren Dimensionen ausserdem der bereits projektierten Kabinenbahn praktisch entsprechen und es könne ihr mangels Zweckmässigkeit und Sicherheit resp. Authentizität bei der Interessenabwägung weder eine Konzession noch eine Betriebsbewilligung erteilt werden.

I.b Die EKD und die ENHK hielten an ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 18. Dezember 2012 daran fest, dass die geplante Bahn auch mit den Projektoptimierungen zu einer schweren Beeinträchtigung des BLN-Objekts Nr. 1010 "Weissenstein" führe. Die Sesselbahn Weissenstein stelle zudem einen einzigartigen Zeugen schweizerischer Bahntechnik- und Fremdenverkehrsgeschichte dar und sei als Gesamtanlage zu erhalten. Es sei eine Lösung zu suchen, welche die aus Sicherheitsgründen notwendigen Anpassungen denkmalgerecht umsetze, ohne dass der Zeugniswert der Anlage geschmälert werde.

I.c Das BAK gelangte in seiner Stellungnahme vom 19. Dezember 2012 zum Schluss, die nötigen Anpassungen und Veränderungen der Elemente der Sesselbahn Weissenstein würden den Umfang der ursprünglichen Komponenten der Anlage zwar reduzieren, die Authentizität der Gesamtanlage aber nur leicht beeinträchtigen und deren nationalen Wert nicht mindern. Diese Massnahmen würden den möglichen denkmalpflegerischen Eingriffen an einem technischen Denkmal entsprechen und die

Vorgaben gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) erfüllen.

I.d Mit Fachbericht vom 19. Dezember 2012 führte das BAFU – wie schon zuvor – aus, die Vorinstanz habe eine vollständige Interessenabwägung im Sinne des NHG und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vorgenommen. Sie habe zudem die vom BAFU geforderten Auflagen in die Plangenehmigung aufgenommen.

I.e Am 20. Dezember 2012 reichte das ARE seine Stellungnahme aus raumplanungsrechtlicher Sicht ein. Es korrigierte die Aussagen des Beschwerdeführers insofern, als es sich im Richtplanverfahren nicht um eine Nichtgenehmigung der Freizeiteinrichtungen auf dem Weissenstein gehandelt habe. Der Kanton habe – nicht zuletzt aufgrund der negativen Beurteilung der geplanten Freizeitanlagen (Rodelbahn, Tubinganlage) im Rahmen des Vorprüfungsberichtes des ARE – auf deren Festsetzung im Richtplan verzichtet. Neu sei im Richtplan festgehalten worden, dass neue Freizeitanlagen zwar grundsätzlich möglich seien, jedoch ein Konzept zuerst aufzeigen solle, welche Freizeitanlagen im BLN-Gebiet überhaupt möglich seien. Der Bund habe dies positiv gewürdigt und einzig ergänzt, dass zukünftige konkrete Projekte wiederum einer Festlegung im Richtplan und damit einer Genehmigung bedürften. Der Richtplanbeschluss sei sodann schon deshalb nicht bundesrechtswidrig, weil die Rechtmässigkeit einzelner Vorhaben im Richtplan und bei der Richtplangenehmigung bloss summarisch geprüft werde und dem Beschwerdeführer im Plangenehmigungsverfahren sämtliche Rechtsschutzmöglichkeiten verblieben.

I.f Die Beschwerdegegnerin machte in ihrer Duplik vom 21. Dezember 2012 insbesondere geltend, dass die vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen allesamt massive Eingriffe in die bisherige Anlage zur Folge hätten. Eine Sanierung unter Wahrung des Systemtypischen der Sesselbahn, das den kulturhistorischen Wert dieses Industriedenkmals ausmache, sei unter sicherheitstechnischen Aspekten nicht möglich.

J.

J.a Mit Schreiben vom 15. Januar 2013 nahm die Vorinstanz zur Frage der Korrektur der Profilierung bzw. der Korrektheit der der Plangenehmi-

gung zugrunde liegenden Pläne für die Bergstation im Fachbericht des BAFU Stellung.

J.b Die Beschwerdegegnerin äusserte sich hierzu ebenfalls mit Stellungnahme vom 16. Januar 2013.

K.
Mit Eingaben vom 4., 6. und 15. Februar 2013 haben die Vorinstanz, die Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführer ihre Schlussbemerkungen eingereicht.

L.
Auf weitere Vorbringen der Verfahrensbeteiligten und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen im Sinne von Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021), soweit diese von einer Behörde nach Art. 33 VGG erlassen wurden und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt. Der angefochtene Plangenehmigungsentscheid stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG dar, die von einer Vorinstanz gemäss Art. 33 Bst. d VGG gefällt wurde. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, liegt nicht vor. Das Bundesverwaltungsgericht ist daher für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

1.2

1.2.1 Zur Beschwerde berechtigt sind unter anderem Personen, Organisationen und Behörden, denen ein anderes Bundesgesetz dieses Recht einräumt (Art. 48 Abs. 2 VwVG). Gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. b NHG steht gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden das Beschwerderecht den Organisationen, die sich dem Naturschutz, dem Heimatschutz, der Denkmalpflege oder verwandten Zielen widmen, zu, falls sie gesamtschweizerisch tätig sind und rein ideelle Zwecke ver-

folgen; allfällige wirtschaftliche Tätigkeiten müssen der Erreichung der ideellen Zwecke dienen. Der Bundesrat bezeichnet die zur Beschwerde berechtigten Organisationen (Art. 12 Abs. 3 NHG). Der Beschwerdeführer ist im Anhang der Verordnung vom 27. Juni 1990 über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO, SR 814.076) unter Ziff. 5 als beschwerdeberechtigte Organisation aufgeführt. Er ist deshalb grundsätzlich zur Beschwerde legitimiert.

1.2.2 Das Beschwerderecht steht den Organisationen nur für Rügen in Rechtsbereichen zu, die seit mindestens zehn Jahren Gegenstand ihres statutarischen Zwecks bilden (Art. 12 Abs. 2 NHG). Nach Art. 2 Ziff. 1 der Statuten des Beschwerdeführers vom 21. April 1979 (nachfolgend: Statuten SHS) will er unter anderem das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Kultur- und Naturdenkmäler vor Beeinträchtigung, Entstellung und Zerstörung bewahren. Der Beschwerdeführer bringt im Wesentlichen vor, mit dem Rückbau der Sesselbahn Weissenstein und der Genehmigung des neuen Seilbahnprojekts würde in unzulässiger Weise ein Kulturdenkmal im Sinne des NHG zerstört, ein BLN-Objekt schwer beeinträchtigt sowie der Biotopschutz missachtet. Die Rügen liegen damit in einem Rechtsbereich, der seinem statutarischen Zweck dient und sind folglich zulässig.

1.2.3 Zuständig für die Beschwerdeerhebung ist das oberste Exekutivorgan der Organisation (Art. 12 Abs. 4 NHG). Gemäss Art. 22 der Statuten SHS ist der Geschäftsausschuss das ausführende und geschäftsleitende Organ des Beschwerdeführers. Vorliegend ist die Beschwerde durch zwei für den Beschwerdeführer zeichnungsberechtigte Personen eingereicht worden. Dem Erfordernis von Art. 12 Abs. 4 NHG ist damit Genüge getan.

1.3 Die Beschwerdegegnerin stellt in Bezug auf die raumplanerischen Rügen des Beschwerdeführers in Frage, inwieweit dieser mit Blick auf Art. 12c Abs. 3 NHG überhaupt legitimiert sei, im jetzigen Zeitpunkt eine akzessorische Überprüfung des Richtplans zu verlangen.

Gemäss Art. 12c Abs. 3 NHG darf eine Organisation, wenn sie gegen einen Nutzungsplan mit Verfügungscharakter zulässige Rügen nicht erhoben hat oder die Rügen rechtskräftig abgelehnt worden sind, diese Rügen in einem nachfolgenden Verfahren nicht mehr vorbringen. Der Beschwerdeführer hatte im Rahmen des kantonalen Nutzungsplanungsverfahrens Einsprache erhoben. Da die Einwände zum Ersatz der alten Sesselbahn

durch eine neue Seilbahnanlage sowie gegen das dafür erforderliche Rodungsgesuch gerichtet waren, schrieb sie der Regierungsrat des Kantons Solothurn mit rechtskräftigem Entscheid über die Nutzungsplanung vom 27. April 2010 aufgrund des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens als gegenstandslos ab und verwies den Beschwerdeführer auf dieses, bereits bei der Vorinstanz hängige, Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren. In diesem hatte der Beschwerdeführer ebenfalls bereits Einsprache erhoben und im Wesentlichen dieselben Rügen wie im vorliegenden Beschwerdeverfahren vorgebracht. Es ist somit von einer grundsätzlichen Legitimation des Beschwerdeführers auch zur Erhebung planungsrechtlicher Rügen auszugehen. Da die Beschwerde des Beschwerdeführers – wie noch zu sehen sein wird – abgewiesen wird, braucht die Frage an dieser Stelle jedoch nicht abschliessend geklärt zu werden.

1.4 Nachdem der Beschwerdeführer in seiner Replik mangels Interesse der Beschwerdegegnerin selber nicht mehr am Antrag auf eine gütliche Einigung und Mediation festhielt, ist dieser Antrag als gegenstandslos geworden abzuschreiben.

1.5 Auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde ist somit, soweit sie nicht gegenstandslos geworden ist (E. 1.4 soeben), einzutreten (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG).

2.
Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Es überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit (Art. 49 VwVG).

Bei der Angemessenheitskontrolle hat sich das Bundesverwaltungsgericht – insbesondere bei technischen Fragen und wenn die Vorinstanz ihren Entscheid gestützt auf die Berichte von Fachbehörden gefällt hat – jedoch eine gewisse Zurückhaltung aufzuerlegen (vgl. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 2.149 ff.). In diesen Fällen hat es primär zu klären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie ob die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidfindung berücksichtigt worden sind. Es untersucht daher lediglich, ob sich die Vorinstanz von sachgerechten Erwägungen hat leiten lassen und weicht nicht ohne Not von deren Auffassung ab. Voraussetzung für diese Zurückhaltung ist

allerdings, dass es im konkreten Fall keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts gibt und davon ausgegangen werden kann, dass die Vorinstanz die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen hat (BGE 133 II 35 E. 3; BGE 125 II 591 E. 8a; s.a. CHRISTOPH BANDLI, Neue Verfahren im Koordinationsgesetz: Ausgleich von Schutz und Nutzen mittels Interessenabwägung, in: Umweltrecht in der Praxis [URP] 2001, S. 511 ff., Ziff. 6.2 S. 549).

Dabei darf gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine Vorinstanz auf Berichte und Stellungnahmen der vom Gesetzgeber beigegebenen sachkundigen Instanzen abstellen, wenn sich eine solche in einem Fachbericht mit fallrelevanten naturwissenschaftlichen oder technischen Fragen auseinandergesetzt hat (Urteil des Bundesgerichts 1E.1/2006 vom 12. April 2006 E. 5). Fachbehörden sind beispielsweise das BAFU, das sich für landschafts- und naturschutzrechtliche Fragen durch besonderen Sachverstand und Fachwissen auszeichnet (vgl. Art. 3 Abs. 4 NHG und Art. 23 Abs. 1 Bst. a der Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz [NHV, SR 451.1], Art. 42 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz [Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01]), das ARE, die Fachstelle des Bundes für raumwirksame Themen (vgl. Art. 32 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700] und Art. 48 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.1]), das BAK (Art. 23 Abs. 1 Bst. b NHV) sowie die beratenden Fachkommissionen des Bundes für Angelegenheiten des Natur- und Heimatschutzes und der Denkmalpflege ENHK und EKD (vgl. Art. 23 Abs. 4 und Art. 25 Abs. 1 und 2 NHV; zum Ganzen statt vieler Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-4157/2011 vom 12. Juni 2012 E. 2 und A-7872/2010 vom 17. Oktober 2011 E. 4 mit Hinweisen).

3.

3.1 Wer eine Seilbahn bauen oder betreiben will, die für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung bestimmt ist und für die eine Bundeskonzession notwendig ist, benötigt eine Plangenehmigung und eine Betriebsbewilligung der Vorinstanz (Art. 3 Abs. 1 des Seilbahngesetzes vom 23. Juni 2006 [SebG, SR 743.01], vgl. auch Art. 1 sowie Art. 6 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 [PBG, SR 745.1]). Mit der Plangenehmigung wird das Recht erteilt, eine Seilbahn zu

bauen. Sie umfasst gleichzeitig die entsprechende Personenbeförderungskonzession nach den Bestimmungen des PBG und mit ihr werden sämtliche für den Bau der Seilbahn erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 9 Abs. 1 und 2 SebG). Wird der Betrieb einer Seilbahn definitiv eingestellt, sind die Anlagen zu entfernen und die Vorinstanz entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist (Art. 19 SebG).

Gestützt auf diese Bestimmungen hat die Vorinstanz das Plangenehmigungsgesuch der Beschwerdegegnerin vom 7. August 2009 beurteilt und dieser die Konzession für den Bau und den Betrieb einer 6er-Kabinenbahn erteilt und die Planvorlage einschliesslich der Projektänderungen vom 14. und 15. April 2011 unter Auflagen genehmigt. Gleichzeitig erteilte sie die erforderliche Rodungsbewilligung und die Abbruchbewilligung für den Rückbau der alten Sesselbahn Weissenstein.

Der Beschwerdeführer rügt in erster Linie den Abbruch der Sesselbahn und beantragt stattdessen deren Erhalt. Es stellt sich vorliegend somit zunächst die Frage, ob die Vorinstanz den Abbruch der bisherigen Sesselbahn zu Recht verfügt hat oder ob sich diese – wie der Beschwerdeführer geltend macht – sanieren und damit erhalten liesse.

3.2 Bereits von Verfassungs wegen hat der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes zu nehmen und namentlich Landschaften sowie Natur- und Kulturdenkmäler zu schonen (Art. 78 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101]). Art. 2 Abs. 1 Bst. b NHG erklärt insbesondere "die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen, wie zum Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und Transportanstalten" zu einer Bundesaufgabe.

Bei der Erfüllung einer solchen Bundesaufgabe haben Bund und Kantone dafür zu sorgen, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 1 NHG). Art. 3 Abs. 2 Bst. b NHG sieht vor, dass diese Pflicht zu erfüllen ist, indem etwa Konzessionen und Bewilligungen nur unter Bedingungen oder Auflagen erteilt oder aber verweigert werden. Diese Pflicht gilt unabhängig davon, ob der Eingriff in ein Objekt von nationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung vorgenommen wird (Art. 3 Abs. 3 i.V.m. Art. 4 NHG). Art. 3 NHG verlangt keinen absoluten

Schutz der Landschaft; der Eingriff ist jedoch nur gestattet, wo ein überwiegendes allgemeines Interesse dies erfordert. Zur Beurteilung dieser Frage ist eine möglichst umfassende Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen (ständige Rechtsprechung; vgl. BGE 137 II 266 E. 4 mit Hinweisen; ANNE-CHRISTINE FAVRE, in: Kommentar NHG, Zürich 1997, Rz. 4, 12 und 13 zu Art. 3 NHG).

Durch die Aufnahme eines Objekts von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes im Sinne von Art. 5 NHG wird dargetan, dass es in besonderem Mass die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 Abs. 1 NHG). In Art. 6 Abs. 2 NHG wird diese klar erhöhte Schutzwürdigkeit inventarisierter Objekte nochmals verstärkt, indem gemäss dieser Bestimmung ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden darf, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (BGE 127 II 273 E. 4c).

3.3 Die Sesselbahn Weissenstein ist im Schweizer Seilbahninventar als Seilbahn von nationaler Bedeutung aufgenommen (Objektblätter 73.016 und 73.017). Bei diesem Inventar handelt es sich indessen nicht um ein solches nach Art. 5 NHG, das den weitergehenden Schutz von Art. 6 NHG zur Folge hätte; als solche gelten einzig das BLN, das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) sowie das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS; vgl. ANDREAS SEITZ, Gewichtung des öffentlichen Interesses bei Eingriffen in NHG-Schutzobjekte, in: Umwelt und Gesellschaft im Einklang?, Festschrift für Willi Zimmermann, S. 49 f.; siehe auch die entsprechenden Schutzverordnungen). Wie das Bundesverwaltungsgericht bereits zur ehemaligen Sesselbahn Kandersteg-Oeschinen feststellte, ist aber auch die hier fragliche Sesselbahn, bei der es sich nebst der früheren Sesselbahn Kandersteg-Oeschinen um die letzte noch betriebene Einseil-Umlaufsesselbahn nach dem System Von Roll VR 101 handelt, als Kulturdenkmal zu qualifizieren (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5971/2007 vom 17. Januar 2008 E. 4.6 ff.). Die Tatsache, dass die Sesselbahn Weissenstein nicht in einem (Bundes-)Inventar aufgenommen ist, hat somit 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. Es ist daher zu prüfen, ob in Anwendung dieser Bestimmung das

allgemeine Interesse am ungeschmälerten Erhalt der Sesselbahn das Interesse am Bau einer neuen Gondelbahn überwiegt.

4.
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 (soeben E. 3.2).

4.1 In Bezug auf den Denkmalschutz ist zunächst der kulturhistorische Wert der Sesselbahn Weissenstein hervorzuheben. Das gemeinsame Gutachten der EKD und der ENHK vom 10. Juni 2007 führt dazu aus:

> "Die südlichste Jurakette Weissenstein ist aufgrund ihrer landschaftlichen, verkehrs-, siedlungs- und wirtschaftshistorischen Bedeutung ein sehr sensibles Gebiet, an deren Fuss, oberhalb der Siedlung Oberdorf, sich mehrere Verkehrswege und -systeme zu einem interessanten Knotenpunkt vereinen und deren Kuppe vom geschichtsträchtigen Kurhaus bekrönt wird.
>
> Die Sesselbahn Oberdorf-Weissenstein, die in Abhängigkeit von der spezifischen Verkehrs- und Tourismussituation erstellt wurde, ist ein komplexes Ensemble bestehend aus Hochbauten und technischer Einrichtung. Entsprechend ihres Charakters als technische Anlage sind ihre Hochbauten von einer zurückhaltenden, geschlossenen Zweckarchitektur geprägt, die sich vielmehr an den Güterschuppen und Remisenbauten als an den repräsentativen Aufnahmegebäuden von Eisenbahnanlagen orientiert. Sowohl Technik als auch Architektur sind charakteristischer Ausdruck ihrer Entstehungszeit. Sie sind aufeinander bezogen und bilden hinsichtlich System und Proportion eine harmonische Einheit.
>
> Obwohl im Zug von Nachrüstungen und Generalüberholung in Einzelheiten verändert, ist die Bahnanlage in einem repräsentativen Umfang und vom System her historisch überliefert. Die Sesselbahn Oberdorf-Weissenstein gehört zusammen mit der Beförderungsanlage Kandersteg-Oeschinensee zu den Sesselbahnen der ersten Generation. Beide Bahnen sind zudem die letzten noch betriebenen Einseil-Umlaufsesselbahnen nach dem System Von Roll VR 101. Als Repräsentantin einer zentralen bahntechnischen Erneuerung bzw. eines erfolgreichen Produktionszweiges des Berner Giesserei-Werks und aufgrund ihres Alters sowie ihrer Konzeption als Zweisektionen-Bahn handelt es sich bei der kuppelbaren Einseil-Umlaufbahn VR 101 von Oberdorf um einen einzigartigen Zeugen schweizerischer Bahntechnik- und Fremdenverkehrsgeschichte und somit um ein Denkmal von nationaler Bedeutung. Zur Eigenart des Denkmals gehören materielle und emotionale Werte, die technische Leistung ebenso wie die einprägsame, unverwechselbare Erinnerung an ein besonderes Schwebeerlebnis, das Geräusche, gemächliche Fahrgeschwindigkeit und den rudimentären Sitzkomfort einschliesst.

> Aufgrund ihrer Einzigartigkeit ist die Sesselbahn Oberdorf-Weissenstein als Gesamtanlage zu erhalten. Besonders schutzwürdige, den Typus der kuppelbaren Einseil-Umlaufbahn VR 101 repräsentierende Elemente sind auch die Stahl-Fachwerkmasten, die Zweiersessel und die zugehörigen Stationsbauten."

Die Kommissionen halten in ihrer Beurteilung fest, der kulturhistorischen Bedeutung der Anlage sei kaum Gewicht beigemessen worden, als man sich für die Variante des Ersatzes der bestehenden Bahn durch eine neue Gondelbahn entschlossen habe. Obwohl im Bereich der Fördertechnik und Steuerung kontinuierlich technisch nachgerüstet und 1994 generalüberholt, sei die historische Bahnanlage in einem repräsentativen Umfang erhalten und vom System her historisch überliefert. Aufgrund der Unterlagen und aufgrund der Auskunft des beigezogenen Experten für Technikgeschichte kämen sie daher zum Schluss, dass Lösungen gefunden werden könnten, um diese Anpassungen denkmalgerecht zu entwickeln und dass somit den heutigen Sicherheitsvorschriften Genüge getan werden könne, ohne den Zeugniswert der Anlage zu schmälern. In ihrer Stellungnahme vom 20. August 2009 zuhanden des ARE, im Gutachten vom 30. Oktober 2009 sowie der Stellungnahme vom 31. Mai 2011 bestätigen sie diese Auffassung: Nach eingehender Analyse des Gutachtens Manz erachten sie es als möglich, die bestehende Sesselbahn so zu sanieren und zu restaurieren, dass sie den geltenden gesetzlichen Konzessions- und Sicherheitsansprüchen genüge. Der Abbruch der Bahn sei nicht mit den Bestimmungen des NHG vereinbar. Weder betriebswirtschaftliche Argumente noch zeitliche Aspekte würden gegenüber dem nationalen Interesse an der Erhaltung der Sesselbahn überwiegen.

4.2 Auch das BAK vertritt die Meinung, die Sesselbahn Weissenstein müsse erhalten bleiben. Die nationale Bedeutung der Bahn als technisches Denkmal sei unbestritten und werde im Schweizer Seilbahninventar nachgewiesen. Wie das Gutachten Manz feststelle, sei eine Sanierung unter gewissen Bedingungen technisch möglich. Insbesondere würden gewisse betriebliche Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Erhalt eines Denkmals von nationaler Bedeutung verhältnismässig erscheinen. Eine verminderte Fahrgeschwindigkeit, ein Einstellen des Betriebs bei starkem Wind oder Komforteinbussen durch Witterungseinflüsse könnten nicht als überwiegende Gründe für einen Abbruch gelten.

Die Methodik und Bewertungsmatrix des Seilbahninventars führten sieben Aspekte auf, die den Wert der Seilbahnen konstituierten. Dabei komme den Kriterien Seilbahntechnik und Authentizität das grösste Ge-

wicht zu. Die Authentizität eines Denkmals sei nicht limitiert auf die sprichwörtliche Originalität seiner historischen Substanz, sondern konstituiere sich auch aus der Konzeption und der Form, dem Gebrauch und der Funktion, der Situation und räumlichen Stellung sowie dem transportierten ideellen Wert und dem vermittelten Eindruck, immer bezogen auf den Originalzustand und die später dazugekommenen Zeitgeschichten, das heisst den Objektveränderungen. Es gehöre zum Wesen eines technischen Denkmals, dass es langfristig nur erhalten werden könne, wenn es kontinuierlich betrieben werde, und dies sei ohne Anpassungen nicht möglich. Zu beachten sei dabei nicht ausschliesslich die Nachrüstung an sich, sondern auch deren Qualität. Die Anpassungen und Veränderungen im vorliegenden Fall würden zwar den Umfang der ursprünglichen Komponenten der Anlage reduzieren, die Authentizität der Gesamtanlage aber nur leicht beeinträchtigen und ihren nationalen Wert nicht mindern. Die Massnahmen entsprächen den möglichen denkmalpflegerischen Eingriffen an einem technischen Denkmal und erfüllten die Vorgaben gemäss Art. 3 NHG.

4.3 Der Beschwerdeführer rügt einerseits formelle Mängel in der Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz. So habe diese den Sachverhalt bezüglich der Grundlagen der Infrastruktur und des Betriebs der Sesselbahn nicht genügend festgestellt. Sie habe jeweils eine Detailbetrachtung einzelner Elemente vorgenommen, ohne die Gesamtsicherheit zu beurteilen. Die notwendigen Abklärungen in diesem Zusammenhang seien nicht erfolgt. Im Einzelnen beanstandet er den von der Vorinstanz geltend gemachten "Ansturm von Fahrgästen" sowie die angeblich langen Wartungsarbeiten. Ebenso sei es eine Mutmassung davon auszugehen, dass sich keine Versicherungsanstalt finden lasse, die eine Haftpflichtversicherung für den Betrieb der Sesselbahn ausstelle. Ausserdem hätte die Vorinstanz das Gutachten Manz als bindend ansehen müssen und hätte nicht von diesem abweichen dürfen.

Andererseits moniert der Beschwerdeführer materielle Mängel in der Sachverhaltsfeststellung. Die Vorinstanz würdige das Gutachten Manz in Bezug auf die langen Revisionszeiten einseitig und habe keine Abklärungen betreffend die Windhäufigkeit und -stärke vorgenommen. Zudem habe sie hinsichtlich Infrastruktur und Betrieb jeweils nur einzelne Komponenten der Gesamtanlage kritisiert. Die Auseinandersetzung mit dem Gutachten Manz sei somit insgesamt einseitig erfolgt und die Vorinstanz habe nur die negativen Aspekte der Sesselbahn gesucht und aufgelistet. Der Beschwerdeführer stellt folglich in Frage, ob die Vorinstanz ange-

sichts der Gutachten und Stellungnahmen der ENHK und der EKD, der Ausführungen des BAK sowie des Gutachtens Manz überhaupt einen von den Fachbehörden abweichenden Schluss hatte ziehen dürfen. Er wirft ihr vor, die Interessenabwägung einseitig vorgenommen und wesentliche Aspekte nicht berücksichtigt zu haben, etwa das touristische Potential der Sesselbahn und deren im Vergleich zur Kabinenbahn geringere Investitionskosten. Sie habe nicht aufgezeigt, inwiefern triftige und unüberwindbare Gründe vorlägen, um von den eindeutigen Stellungnahmen der Fachstellen abzuweichen; sie habe insofern ihr Ermessen missbraucht.

Im Rahmen der Replik reichte der Beschwerdeführer zudem eine Sicherheitsanalyse vom 30. Oktober 2012 des Experten Dipl. Ing. Millner (nachfolgend: Sicherheitsanalyse Millner) ein. Mangels Zugangs zur Anlage habe keine abschliessende Beurteilung vorgenommen werden können, doch gehe aus der Analyse hervor, dass mit bestimmten Massnahmen ein Weiterbetrieb der Anlage möglich sei. Die grössten Probleme würden bei den mechanischen Einrichtungen auf der Strecke bestehen, wo mehrere Normabweichungen vorlägen. Problematisch sei die Rollenbatterie; ein Entgleisen des Förderseils müsse zuverlässig verhindert werden. Eine mögliche Ersatzmassnahme hierfür sei eine Seillageüberwachung. Ein solches System sei auf dem Markt erhältlich, es müssten aber noch technische Abklärungen getätigt werden. Der Sachverhalt sei noch immer nicht genügend abgeklärt, um eine Sanierung ausschliessen zu können. Falls, wie von der Vorinstanz behauptet, elektronische Seillageüberwachungssysteme tatsächlich nicht tauglich seien, bestehe die Alternative darin, die Rollenbatterien und Klemmen durch Bauteile heutigen Standards auszuwechseln.

4.4 Die Beschwerdegegnerin bestreitet demgegenüber eine formell wie materiell ungenügende Sachverhaltsermittlung durch die Vorinstanz. Die Interessenabwägung sei zufolge überwiegender Interessen, namentlich Sicherheits- und Zweckmässigkeitsinteressen, ökologischen und touristischen Interessen sowie dem Interesse an einer Erschliessung des Weissensteins durch eine Seilbahn, zulasten des Schutzes der bestehenden Sesselbahn ausgefallen.

Im Zusammenhang mit Seilüberwachungssystemen führt sie mit Verweis auf ein Schreiben der Herstellerin und Vertreiberin eines solchen, der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe, an, dieses System würde an der Sesselbahn Weissenstein nicht funktionieren. Aufgrund der teilweise massiven Abweichung der Stützen von der Achse, aber auch der Untauglichkeit der

bestehenden Rollenbatterien für den Umbau sowie der nicht passenden Geometrie der Seilrollen, wäre die Wirksamkeit des Systems stark eingeschränkt, die Funktionstauglichkeit mithin nicht gegeben. Ausserdem seien die heutigen Stützen den Anforderungen des Systems auch aus statischen Gründen nicht gewachsen. Insgesamt hätten die vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen allesamt massive Eingriffe in die bisherige Anlage zur Folge. Nur noch sehr wenige Teile der heutigen Anlage wären überhaupt noch im Originalzustand vorhanden und modifiziert nachzubauende Teile hätten mit dem System VR 101 nichts mehr gemein. Nur eine Replika-Anlage würde die geforderten Sicherheitsanforderungen erfüllen, wobei eine solche hinsichtlich der Dimensionen praktisch identisch mit der projektierten Bahn ausfallen würde.

Des Weiteren weist die Beschwerdegegnerin darauf hin, dass eine Sicherheitsanalyse kein Thema sei, da die Sesselbahn derart grosse Sicherheitsdefizite aufweise, mithin auch in technischer Hinsicht an ihr Lebensende gelangt sei und keine Sanierung unter Erhalt des Systemtypischen der Bahn denkbar sei. Sie sei auch unter keinen Umständen mehr zweckmässig und wirtschaftlich zu betreiben, womit die Voraussetzungen von Art. 9 und 11 PBG nicht erfüllt wären, weshalb sie daher nie mehr ein Gesuch auf Weiterbetrieb der alten Sesselbahn stellen werde. Im Übrigen sei die Vorinstanz die Fachbehörde für die zu beurteilenden technischen Fragen zur Sanierbarkeit der Sesselbahn und es liege mit dem Gutachten Manz bereits ein Gutachten zu dieser Fragestellung vor. Dieses sei explizit nicht von der Vorinstanz bestellt worden, sondern von der Beschwerdegegnerin, dem BAK und dem Beschwerdeführer, wobei sich Letzterer ausdrücklich für den gewählten Experten ausgesprochen habe. Die Vorinstanz habe sich ausführlich mit dem Gutachten auseinandergesetzt; ein Privatgutachten des Beschwerdeführers würde keinen weiteren Erkenntnisgewinn bringen.

4.5 Die Vorinstanz anerkennt in der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung durchaus die technische Errungenschaft der kuppelbaren Klemme des Systems VR 101 und deren kulturhistorischen Wert. Dem Interesse am Erhalt der bestehenden Anlage – als Interesse des Denkmalschutzes am kulturhistorischen Wert der Anlage – setzte sie in ihrer Interessenabwägung insbesondere die Sicherheitsinteressen und das Interesse an einer wirtschaftlich tragbaren, leistungsfähigen und komfortablen Anlage gegenüber.

Mit Bezug auf die Sicherheit führte sie aus, das Gutachten Manz eigne sich weitgehend nicht als Beweismittel für die Sanierbarkeit der Anlage, da es sich nicht auf die technisch anwendbaren Vorschriften als massgeblicher Massstab abstütze und (deswegen) auf wichtige Fragen zur Sicherheit keine Antwort gebe. Unter Verwendung der bisherigen technischen Bestandteile könne die Anlage infolge systemimmanenter Sicherheitsmängel nicht in der heutigen Substanz saniert und somit nicht mehr betrieben werden. Anhand von zwei Beispielen werde deutlich, welche nicht akzeptierbaren Risiken selbst nach einer etwaigen Sanierung verbleiben würden, sofern die Sesselbahn in ihrer Originalsubstanz (als Kultur- und Industriedenkmal) erhalten werden solle: So müssten die Abziehkraft der Klemme am Seil oder die Klemmkraft bei jeder Ausfahrt automatisch überprüft werden, was beim vorhandenen System nicht möglich sei (Ziff. 709.2 der Verordnung des UVEK vom 11. April 1986 über die Sicherheitsanforderungen an Umlaufbahnen mit kuppelbaren Klemmen [SR 743.121.1, Umlaufbahnverordnung, UbVO]; Ziff. 17.8.1 der SN EN-Norm 13223). Die Klemmkraft werde massgeblich durch die Feder bestimmt. Ein Bruch der Feder dürfe höchstens zu einer Reduktion der Klemmkraft um 50% führen (Ziff. 708.2.6 UbVO), was nach heutiger Konstruktionsweise und aus Gründen der Redundanz die Verwendung von mindestens zwei gleichwertigen Federn erfordere. Dieser Nachweis könne somit auch nicht erbracht werden. Ausserdem müsse der Bruch der Feder bei der nächsten Ausfahrt mit der Klemmkraftprüfung erkannt werden, was systembedingt nicht möglich sei. Schliesslich müsse die Klemme in geschlossenem Zustand gegen unbeabsichtigtes Öffnen verriegelt werden (Ziff. 707.5 UbVO). Dies werde mit dem Arretierhebel seitlich der Klemme sichergestellt, der wiederum mittels Torsionsfeder in der Schliessstellung gehalten werde. Ein Versagen dieser Torsionsfeder (auch hier wären aus Gründen der Redundanz mindestens zwei Torsionsfedern erforderlich) sei nicht überwacht und könne dazu führen, dass die Klemme im Betrieb nicht verriegle. Zudem sei im Betrieb festgestellt worden, dass dieser Hebel aus unbekannter Ursache häufig verbogen werde. Bei einer Nachrechnung der Klemme nach heutigen Methoden könnten die vorschriftskonformen Sicherheitsfaktoren wohl nicht erreicht werden.

Als weiteres Beispiel nennt die Vorinstanz die Überfahrt der Fahrzeuge über die Stützen. Die Führung des Förderseils – und damit die Überfahrt der Fahrzeuge über die Stützen – sei eines der wesentlichsten Sicherheitselemente einer Umlaufbahn. Wegen der teilweise geringen oder ungenügenden Auflagekräfte des Seils auf den Seilrollen werde eine Seilentgleisung begünstigt. Zudem werde das Fahrzeug unmittelbar oben am

Gehänge bei der Klemme geführt, und nicht wie heutzutage vorgeschrieben unten am Fahrzeug selber. Dies führe im Fall eines Anschlagens des Gehänges zu zusätzlichen und schlagartigen Querkräften auf die Klemme sowie auf das Seil, was wiederum dessen Entgleisung begünstige (sog. Aushebelungseffekt). Weiter erschwerend komme hinzu, dass die erforderliche Querpendelfreiheit der Fahrzeuge gemäss den heutigen Vorschriften weder für die Klemme gegenüber der Rollenbatterie noch für das Fahrzeug gegenüber der Stütze eingehalten werde. Dadurch bestehe gegenüber neuzeitlichen Konstruktionen eine erheblich grössere Gefahr einer Seilentgleisung unmittelbar vor oder während der Stützenüberfahrt. Die an der Sesselbahn Weissenstein nachträglich angebrachten Seilfänger würden nicht über eine optimale Geometrie verfügen und den heutigen Vorschriften nicht genügen. Somit sei nicht gewährleistet, dass die Seilfänger im Ereignisfall ihre Funktion auch bestimmungsgemäss erfüllen könnten. Ausserdem könne die Klemme die Stütze nicht passieren, wenn das Seil im Seilfänger liege, weil aus geometrischen Gründen die Klemme mit der Rollenbatterie kollidiere. Im Falle einer Entgleisung könne es daher zu einer grossen Verdrehung der Stützen und praktisch sicher zu einem Seilabwurf kommen.

In der Folge schliesst die Vorinstanz aus sicherheitstechnischer Sicht, dass die Abweichungen zum aktuellen Stand der Technik grundsätzlicher Art, das heisst systembedingter Natur, seien. Massnahmen, welche zur Folge hätten, dass gemäss Art. 9 SebV trotz dieser Abweichung die Risiken insgesamt nicht erhöht würden, gäbe es keine. Das Gutachten Manz zeige zwar die komplexen technischen Zusammenhänge deutlich auf, sei aber mit Blick auf das Pflichtenheft unvollständig. Die Sicherheitsanalysen, soweit sie in den besonders relevanten Fachbereichen Bau- und Maschinentechnik überhaupt durchgeführt worden seien, basierten teilweise nicht auf den technischen Vorgaben der UbVO. Das Gutachten vermöge demnach in weiten Teilen die technisch daran gestellten Vorgaben nicht oder überhaupt nicht zu erfüllen.

Da die Einhaltung und Gewährleistung der Sicherheit oberste Priorität habe, lägen triftige Gründe vor, um vom Gutachten Manz sowie den Ausführungen der Kommissionen abzuweichen, welche den Erhalt der Sesselbahn forderten. Dies umso mehr, als sich dieser Schutz nur durch Veränderungen der zu schützenden Anlageteile vornehmen lasse. Daneben bilde aber auch das Interesse der Beschwerdegegnerin an einer für sie wirtschaftlich tragbaren Anlage einen zentralen Punkt. Dieser könne unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips nicht zugemutet wer-

den, eine "Dauerbaustelle" unterhalten zu müssen, mit der – aufgrund von Ereignissen an der Anlage (Betriebsunterbrüche) und der bereits heute sehr langen Revisionsphasen – in finanzieller Hinsicht ein unternehmerisches Risiko bis hin zur Einstellung des Betriebs mangels Rentabilität bestehen würde. Selbst nach einer über die Originalsubstanz hinausgehenden Sanierung – unabhängig von der Frage, ob diese überhaupt ökonomisch sinnvoll wäre – vermöge die Anlage die Anforderungen an eine moderne Tourismusanlage nicht zu genügen, denn einerseits bleibe die Förderleistung unverändert und andererseits fehle es am Komfort für die Fahrgäste (die Passagiere sind mehr oder weniger ungeschützt der Witterung ausgesetzt) und der Möglichkeit, mobilitätsbehinderte Personen (inkl. Personen/Familien mit Kindern und Kinderwagen etc.) sowie Personen mit Hunden oder Sportutensilien zu transportieren. Somit sei auch das Interesse an einer touristischen Erschliessung des Weissenstein mit einer modernen und leistungsfähigen Anlage höher zu gewichten. Schliesslich berücksichtigte die Vorinstanz auch das Interesse der Bürgergemeinden Stadt Solothurn und Oberdorf als Grundeigentümerinnen am Rückbau der Sesselbahn, soweit diese deren Grundeigentum betreffe und die für sie abgeschlossenen Dienstbarkeitsverträge abliefen. Beide hätten dem Bau und Betrieb der Ersatzanlage zugestimmt und hätten demnach ein Interesse am raschen Rückbau der alten Anlage, damit die freigewordenen Flächen wieder bewirtschaftet werden könnten. Im Ergebnis liege daher kein überwiegendes, allgemeines Interesse im Sinne von Art. 3 Abs. 1 NHG am Erhalt der bestehenden Sesselbahn vor.

In ihrer Duplik nimmt die Vorinstanz sodann Stellung zur vom Beschwerdeführer eingereichten Sicherheitsanalyse Millner. Sie kommt zum Schluss, dass die fachliche Einschätzung darin – soweit diese vorgenommen worden sei – plausibel erscheine. Die erwähnten Massnahmen würden dazu führen, die bestehende Sesselbahn sicherer zu machen. Wenn diese Massnahmen jedoch konsequent aufgrund der gesetzlichen Vorgaben umgesetzt würden, entstehe aufgrund der kaskadenhaften und zwingenden weiteren Anpassungen an der Anlage zwangsläufig eine Replika-Anlage, die hinsichtlich der Dimension praktisch identisch sei mit der projektierten Kabinenbahn. Die aus der Sicht eines Industriedenkmals schützenswerten Eigenschaften der Sesselbahn würden unweigerlich verschwinden. Einzig die Sitzposition quer zur Fahrtrichtung könne allenfalls erhalten bleiben. Es sei indes völlig verfehlt, wenn aus der Sicherheitsanalyse und deren Zusammenfassung eine Sanierbarkeit der bestehenden Anlage abgeleitet werde. Des Weiteren könne in Anbetracht des vom Experten Millner vorgeschlagenen Ersatzes ganzer Teilsysteme (Klem-

men, Rollenbatterien sowie alle unerwähnten aus Plausibilitätsgründen zusätzlichen Erfordernisse) keinesfalls mehr von einer "Sanierung" gesprochen werden. Eine Auflistung zeige, dass gemäss der Analyse Millner direkt oder indirekt sieben von insgesamt neun Teilsystemen neu erstellt werden müssten. Ohnehin stelle die Analyse lediglich ein Parteigutachten dar, sei zwar im Ansatz korrekt aber inhaltlich weder schlüssig noch abschliessend und zeige in keiner Weise die kaskadenhaften Auswirkungen an der Anlage sowie den damit einhergehenden Verlust des Schutzgedankens nach Art. 3 NHG auf.

4.6 Anlässlich des am 21. August 2012 durchgeführten Augenscheins gaben der anwesende Bau- sowie der Maschineningenieur des BAV Erläuterungen zur Sanierbarkeit der bestehenden Sesselbahn. Zunächst führten sie aus, dass es sich bei der "Sanierbarkeit" um einen schwierigen Begriff handle, da darunter Unterschiedliches verstanden werde; es könne darum gehen, gewisse Bauteile einer Seilbahn zu prüfen und wieder zu montieren oder 1:1 mit einem Nachbau identischer Teile zu ersetzen oder in einem weiteren Schritt auch um einen gänzlichen Ersatz mit Teilen, die dem heutigen Stand der Technik entsprechen. In der Technik werde eher von "Instandhaltung" gesprochen. Das Problem am Gutachten Manz liege darin, dass es nicht im Einzelnen darlege, was als sanierbar gelte und mit welchem der erwähnten Vorgehen die Sanierbarkeit mangelhafter Teile bewerkstelligt werden soll. Bei einer Replika-Anlage gehe es darum, Systemkomponenten, die den heutigen Vorschriften nicht mehr genügen, durch neue zu ersetzen. Das bedeute im vorliegenden Fall, dass die Komponenten des Typs VR 101 (Klemme, Kuppelstellen, Stützen und Stützenausrüstungen etc.) verschwinden würden.

Am Beispiel der Klemmen erklärte der Maschineningenieur, wo sich wesentliche, systembedingte Sicherheitsbedenken bei der Sesselbahn stellen; die Ausführungen würden aber auch für die weiteren Komponenten gelten. Das Seil werde zwischen zwei Backen eingeklemmt. Durch eine Feder auf der einen Seite und die Gewichtskraft über einen Mechanismus auf der anderen Seite werde die Klemmkraft erzeugt. Diese müsse in einem bestimmten Bereich liegen und dürfe, für unterschiedlich dicke Stellen des Seils, weder zu stark noch zu schwach sein. Bei der vorliegenden Anlage müsse davon ausgegangen werden, dass die Feder jederzeit brechen könne, ohne dass dies systembedingt rechtzeitig erkannt werden könne. Ausserdem könne sich der Hebel, der ein unbeabsichtigtes Öffnen verhindern soll, etwa durch einen Schlag öffnen. Dieser Riegel habe bereits in der Vergangenheit zu Problemen geführt und sei nicht überwacht.

Bezüglich des Grenzprofils sei festzuhalten, dass die Klemmen bei der Sesselbahn Weissenstein auf beide Seiten des Seils bauten. Moderne Klemmen bauten dagegen nur auf eine Seite des Seils, mit der Konsequenz, dass insbesondere auf Stützen die Pendelfreiheit wesentlich grösser sei. Dasselbe gelte bei den Niederhaltestützen. Für den Fall einer Seilentgleisung bestünden Seilfänger. Bei modernen Anlagen könnten diese mit den Klemmen überfahren werden, jedoch nicht bei der vorliegenden, wo die Klemme mit der Rollenbatterie blockiere. Im Falle einer Seilentgleisung käme es daher zu einem Totalschaden mit Abwurf des Seils, des Sessels und allfälliger Personen sowie einer Verdrehung der Stütze. Die Klemmen erfüllten somit mehrere Anforderungen nicht, was grundsätzlich nicht aussergewöhnlich sei, denn Abweichungen gebe es auch bei anderen Anlagen. Doch sei jeweils nachzuweisen, dass andere Massnahmen das Sicherheitsniveau sicherstellten, was vorliegend weder durch das Aufzeigen von Massnahmen noch durch einen Sicherheitsnachweis belegt werden könne. Insgesamt erscheine es unrealistisch, diese teilweise massiven, technischen und vor allem systembedingten Abweichungen zu kompensieren. Es lasse sich auch nicht sagen, welches Einzelteil ersetzt werden müsse, vielmehr sei das ganze System nicht auf dem erforderlichen Sicherheitsniveau.

Zur Rollenbatterie führte er weiter aus, dass die Seilfänger falsch positioniert und von der Geometrie her zu klein seien. Im Übrigen entspreche die ganze Batterie nicht der Norm. Wegen der falschen Position der Seilfänger würde im Fall einer Seilentgleisung die Klemme in die Stütze fahren und zum erwähnten Totalschaden führen. Eine Verbesserung sei systembedingt nicht möglich.

In Bezug auf die Bautechnik wies der Bauingenieur des BAV darauf hin, dass einerseits die Führungsschiene der Bahn direkt an der Rollenbatterie heute nicht mehr vorschriftskonform sei, andererseits die Überschlagssicherungen zu schwach dimensioniert seien, so dass die Rollenbatterien grosse Bewegungen machen könnten, was zu Seilentgleisungen führen könne. Die bestehende Drehbegrenzung sei untauglich, die Zapfen würden brechen. Sie liessen sich zwar nachrüsten, jedoch müsste dafür alles, auch die Stütze und deren Fundament, angepasst und verstärkt werden. Des Weiteren seien die Steuerseile sehr dünn dimensioniert, so dass sie bei einer Vereisung reissen könnten. Ausserdem gehe man heute von höheren Windeinwirkungen aus. Nach dem Unfall am Sessellift Fallboden (Berner Oberland) seien vergleichbare, ältere Anlagen von der Vorinstanz angeschrieben und die zulässigen Windgrenzwerte zurückge-

schraubt worden, das heisst bei starkem Wind müsse der Betrieb auch bei der vorliegenden Anlage bereits bei kleineren Windgeschwindigkeiten eingestellt werden.

Schliesslich führt er zur Problematik der Replika-Anlage aus, das Äussere der Bahn könne zwar mehr oder weniger beibehalten werden. Aber das Systemtypische, das Industriedenkmal (zum Beispiel das Klemmsystem), müsse verschwinden, damit die Vorschriften hinsichtlich der wichtigsten Sicherheitsbelange nur annähernd erfüllt würden.

4.7 Im Folgenden sind die Interessen, die für den Erhalt der Sesselbahn Weissenstein sprechen, denjenigen an deren Ersetzung durch eine neue Seilbahn gegenüber zu stellen.

4.7.1 Die Vorinstanz hat als wesentliches Argument gegen den Erhalt der Sesselbahn eingehend vorgebracht, inwiefern diese nicht mehr sicher betrieben werden könne. Insbesondere legte sie in der Plangenehmigungsverfügung, aber auch in den schriftlichen Eingaben im vorliegenden Beschwerdeverfahren sowie anlässlich des Augenscheins ausführlich dar, dass diejenigen Komponenten, die gerade das schützenswerte am Industriedenkmal dieser kuppelbaren Einseil-Umlaufbahn ausmachen, den Sicherheitsanforderungen nicht mehr genügen. Zu diesen Komponenten gehören vor allem die Klemmen, die Rollenbatterien, das Kuppelsystem, die Stahl-Fachwerkmasten, die Zweiersessel und die zugehörigen Stationsbauten (vorstehend E. 4.1, 4.5 und 4.6). Dies wird auch in der vom Beschwerdeführer eingereichten Sicherheitsanalyse Millner festgestellt: Danach bestehen die grössten Probleme bei den mechanischen Einrichtungen auf der Strecke, wo mehrere Normabweichungen vorliegen. So sind keine Seilfänger möglich; die Überfahrt der Klemme bei blockierter oder verlorener Rolle ist nicht möglich; die Überfahrt einer Klemme bei entgleistem Seil ist ebenfalls nicht möglich; es besteht die Gefahr des Verhängens einer Klemme und Zug des Förderseils an den Stützen und damit die Gefahr des Niederziehens oder Ausdrehens; schliesslich liegen teilweise ungefütterte Seilrollen aus Gusseisen oder Stahl vor. Als mögliche Ersatzmassnahme wird deshalb ein System vorgeschlagen, das die Seillage überwacht und sicherstellt, dass die Zeitspanne zwischen Erkennen eines Verlaufens des Seils und dem Stillsetzen der Bahn kürzer ist als die Zeit, die ein möglicher Entgleisungsvorgang in Anspruch nimmt. Der Beschwerdeführer schlägt dazu ein System der Doppelmayr/Garaventa Gruppe vor. Alternativ dazu wird in der Sicherheitsanalyse vorgeschlagen, die Rollenbatterien und die Klemmen gegen solche zu tau-

schen, für die ein Konformitätsnachweis nach EU-Seilbahnrichtlinie vorliege. Für neue Rollenbatterien seien die Stützenköpfe anzupassen, für eine neue Klemme die Kuppelstelle zu adaptieren.

4.7.2 Die Vorinstanz unterzog die Sicherheitsanalyse Millner einer detaillierten Untersuchung und gelangte zum Schluss, dass der Experte – wie auch schon das Gutachten Manz – einzelne Mängel der Anlage zwar korrekt erkannt habe. In beiden Gutachten werde aber – abgesehen von der unvollständigen Auflistung der Mängel – nicht untersucht, welche Konsequenzen die vorgeschlagenen Massnahmen auf die Anlage hätten, obwohl dies auch ohne Besichtigung der Anlagen, das heisst lediglich anhand eines Studiums der Unterlagen sowie allenfalls einer Besichtigung der frei zugänglichen Bauwerke möglich gewesen sei. Die Vorinstanz legte daher in ihrer Duplik selber im Einzelnen dar, welche Folgen die Massnahmen und Änderungen der Sesselbahn hätten und wie diese im Vergleich zur projektierten Kabinenbahn ausfielen.

Beim *"Erstellen einer Seillinienberechnung anhand der aufgeführten Normen"* handle es sich um einen iterativen Prozess, der mehrmals ausgeführt und weiter ergänzt werden müsse. Die Resultate seien, je nach den Systemdaten bzw. dem Sesselgewicht und dem Sesselabstand, vergleichbar mit der projektierten Anlage. Betreffend die *"Einhaltung des Grenzprofils, des Lichtraumprofils, der Bodenabstände sowie der Abstände in den Kreuzungsbereichen der Bahn und der Strassen auf Grund der aufgeführten Normen"* würde eine Überprüfung des Längenprofils mit allen zu berücksichtigenden Faktoren und Parametern auf eine Seillinienführung hinauslaufen, die mit grösster Voraussicht sehr nahe an diejenige des aktuellen Neubauprojekts herankomme. Damit widerspreche aber die vom Beschwerdeführer hervorgehobene tiefe Seilführung und Feingliedrigkeit der bestehenden Sesselbahn den Vorschriften und wäre nicht bewilligungsfähig resp. würden mit anderen Worten die Seilführung und Feingliedrigkeit verschwinden. Hinsichtlich des Punkts *"das Förderseil [werde] ... auf Grundlage des neuberechneten Längenprofils gewählt..."* würde basierend auf den anzunehmenden Einwirkungen auf die Anlage der Durchmesser des Förderseils markant grösser werden und somit vergleichbar sein mit demjenigen der projektierten Anlage.

Bezüglich der *"mechanischen Einwirkungen auf der Strecke"* sei darauf hinzuweisen, dass eine Seilüberwachung zwar sowohl von der Firma Garaventa/Doppelmayr als auch der Leitner AG zur Verfügung stehe, der Einbau des Systems indes lediglich zusätzlich erfolge und in keiner Weise

die übrigen technischen Vorgaben zu kompensieren vermöge. Der Herstellerindustrie zufolge sei dieses System aus Platzgründen in älteren Anlagen nicht einsetzbar. Ohnehin bezweifle die Vorinstanz, ob die bestehenden konisch geformten Seilrollen überhaupt für den vorgeschriebenen zweistufigen Abschaltvorgang geeignet seien und das elektronische Seilüberwachungssystem RPD für die vorhandenen Niederhaltestützen eingesetzt werden könne. Aber selbst mit Einbau einer Seillageüberwachung könnten folgende Sicherheitsmankos gleichwohl nicht eliminiert werden: Die mangelnde Querpendelfähigkeit der Sessel resp. der Klemme bei der Stützenüberfahrt, die vorhandene Seilführung des Gehänges an der Unterkante der Rollenbatterie, was einen Aushebelungseffekt des Seils zur Folge habe, ungenügend dimensionierte Rollenbatterien, ungenügend dimensionierte Drehbegrenzungen für die Rollenbatterien, die bei Seilentgleisung ein Überschlagen derselben verhindern müssten, keine Seilabweiser auf der Innenseite, die Unmöglichkeit eines Einbaus von den vorgeschriebenen Seilfängern, die Unmöglichkeit der Überfahrt der Klemme bei blockierter oder verlorener Seilrolle, die Unmöglichkeit der Überfahrt einer Klemme bei entgleistem Seil, die Gefahr des Verhängens einer Klemme und Zug des Förderseils an den Stützen – Gefahr des Niederziehens oder Ausdrehens – sowie teilweise ungefütterte Seilrollen aus Gusseisen oder Stahl. Eine Seillagenüberwachung könnte also allenfalls lediglich ein Hochsteigen des Seils am Rollenbord der Seilrolle feststellen. Bei allen anderen Szenarien bringe das System keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn.

Angesichts dieser Problematik sei nur der vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Austausch der Rollenbatterien und Klemmen durch normenkonforme Komponenten realistisch. Durch den Austausch der Rollenbatterien seien Rückwirkungen zu berücksichtigen, nämlich einerseits die Auflagekräfte und andererseits die Freigängigkeit. Dies habe unweigerlich zur Folge, dass die umgebaute Anlage höher und breiter ausfallen müsse und damit auch die Stützen massiver konstruiert werden müssten. Die Replika-Anlage benötige somit Stützen, die vergleichbar seien mit denjenigen der projektierten Kabinenbahn. Folglich müssten auch sämtliche Stützenfundamente neu erstellt werden. Würden die Rollenbatterien und Klemmen ersetzt, wäre gemäss Sicherheitsanalyse Millner schliesslich auch die *"Kuppelstelle zu adaptieren"*. Das bedeute, die vorhandenen Stationseinrichtungen müssten durch neue (Standard-)Komponenten ersetzt werden. Somit werde bei der Replika-Anlage der technische Teil der Stationseinrichtungen gegenüber der bestehenden Sesselbahn wesent-

lich grösser und vergleichbar oder praktisch identisch mit der projektierten Bahn. Als Folge würden auch die Stationsgebäude grösser.

Zusammengefasst würden die erwähnten Massnahmen zwar dazu führen, die bestehende Sesselbahn sicherer zu machen. Jedoch entstehe aufgrund der kaskadenhaften und zwingenden weiteren Anpassungen an der Anlage zwangsläufig eine Replika-Anlage, die hinsichtlich der Dimension praktisch identisch ausfalle wie die projektierte Kabinenbahn. Die aus der Sicht eines Industriedenkmals schützenswerten Eigenschaften der Sesselbahn würden unweigerlich verschwinden. Einzig die Sitzposition quer zur Fahrtrichtung könne allenfalls erhalten bleiben. Die Vorinstanz listet des Weiteren alternativ bzw. zusammenfassend die gleichen Resultate anhand der technischen Einteilung aus der Seilbahnrichtlinie, das heisst bezüglich der einzelnen Teilsysteme, auf. Dabei wird ersichtlich, welche sieben von insgesamt neun Teilsystemen neu erstellt werden müssten.

4.7.3 Die umfassende Analyse und differenzierten Ausführungen der Vorinstanz zeigen anschaulich auf, dass die Sicherheit der bestehenden Anlage nicht mehr gewährleistet ist und diese demnach in der heutigen Form auch nicht mehr bewilligungsfähig ist. Dies wird denn auch vom Beschwerdeführer grundsätzlich nicht bestritten. Wie gesehen, sind gemäss der von ihm eingereichten Sicherheitsanalyse Millner verschiedenste Massnahmen erforderlich, damit die Sesselbahn die geltenden Sicherheitsvorschriften wieder einhalten würde. Diese führten allerdings nicht lediglich zu einer Sanierung der bestehenden Sesselbahn, sondern vielmehr zu deren Erneuerung durch eine neue Anlage, die einerseits höchstens noch als Replika-Anlage bezeichnet werden könnte, andererseits in ihren Dimensionen denjenigen des vorliegend umstrittenen Projekts – allenfalls mit anderen Fahrzeugen – entsprechen würde. Wesentlich erscheint dabei, dass die entscheidenden Komponenten, welche die Sesselbahn Weissenstein zu einem Industriedenkmal seiner Zeit gemacht haben, vor allem das System der Einseil-Umlaufbahn mit kuppelbaren Sesseln, verschwinden würden. Die nebst den Klemmen hervorzuhebenden Rollenbatterien, die filigranen Stützen der Sesselbahn sowie die dazugehörigen Stationsgebäude würden ebenfalls nicht in der heutigen Form erhalten bleiben, sondern müssten neuen technischen Entwicklungen weichen. Vom ursprünglichen, erhaltenswerten Denkmal blieben somit die ausschlaggebenden Merkmale gerade nicht mehr erhalten.

Was das elektronische Seilüberwachungssystem RPD anbelangt, bringt zudem die Beschwerdegegnerin ein Schreiben der Garaventa AG vom 19. Dezember 2012 vor, wonach die Doppelmayr/Garaventa-Gruppe derzeit die einzige Seilbahnherstellerin sei, die ein funktionierendes, fehlersicheres RPD anbieten könne. Für den konkreten Fall werde jedoch, insbesondere aufgrund der hier vorhandenen Rollenbatterien, vom Einbau eines RPD abgeraten. Zudem würden auch die heutigen Stützen und Stützenfundationen für die zusätzlichen Lasten nicht genügen und müssten neu erstellt werden. Insofern ist festzustellen, dass selbst für die Herstellerindustrie ein Seilüberwachungssystem als Massnahme für den sicheren Betrieb der bisherigen Sesselbahn Weissenstein nicht in Frage kommt.

4.7.4 Dagegen bringen die ENHK und EKD in ihrem Gutachten vom 10. Juni 2007 vor, aufgrund der Unterlagen und der Auskunft des beigezogenen Experten für Technikgeschichte zum Schluss zu kommen, dass Lösungen gefunden werden könnten, um die erforderlichen Anpassungen denkmalgerecht zu entwickeln und den heutigen Sicherheitsvorschriften Genüge zu tun, ohne den Zeugniswert der Anlage zu schmälern. Der Massstab der bestehenden Sesselbahn stehe in einem adäquaten, ausgewogenen Verhältnis zu seiner natürlich-topografischen Umgebung sowie zu seiner aktuellen wirtschaftlichen und touristischen Nutzung. Eine Neuanlage hätte hingegen voluminösere Stationsgebäude, höhere Masten, grosse Gondeln und eine breitere Waldschneise zur Folge. Mit einer Sanierung liessen sich dagegen weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vermeiden. Im Gutachten vom 30. Oktober 2009 führen die Kommissionen des Weiteren aus, das Gutachten Manz gelange eindeutig zum Ergebnis, dass es mit geeigneten Massnahmen durchaus möglich sei, die bestehende Sesselbahn so zu sanieren und zu restaurieren, dass sie den geltenden gesetzlichen Sicherheitsansprüchen genüge (so auch schon in der Stellungnahme der Kommissionen vom 20. August 2009 im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahren der Richtplanvorlage).

In ihrer letzten Stellungnahme zuhanden des Bundesverwaltungsgericht zitieren die Kommissionen auf Nachfrage im Wesentlichen lediglich Ausschnitte aus ihren bisherigen Eingaben im vorinstanzlichen Verfahren und bestehen auf der Sanierbarkeit der heutigen Sesselbahn. Sie sehen indes davon ab, im Einzelnen aufzuzeigen, worin diese Massnahmen bestehen sollen; selbst auf die konkreten Vorbringen der Vorinstanz gehen sie nicht näher ein.

4.7.5 Auch das BAK, ebenfalls Fachstelle im Bereich Denkmalpflege (Art. 23 Abs. 1 Bst. b NHV, vorne E. 2), hält, insbesondere gestützt auf das Gutachten Manz, eine Sanierung der Sesselbahn unter gewissen Bedingungen für technisch möglich. Mit Verweis auf die Methodik des Seilbahninventars führt es aus, dass verschiedene Aspekte den Wert der Seilbahnen konstituierten und die Authentizität eines von sieben dieser Bewertungskriterien darstelle. Es gehöre zum Wesen eines technischen Denkmals, dass es langfristig nur erhalten werden könne, wenn es kontinuierlich betrieben werde, und dies sei ohne Anpassungen nicht möglich. Die Anpassungen und Veränderungen der Elemente der bestehenden Bahn reduzierten zwar den Umfang der ursprünglichen Komponenten der Anlage, beeinträchtigten aber die Authentizität der Gesamtanlage nur leicht und minderten den nationalen Wert der Anlage nicht. Die erwähnten Massnahmen würden den möglichen denkmalpflegerischen Eingriffen an einem technischen Denkmal entsprechen und die Vorgaben gemäss Art. 3 NHG erfüllen. Im Übrigen geht aber auch das BAK im Einzelnen nicht weiter auf die Ausführungen der Vorinstanz hinsichtlich der konkret erforderlichen Änderungen ein, sondern begnügt sich im Wesentlichen damit, den Wert der Sesselbahn aus denkmalschützerischer Sicht zu betonen.

4.7.6 Die ENHK und EKD sowie das BAK erachten demnach die Sesselbahn als sanierbar, ohne dass dadurch deren Denkmaleigenschaft geschmälert werde. Sie führen jedoch nicht näher aus, *wie* dies möglich sein soll. Dagegen hat die Vorinstanz ausführlich dargestellt, weshalb sich – nur schon – aus Sicherheitsgründen eine Sanierung als problematisch erweist. Dabei hat sie sich auch eingehend mit den Vorbringen der Kommissionen auseinandergesetzt und ist nach Abwägung sämtlicher Interessen zum Schluss gelangt, dass eine den Sicherheitsvorschriften genügende Sanierung der Sesselbahn nicht möglich sein wird bzw. dabei unweigerlich die Komponenten ersetzt werden müssten, welche die Anlage aus denkmalschützerischer Sicht erhaltenswert machen.

Grundsätzlich kommt dem Gutachten der Fachkommissionen ENHK und EKD grosses Gewicht zu. Vom Ergebnis ihrer Begutachtung darf deshalb nur aus triftigen Gründen abgewichen werden, auch wenn der entscheidenden Behörde eine freie Beweiswürdigung zusteht (vgl. BGE 127 II 273 E. 4b, BGE 125 II 591 E. 7a). Wie gesehen, lagen im vorliegenden Fall triftige Gründe vor, weshalb die Vorinstanz zu einem anderen Ergebnis gelangte als die beiden Kommissionen und das BAK. Sie hat die bestehenden Gutachten (Gutachten Manz, Sicherheitsanalyse Millner) grund-

legend analysiert und eigene Abklärungen getätigt. Im Bereich der Seilbahnen kommt der Vorinstanz zudem ein ausgeprägtes Fachwissen in technischen Fragen zu (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-523/2010 vom 19. Oktober 2010 E. 4 mit Hinweisen). Das Bundesverwaltungsgericht kann auf kein vergleichbares Fachwissen zurückgreifen. Es auferlegt sich daher – bei grundsätzlich uneingeschränkter Kognition (vorne E. 2) – dort eine gewisse Zurückhaltung, wo der Vorinstanz angesichts der sich stellenden Fachfragen ein erheblicher Handlungsspielraum belassen wurde, so auch in den an dieser Stelle auftretenden Fragestellungen in Bezug auf Sicherheitsvorschriften und die erforderlichen technischen Massnahmen.

Nach dem Gesagten hat die Vorinstanz überzeugend dargelegt, dass nicht bloss einzelne Komponenten (Klemme, Rollenbatterien) ausgewechselt oder eine Seilüberwachungsanlage eingebaut werden können, sondern viel weitreichendere Erneuerungen erforderlich sind und diese wiederum weitere Änderungen nach sich ziehen (grössere Stationsgebäude, massivere Stützen, höhere Linienführung). Letztlich kämen die Anpassungen den Dimensionen der projektierten Bahn gleich, ohne dass dabei die erhaltenswerten Elemente des als Zeitzeugen geltenden Systems VR 101 beibehalten werden könnten. Die Vorinstanz hat demnach die Sicherheit der Fahrgäste zu Recht in den Vordergrund gestellt (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5971/2007 vom 17. Januar 2008 E. 6.4; siehe auch Art. 3 Abs. 1 SebG). Daneben hat sie aber auch weitere Interessen in ihre Abwägung mit einbezogen (siehe nachstehende E. 4.7.7).

4.7.7 Einerseits entspricht eine Kabinenbahn den heutigen Transportbedürfnissen besser als eine Sesselbahn, zumal diese weniger von der Witterung abhängt, behinderten Personen, einschliesslich Personen mit Kindern, Hund und Gepäck oder Sportgeräten, zugänglich ist und den Warentransport ganz allgemein, im vorliegenden Fall im Besonderen auch im Interesse des Kurhauses Weissenstein und den übrigen Gastronomiebetrieben auf dem Weissenstein, erleichtert und gleichzeitig mehr Komfort und Sicherheit bietet. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass mit der projektierten Bahn das Gebiet des Weissenstein mit einer Seilbahn erschlossen wird und dies zu einer massiven Entlastung der Strasse führen wird. Die Beschwerdegegnerin hat klar zu verstehen gegeben, die Sesselbahn im Falle einer Verweigerung ihres Gesuchs nicht weiter zu betreiben und entsprechend kein neues Gesuch einreichen zu wollen. Im Übrigen wäre ein solches, wie gesehen, gemäss Vorinstanz nicht geneh-

migungsfähig. Damit wären die Besucher des Weissenstein – im Sommerhalbjahr – wie derzeit auf das Postauto sowie hauptsächlich auf motorisierten Individualverkehr angewiesen, im Winterhalbjahr bestünde gar keine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Vorinstanz hat somit diese weiteren Interessen der allgemeinen Öffentlichkeit, aber auch der Beschwerdegegnerin als Betreiberin der Seilbahn an einer für sie wirtschaftlich tragbaren Anlage, zu Recht in ihre Überlegungen mit eingeschlossen und diese im Ergebnis höher als das denkmalschützerische Interesse am Erhalt der alten Sesselbahn gewertet.

4.7.8 Demnach erweist sich der Sachverhalt insgesamt als genügend abgeklärt. Insbesondere ist ein Gutachten zur Frage der Sanierbarkeit der Sesselbahn Weissenstein, wie es vom Beschwerdeführer beantragt wird, nicht erforderlich, der entsprechende Antrag ist mithin abzuweisen. Damit erübrigt sich auch sein Antrag auf weiteren Zugang zur bestehenden Sesselbahnanlage, weshalb auch dieser abzuweisen ist.

Was sodann den Antrag der Beschwerdegegnerin sowie der Vorinstanz betrifft, mit Blick auf den Denkmalschutz die kantonalen Stellen in das vorliegende Beschwerdeverfahren einzuladen, ist auch dieser abzuweisen. Vorliegend handelt es sich um ein Plangenehmigungsverfahren nach dem anwendbaren Bundesrecht. Wie gesehen, haben die zuständigen Bundesfachstellen im bisherigen Verfahren mehrfach Gelegenheit erhalten, sich zu den in ihren Bereich liegenden Fragestellungen zu äussern. Ein weiterer Beizug kantonaler Behörden ins bundesrechtliche Verfahren ist weder gesetzlich vorgesehen noch notwendig und erübrigt sich damit.

4.8 Zusammengefasst ist demnach festzuhalten, 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, wie vom Beschwerdeführer beantragt, zur Folge, dass die aus denkmalschützerischen Gründen erhaltenswerten Bestandteile, welche gerade den Zeugniswert der Sesselbahn ausmachen, verschwinden würden. Die Vorinstanz hat den Sachverhalt grundlegend und sorgfältig ermittelt und eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen. Sie ist dabei zu Recht zum Ergebnis gekommen, dass die bisherige Sesselbahn Weissenstein nicht saniert werden kann und daher abzubrechen ist.

4.9 In der angefochtenen Verfügung hielt die Vorinstanz fest, die (heutige) Beschwerdegegnerin sehe vor, ein Sachbuch sowie einen Dokumentar-

film zur Sesselbahn zu erstellen, weshalb sich keine weiteren dokumentarischen Massnahmen für die Nachwelt aufdrängen würden. Sie empfahl der Beschwerdegegnerin, vor der Entsorgung der Anlage mit dem BAK, dem Beschwerdeführer sowie allenfalls anderen interessierten Kreisen die Möglichkeit einer Übernahme von Anlageteilen abzuklären, dies in Ergänzung zum von ihr bei der Talstation in Aussicht gestellten Ausstellungsraum für Teile der alten Bahn. Im Dispositiv der Plangenehmigungsverfügung erteilte sie daher – unter Auflagen aufgrund von Anträgen des BAFU – die Abbruchbewilligung für den Rückbau der Sesselbahn.

4.9.1 Der Beschwerdeführer stellt nun im vorliegenden Verfahren explizit den Eventualantrag, die Plangenehmigung mit einer Auflage zu ergänzen, wonach die bestehende Sesselbahn derart zu dokumentieren, rückzubauen und einzulagern sei, dass ein späterer ganzer oder teilweiser Wiederaufbau an einem anderen Ort möglich bleibe. Er bestätigt sein Interesse am Kauf der Sesselbahn zu einem fairen Preis und würde diese umfassend restaurieren und im Interesse von Mensch und Natur an einem geeigneten Standort wieder in Betrieb nehmen.

4.9.2 Die Beschwerdegegnerin erachtet demgegenüber eine Einlagerung der gesamten Bahnanlage als unverhältnismässig, zumal dies mit hohen Kosten für sie verbunden sei. Ein Wiederaufbau der Anlage komme aus Sicherheitsaspekten von vorneherein nicht in Frage. Sie hält jedoch fest, zusammen mit dem historischen Museum der Stadt Solothurn die professionelle Aufbereitung und die öffentliche Zugänglichkeit der wichtigsten Teile des Zeitzeugen sicherzustellen.

4.9.3 Auflagen sind die mit einer Verfügung verbundenen zusätzlichen Verpflichtungen zu einem Tun, Dulden oder Unterlassen. Sie bedürfen einer gesetzlichen Grundlage und müssen mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit vereinbar sein (ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 913 ff.). Nachdem die Beschwerdegegnerin bereits im vorinstanzlichen Verfahren die Bereitschaft zeigte, ein Sachbuch sowie einen Dokumentarfilm zu erstellen und Teile der alten Bahn auszustellen und dies nun im vorliegenden Verfahren noch einmal bekräftigt und offenbar diesbezüglich auch schon mit dem historischen Museum der Stadt Solothurn in Kontakt getreten ist, erscheinen weitere konkrete Vorgaben nicht erforderlich. Insbesondere wäre die Einlagerung der gesamten Anlage für die Beschwerdegegnerin mit hohen Kosten verbunden, die ihr zu übertragen sich als nicht zumutbar erwiese. Die vom Beschwerdeführer verlangte

Auflage erweist sich deshalb als unverhältnismässig, weshalb sein Eventualantrag im Zusammenhang mit der Abbruchbewilligung ebenfalls abzuweisen ist. Es bleibt indessen den Parteien unbenommen, sich aussergerichtlich über einen allfälligen Kauf der Anlage zu einigen. So hatte die Beschwerdegegnerin im Zusammenhang mit dem – vom Beschwerdeführer im Verlauf des Beschwerdeverfahrens zurückgezogenen Antrags auf Durchführung einer gütlichen Einigung und Mediation – die Bereitschaft erklärt, in Bezug auf einen Kauf der Sesselbahn in Gespräche mit dem Beschwerdeführer zu treten.

5.
Damit stellt sich als nächstes die Frage, ob dem von der Beschwerdegegnerin eingereichten Projekt für eine Kabinenbahn zu Recht die Konzession und die erforderlichen Bewilligungen erteilt worden sind. Vom Beschwerdeführer wird zunächst bestritten, dass die Anforderungen des Natur- und Heimatschutzrechts des Bundes erfüllt seien.

5.1 Das geplante Projekt kommt ab etwa Stütze Nr. 3 ins BLN-Objekt Nr. 1010 "Weissenstein" zu liegen. Der gesamte obere Teil, und damit insgesamt 14 Stützen mit einer Höhe von mindestens 9 m bis höchstens 22 m (Schafthöhe) sowie die Mittel- und die Bergstation fallen in das geschützte Gebiet.

5.2 Die Aufnahme eines Objekts von nationaler Bedeutung in ein Bundesinventar im Sinne von Art. 5 NHG führt, wie gesehen (vorstehend E. 3.2), dazu, dass es die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 Abs. 1 NHG). Nach Art. 6 Abs. 2 NHG darf ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (BGE 127 II 273 E. 4c). Der Begriff der ungeschmälerten Erhaltung ist so zu verstehen, dass der im Inventar angestrebte Schutz vollumfänglich zur Geltung gelangen und allfälligen Bedrohungen begegnet werden soll. Die Aufnahme eines Objektes in ein Verzeichnis bedeutet aber nicht, dass sich am bestehenden Zustand überhaupt nichts mehr ändern darf. Der Zustand des Objektes soll vielmehr gesamthaft betrachtet unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Heimatschutzes nicht verschlechtert werden. Allfällige geringfügige Nachteile einer Veränderung müssen durch anderweitige Vorteile mindestens ausgeglichen werden (Botschaft des Bundesrates vom 12. November 1965 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über

den Natur- und Heimatschutz [BBl 1965 III 89, 103], nachfolgend: Botschaft zum NHG).

Ungeschmälerte Erhaltung verdient in besonderem Masse das, was die Objekte so einzigartig oder typisch macht (BGE 115 Ib 131 E. 5ha; Urteil des Bundesgerichts 1A.122/2004 vom 30. Mai 2005 E. 2.6). Zur Beurteilung der Problematik der ungeschmälerten Erhaltung eines BLN-Objekts ist von der jeweiligen Umschreibung des Schutzgehalts auszugehen, das heisst die möglichen Beeinträchtigungen sind an den verschiedenen Schutzzielen zu messen, die in den gesondert veröffentlichten Beschreibungen zu den Gebieten des Inventars dargestellt werden (BGE 127 II 273 E. 4c; Urteil des Bundesgerichts 1A.185/2006 vom 5. März 2007 E. 6.3 mit Hinweisen; vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-8386/2010 vom 1. Dezember 2011 E. 6.2 mit Hinweisen). Es müssen somit alle bedeutsamen Interessen ermittelt, beurteilt, gewichtet und im Entscheid möglichst umfassend berücksichtigt werden (JÖRG LEIMBACHER, Kommentar NHG, Rz. 22 f. zu Art. 6 NHG).

5.3 Das BLN-Objekt Nr. 1010 "Weissenstein" wird wie folgt beschrieben:

> "Gipfelkette des Jurarandes mit umfassender Fernsicht auf Mittelland, Jura und Alpen vom Mont Blanc bis zum Säntis. Modellartig sichtbare Struktur der Weissenstein-Antiklinale mit Mantel aus Kalken des Oberen Malm ("Weissenstein"). Tiefgreifende Halbklus; letztes Auftreten in Richtung Südwesten der Schichtglieder Trias und Lias. Hervorragende geologische Aufschlüsse. Einmalige Einsicht in den Faltenbau. Überschiebungen. Übergang zum Bergsturzgebiet des Bipperamtes. Reiche landschaftliche Gliederung im Wechsel von Wald, Weide, Felspartien und Geröllhängen.
>
> In der Verteilung des Waldes beispielhafte Abhängigkeit der Vegetation vom geologischen Untergrund. Typische Höhenstufenfolge der Buchenwaldgesellschaften am Nordhang des Schitterwaldes. Gebiet von hervorragender biogeographischer Bedeutung: östlichster Verbreitungsort für den Jura von rund 30 Pflanzenarten und zahlreichen Faunenelementen vorwiegend der subalpinen und alpinen Stufe."

Gestützt auf diese Umschreibung haben die ENHK und EKD in ihrem gemeinsamen Gutachten vom 10. Juni 2007 folgende Schutzziele für das vom Vorhaben betroffene Gebiet des BLN-Objekts festgelegt:

- Ungeschmälerte Erhaltung der reich gegliederten und vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft mit ihren geomorphologischen, biologischen und kulturhistorischen Elementen.

- Ungeschmälerte Erhaltung der einzigartigen Silhouette und der bewaldeten Flanken des Weissensteins.

- Ungeschmälerte Erhaltung der grossflächigen, eng verzahnten und weitgehend ungestörten natürlichen und naturnahen Lebensräume mit ihren charakteristischen Tier- und Pflanzenarten.

5.4 Die Schutzzielrelevanz ist vorliegend angesichts dieser Ziele für das betroffene BLN-Objekt unbestrittenermassen gegeben. So ging auch die Vorinstanz davon aus, dass insbesondere in die Flanken (im Bereich der Masten 7 und 8), die Silhouette (durch die Linienführung und die Platzierung der Stationsgebäude der Mittel- und Bergstation) und in vom Objekt umfasste Lebensräume eingegriffen werde, weshalb eine Beeinträchtigung des BLN-Objekts gegeben sei. Fraglich und umstritten ist, wie diese Beeinträchtigung zu qualifizieren ist und welche Konsequenzen diese Beurteilung nach sich zieht.

5.5 Die Rechtsprechung unterscheidet gestützt auf die Botschaft zum NHG (BBl 1965 III 103) *schwere Eingriffe*, das heisst umfangreiche, nicht rückgängig zu machende, auf das Schutzziel ausgerichtete Beeinträchtigungen, von *leichten Eingriffen*, die nur mit einem geringfügigen Nachteil für das Schutzziel verbunden sind. Schwere Eingriffe sind nur zulässig, wenn sie durch ein mindestens gleichwertiges Interesse gerechtfertigt werden; dieses Interesse muss von nationaler Bedeutung sein. Leichte Eingriffe sind zulässig, wenn sie im Rahmen der Interessenabwägung gerechtfertigt erscheinen (Urteil des Bundesgerichts 1A.151/2002 vom 22. Januar 2003 E. 4.1). Das bedeutet, dass immer dann, wenn das zu einem Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung vorgebrachte Interesse nicht von nationaler Bedeutung ist, der Eingriff unzulässig ist und von der Entscheidbehörde keine Interessenabwägung mehr durchgeführt werden darf, denn in diesen Fällen hat der Gesetzgeber bereits zu Gunsten der ungeschmälerten Erhaltung entschieden (LEIMBACHER, a.a.O., Rz. 20 zu Art. 6 NHG). Ist ein Eingriff in ein Schutzziel bloss mit einem geringfügigeren Nachteil verbunden, ist er grundsätzlich bei der Interessenabwägung bezüglich der grösstmöglichen Schonung mit entsprechenden (qualitativ gleichwertigen) Ersatzmassnahmen auszugleichen (zum Ganzen BGE 127 II 273 E. 4c).

5.6 Die ENHK und die EKD führen in ihrem Gutachten vom 10. Juni 2007 aus, eine Neuanlage habe voluminösere Stationsgebäude, höhere Masten, grosse Gondeln und eine breitere Waldschneise zur Folge. Die wohl als Stahlrohrkonstruktionen ausgeführten Masten würden in ihrer Anzahl

reduziert und in der Folge erhöht, so dass die neue Bahn teilweise über dem Wald geführt werde. Dies würde das Landschaftsbild des stark exponierten Jurasüdhangs massgeblich verändern und erheblich beeinträchtigen. Auch aus der Nähe betrachtet würden die Stationsgebäude aufgrund ihrer grossen Volumetrie stark in Erscheinung treten. Die Bergstation drohe zudem, je nach Lage und Abmessung, den die Bergkrete auszeichnenden Kurhauskomplex in seiner Wirkung zu schmälern. Aufgrund dieser Überlegungen sei die geplante 6er-Gondelbahn nicht mit den Schutzzielen für das BLN-Objekt Weissenstein vereinbar und müsse als schwere Beeinträchtigung dieses BLN-Objekts gewertet werden. Auch die geplante Rodelbahn und die Tubinganlage im Sommerbetrieb seien nicht mit den Schutzzielen vereinbar. Zudem sei bei Ausbau der Transportkapazitäten eine erhebliche Zunahme des Erholungsdrucks auf die Natur- und Kulturlandschaft zu erwarten. Die Kommissionen gelangen daher zum Schluss, dass das Entwicklungskonzept "Weissenstein Plus" insgesamt zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des BLN-Objekts und zur Zerstörung eines Denkmals von nationaler Bedeutung führe. Sie empfehlen, das vorliegende Gesamtkonzept grundlegend zu überarbeiten, wobei sie die Haltung vertreten, dass ein neues Entwicklungskonzept von der Erhaltung der Sesselbahnanlage ausgehen solle, da deren systemkompatible Sanierung und sorgfältige Nachrüstung einerseits die für die Eingriffe in das BLN-Objekt geforderte grösstmögliche Schonung am besten sicherstellen könne und andererseits ein wichtiges technisches Denkmal für die nachfolgenden Generationen sichern würde.

Im Gutachten vom 30. Oktober 2009 bestätigen sie diese Haltung. Die mit weniger Stützen geplante neue Gondelbahn liege höher in der Luft und überrage den Wald. Verschiedene Masten stünden exponiert auf Kuppen, damit die gegenüber heute längeren Seilabschnitte zwischen den Masten trotz grösserem Durchhang einen genügend grossen Bodenabstand aufweisen würden. Sehr gross und gut sichtbar werde der Eingriff bei den Masten 7 und 8 sein (9 m und 12 m hoch), weil diese auf der Krete stünden – Mast 7 auf einer Felsformation, die durch die notwendige Rodung für das Trassee viel besser sichtbar werde und extrem exponiert liege. Auch im obersten Abschnitt würden die Masten höher ausfallen als heute. Mast 16 stehe exponiert auf der Wiese und sei weitherum gut sichtbar. Zudem müsse die Seilbahnschneise neu auf ca. 15 m ausgedehnt werden. Die Ersatzanlage habe ausserdem aufgrund der umfangreicheren Technik, der grösseren Beförderungsmittel und der aktuellen technischen Rahmenbedingungen voluminösere Stationsgebäude zur Folge, die im Vergleich zu den kleinmassstäblichen, im Verhältnis zur gebauten und na-

türlichen Umgebung adäquaten und ausgewogenen Infrastrukturen aufdringlich in Erscheinung treten würden. Sowohl die Mittel- als auch die Bergstation würden grösser und dominanter. Zwar werde die Suche nach architektonisch überzeugenden Lösungen für technische Zweckbauten begrüsst, im vorliegenden Fall besitze die Gestaltung durch die Tonnenform jedoch einen zu massiven Charakter. Die Bauten würden sich ungenügend in die kleinstrukturierte Landschaft einordnen. Insbesondere bei der Endstation trete das neue Bauwerk zu dem die Bergkrete auszeichnenden Kurhauskomplex in Konkurrenz. Aufgrund seiner Volumetrie und seiner formalen Ausbildung werde die Wirkung des Denkmals Kurhaus Weissenstein beeinträchtigt und dessen Wert geschmälert. Zwar könne mit dem geplanten Kapazitätsausbau der Weissensteinbahn ein Teil des Individualverkehrs an Spitzentagen aufgefangen werden, gleichzeitig würde aber aus wirtschaftlichen Gründen eine noch höhere Besucherzahl generiert. Die damit verbundene intensivere Nutzung führe zwangsläufig zu einem noch grösseren Druck auf die empfindliche Landschaft.

Nachdem die Projektanpassungen des ursprünglichen Genehmigungsgesuchs eingereicht worden waren, betrachtete die ENHK in ihren Stellungnahmen vom 9. Dezember 2010 und 1. Juni 2011 die Beeinträchtigung des BLN-Objekts zwar als leicht reduziert, sah indes trotz der Optimierungen nach wie vor keinen Grund, um von ihren früheren Beurteilungen abzuweichen.

5.7 Auch das BAFU kam in seinem Schreiben vom 31. August 2010 im Rahmen der Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Anlage anfänglich zum Schluss, dass das Projekt als schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objekts Nr. 1010 "Weissenstein" zu qualifizieren sei. Nachdem in der Folge die Beschwerdegegenerin Projektoptimierungen vorgenommen hatte, gelangte das BAFU in seinen Stellungnahmen vom 20. Dezember 2010 und 31. Oktober 2011 – anders als die ENHK – jedoch zur Ansicht, das Vorhaben aufgrund der diversen Projektänderungen und -verbesserungen nun als mit der Umweltschutzgesetzgebung konform anzusehen, was es auch in seinen Eingaben im vorliegenden Beschwerdeverfahren bestätigte: So sei für die Bergstation nach Durchführung eines Architektenwettbewerbs eine runde Form gewählt worden, die zu einem minimal grösseren Volumen des Baukörpers im Vergleich zum heutigen führe. Das Gewölbe der neuen Bergstation sei an seiner höchsten Stelle knapp 1 m höher als der Giebel der alten Station, die Perronhöhe sei 0.5 m höher als heute. Dadurch werde die Beeinträchtigung der Landschaft nicht vergrössert. Durch die Änderung des Antriebskonzepts und

eine Anpassung des Standorts könne die Mittelstation um 11 m verkürzt werden. Damit werde die Schneisenbreite der unteren Sektion minim verkleinert und die Überquerung der Felskuppe durch die Masten 7 bis 9 könne an einer eher weniger exponierten Lage erfolgen. Dies führe gegenüber heute nicht zu einer schwerwiegenderen Beeinträchtigung der Landschaft im Gebiet Nesselboden. Die Vergrösserung der Schneisenbreite von 10 auf 15 m führe insgesamt nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung gegenüber der aktuellen Situation. Die Beeinträchtigung des BLN-Objekts sei somit insgesamt lediglich als geringfügig zu betrachten.

5.8 Die Vorinstanz berücksichtigte in ihrem Entscheid, dass die Sesselbahn Weissenstein bereits viele Jahre bestand, bevor der Weissenstein 1977 ins BLN aufgenommen wurde. Sie ging daher insofern von einer Vorbelastung aus und bewertete das Gesuchsprojekt als Ersatzanlage für die bereits bestehende Sesselbahn.

5.8.1 Der Bundesrat hatte den Richtplanbeschluss des Regierungsrates des Kantons Solothurn vom 9. Juni 2009 am 12. März 2010 genehmigt (BBl 2010 2666). Als Vorbehalt hielt er fest, dass der abschliessende Entscheid über die Ausgestaltung der Seilbahn im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gemäss der Seilbahngesetzgebung zu erfolgen habe. Während auf die Frage des Richtplanverfahrens nachstehend noch näher einzugehen sein wird (vgl. E. 7 ff.), ist an dieser Stelle lediglich festzuhalten, dass die Erschliessung des Weissensteins mittels Seilbahn somit bereits auf Ebene der Richtplanung festgelegt wurde. Zudem ist, wie die Vorinstanz schloss, davon auszugehen, dass bei der Unterschutzstellung des Weissensteins die bestehende Seilbahnanlage mit einbezogen wurde, zumal diese zu jenem Zeitpunkt bereits seit über 25 Jahren bestand. Dass an der, bereits zu jenem Zeitpunkt nicht mehr neuen Bahn, früher oder später Anpassungen an geänderte betriebliche Vorschriften und solche der Sicherheit notwendig sein werden und zu weitgehenden Sanierungen führen können, war damals bereits vorhersehbar. Die Auffassung der Vorinstanz, es handle sich vorliegend um eine Ersatzanlage für die bestehende Sesselbahn und damit entsprechend um einen bereits vorbelasteten Gebietsperimeter, ist somit nicht zu beanstanden. Entsprechend ist dieser Umstand bei der Einschätzung der Beeinträchtigung durch die neu geplante Anlage mit einzubeziehen. Es ist von einer gewissen, bereits bestehenden Vorbelastung auszugehen. Selbst ohne den Bau der hier umstrittenen Gondelbahn würde eine Beeinträchtigung des BLN-

Objekts vorliegen, was bei der Einschätzung der Schwere der Beeinträchtigung den Beurteilungsmassstab beeinflussen muss.

5.8.2 Wesentlich erscheint in diesem Zusammenhang sodann, dass die Beschwerdegegnerin nach der ersten kritischen Einschätzung durch das BAFU das ursprüngliche Vorhaben entscheidend überarbeitete, damit dieses aus Sicht der Umweltschutzgesetzgebung genehmigungsfähig werde, und am 14. April 2011 die Unterlagen für das optimierte Projekt einreichte. Im Wesentlichen sieht dieses eine Redimensionierung der Stationsgebäude der Mittel- und Bergstation, eine Verkürzung der Mittelstation aufgrund Umstellung zu *einem* zentralen statt zwei Antrieben, eine Verschiebung des Kreuzungspunktes der beiden Bahnachsen, so dass die Linienführung in der unteren Sektion optimiert wird, sowie eine Verschiebung und mit einhergehend Verkleinerung der Bergstation resp. deren Ost- und Nordfassaden vor. Die Vorinstanz berücksichtigte somit einerseits die Tatsache, dass mit dem neuen Projekt eine Ersatzanlage erstellt werden soll, und andererseits das ursprüngliche Gesuch in verschiedener Hinsicht verbessert wurde (ausführlich auch unter E. 6.3.1).

5.8.3 Wie auch anlässlich des gerichtlich durchgeführten Augenscheins sichtbar wurde, fallen die neuen Masten grösser und vor allem höher aus als die bisherigen und überragen mit maximal 22 m teilweise auch die gegen 20 m hohen Bäume. Gleichzeitig wird aber deren Anzahl von 31 auf 17 reduziert. Höhere Masten bedingen zwar eine höhere Seilführung, ermöglichen auf der anderen Seite aber auch, das Trassee zu bepflanzen. Würde demgegenüber die Masthöhe reduziert, wären in der Folge mehr Masten notwendig und eine Bepflanzung und damit Begrünung des Trassees würde verhindert. Zudem käme es zu weiteren Problemen in den Bereichen, wo die Seilbahn die Kantonsstrasse überquert (drei Überführungen).

Bei den kritischen Masten handelt es sich um die Masten Nrn. 7, 8 und 16. Mast Nr. 7 steht, weil seilbahntechnisch erforderlich, auf einer Kante. Im Rahmen der Projektanpassungen wurde der Standort des Masten weiter in Richtung der ursprünglichen Schneise versetzt, was sich sowohl in Bezug auf seine Höhe als auch aus bautechnischer Sicht als günstiger erweist. Anlässlich des Augenscheins bestätigte auch ein Vertreter der ENHK, dass die Einsehbarkeit mit der Projektoptimierung eine gewisse Verbesserung erfahren habe, wenn dies im Ergebnis auch nicht zu einem lediglich leichten Eingriff ins BLN-Objekt führe. Der Wunsch der ENHK sei es, die bestehende Bahn auf dem jetzigen Trassee zu behalten. Sollte

dies nicht möglich sein, sei die Linienführung möglichst nah zum bisherigen Trassee und möglichst tief gehalten werden. Die Vertreterin des BAFU erachtete die Verbesserung bei Mast Nr. 7 zwar ebenfalls lediglich als minime Verbesserung, mit Blick auf das gesamte Projekt jedoch trotz allem als Optimierung.

Bei Mast Nr. 8 bestand die Problematik, wie die Beschwerdegegnerin darlegte, darin, mit zwei Stützen über die Krete zu kommen, damit die Gondeln waagrecht, und nicht aufwärts in die Station einfahren können. Zwar sei es möglich, nur eine Stütze aufzustellen, doch würde eine solche auf die Krete zu stehen kommen und wäre damit noch exponierter. An ihrem jetzigen Standort sei sie 12 m hoch, so dass die Seilführung unter den Baumkronen erfolgen könne.

In Bezug auf Mast Nr. 16 beurteilte auch die ENHK den Eingriff ins BLN-Objekt nicht als grösser wie bis anhin. So komme dieser lediglich 2 m höher zu stehen als der bisherige, womit auch die Seilführung in etwa gleich hoch bleibe. Da es sich hier um nicht bewaldetes Gebiet handle, komme einer Differenz von 1 bis 2 m eine geringere Relevanz zu.

5.8.4 Was die Stationsgebäude betrifft, bleibt die geplante Bergstation nach wie vor von der Talseite (das heisst von Süden) her nicht sichtbar. Das ursprünglich geplante Gebäude wurde im Rahmen der Projektoptimierungen verkleinert und weist nun nur noch die Grösse "M", die kleinstmögliche für Gondelbahnen, auf. Die ENHK-Vertreter anerkannten anlässlich des Augenscheins zwar eine gewisse Verbesserung durch das überarbeitete Projekt, bezeichneten die Grössenordnung indes nach wie vor als massiv und in starker Konkurrenz zum Kurhaus stehend. Gewünscht werde eine Tieferlegung des Gebäudes und architektonisch eine andere Form und somit insgesamt eine stärkere Anbindung an die heutige Situation.

Schliesslich sind sich die Verfahrensbeteiligten einig, dass auch das Stationsgebäude der Mittelstation Nesselboden möglichst klein ausfallen sollte. Dies ist insbesondere dadurch erreicht worden, dass mit der Projektoptimierung aus zwei Bahnen eine gemacht wurde und damit nur noch eine Umlenkrolle sowie ein Antrieb erforderlich sind. Ausserdem wurde das Gebäude nach links hin zum Hang verschoben. Dennoch ist es von oben gesehen, mit Blick Richtung Geländekammer, gut sichtbar und stellt als Einzelelement für die ENHK die schwerste Beeinträchtigung der gesamten Anlage dar.

5.9 Nach dem Gesagten werden Höhe und Standort der Masten, insbesondere der umstrittenen Masten Nrn. 7, 8 und 16, von der ENHK bemängelt. Doch gesteht auch sie ein, dass durch die Projektoptimierungen Verbesserungen erzielt werden konnten und etwa in Bezug auf Mast Nr. 16 keine grössere Beeinträchtigung entsteht, als sie bereits vorliegt. Auch hinsichtlich der Stationsgebäude konnten Optimierungen realisiert werden. Nachdem die Bergstation verkleinert wurde, stören sich die Kommissionen im Wesentlichen noch an der Tonnenform des Gebäudes. Dem ist indessen entgegen zu halten, dass gerade die tonnenartige Form das Gebäudevolumen verringert. Um den Bedürfnissen des Betriebs, aber auch der Fahrgäste (bspw. hinsichtlich Rollstuhlgängigkeit, Zugang mit Material und Gepäck, Witterungsschutz etc.) zu genügen, ist eine gewisse Grösse erforderlich. Dies scheint mit der abgerundeten Form bestmöglich erreicht zu werden. Im Übrigen zeichnet sich der Weissenstein, auch gemäss der ENHK, durch ein Gemisch von Natur- und Kulturlandschaft aus. Dass die Tonnenform der Stationsgebäude sich derart störend auswirken sollte, ist nicht augenfällig. Nebenbei bleibt zu erwähnen, dass nebst dem Kurhaus auch Militäranlagen, der Planetenweg und Landwirtschaftsbetriebe das Landschaftsbild auf dem Weissenstein mit prägen. Mit Blick auf die Mittelstation Nesselboden ist zudem dem Umstand Beachtung zu schenken, dass diese von unten, das heisst vom Tal, nicht einsehbar sein wird. Wie von der Beschwerdegegnerin, aber auch der Vorinstanz glaubhaft dargestellt, wurde das Mögliche getan, um mit der neuen Seilbahn, soweit aus betrieblicher Sicht realisierbar, dem Natur-, Landschafts- und Umweltschutz gerecht zu werden. Des Weiteren ist im Sinne einer Gesamtbeurteilung weiter zu berücksichtigen, dass mit der neuen Bahn, gerade was die höhere Kapazität mit sich bringt, durchaus auch Vorteile erzielt werden können. So ist insofern mit positiven Auswirkungen auf die Verkehrslage zu rechnen, da andernfalls, ohne Seilbahn, mit einer starken Zunahme des Individualverkehrs zu rechnen wäre, zumal die bestehende Sesselbahn, wie gesehen (vorne E. 4 ff.), nicht sanierbar ist resp. von der Vorinstanz keine weitere Betriebsbewilligung mehr erhalten würde.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte, insbesondere den mit den Projektoptimierungen erreichten Verbesserungen, und in gesamthafter Betrachtung der Auswirkungen der neuen Seilbahn erscheint daher das Abweichen der Vorinstanz von den Gutachten der ENHK und EKD gerechtfertigt. Die Vorinstanz hat dabei sämtliche Interessen mit berücksichtigt und in ihre Überlegungen mit einbezogen. Demgegenüber stellen die Fachkommissionen besonders den Erhalt der bisherigen Sesselbahn in

den Vordergrund, den sie als mit den Vorgaben des NHG vereinbar erachten. Sie gehen indes nicht näher darauf ein, dass bereits eine Vorbelastung des BLN-Objekts durch die bisherige Sesselbahn besteht und gesamthaft betrachtet die neue Bahn auch Vorteile mit sich bringt, oder ohne eine solche ebenfalls schwerwiegende Nachteile zu gewärtigen wären. Eine solche umfassende Interessenabwägung haben die Kommissionen in ihren Gutachten und Stellungnahmen nicht durchgeführt, was ihre Auseinandersetzung mit dem vorliegenden Fall – selbst unter Berücksichtigung, dass es Sache der ENHK ist, sich primär mit den Fragen des Natur- und Heimatschutzes auseinanderzusetzen – insofern einseitig erscheinen lässt und deren Aussagekraft abschwächt. Des Weiteren ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit den diversen vorgenommen Projektoptimierungen, die das Vorhaben aus Sicht des BAFU wesentlich begünstigt bzw. zur Einschätzung des Eingriffs in das BLN-Objekt als weniger schwerwiegend geführt haben, ausgeblieben. Im Ergebnis ist somit nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz von der Einschätzung der ENHK, als beratender Fachkommission, abgewichen ist und – wie auch das BAFU – nicht von einer schweren Beeinträchtigung des BLN-Objekts ausging.

6.

Da somit kein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung vorliegt, kommt der verstärkte Schutz nach Art. 6 Abs. 2 NHG nicht zum Zug. Vielmehr lässt sich ein leichter Eingriff auch durch andere öffentliche Interessen, nicht zwingend von nationaler Bedeutung, rechtfertigen. Im Folgenden ist somit zu prüfen, ob sich die von der Vorinstanz in diesem Zusammenhang vorgenommene Interessenabwägung als rechtmässig erweist (vgl. E. 5.5).

6.1 Die Vorinstanz erwog im Wesentlichen, dass die projektierte Seilbahn nicht nur Nachteile, sondern auch Vorteile für den Landschaftsschutz bringt, indem etwa durch strassenbezogene Verbote massive Entlastungen für das BLN-Objekt resultierten. Des Weiteren wirke sich die verminderte Anzahl an Stützen positiv aus, selbst wenn durch diese die Seilführung höher ausfalle. Die gewählte Linienführung ermögliche es zudem, in der Schneise Wald aufzuziehen. Mangels entsprechender Vorgaben der Kommissionen gehe sie davon aus, dass sich die Stationsbauten mit der gewählten Ausgestaltung in einem verträglichen Mass genügend in die Landschaft einordnen würden. Gesamthaft gesehen lägen somit mehrere Interessen vor, welche dem Erhaltungsinteresse des BLN-Objekts mindestens gleichwertig gegenüberstünden.

6.2 Dagegen bringt der Beschwerdeführer vor, es lägen offensichtlich keine nationalen Interessen vor. Aber auch die regionalen Interessen an der Gondelbahn seien wegen der lediglich geringen Verkehrsabnahme und der Sanierbarkeit der Anlage nicht gewichtig. Schliesslich würden auch die Projektoptimierungen nicht wesentlich an der Situation ändern. Vielmehr sei dem Gebot der grösstmöglichen Schonung gemäss Art. 6 NHG durch eine Sanierung der bestehenden Sesselbahn nachzukommen.

6.3

6.3.1 Die projektierte Gondelbahn führt einerseits zu einer höheren Kapazität, dies durch die Ausgestaltung als 6er-Kabinenbahn und schnellere Beförderungskapazitäten als die alte Sesselbahn. Dies bedingt grössere Stationsgebäude, eine breitere Schneise (von 15 m statt 10 m), eine höhere Seilführung sowie höhere und massivere Stützen. Zudem muss im Bereich der unteren Sektion von der bisherigen Linienführung abgewichen werden. Auf der anderen Seite bedarf die neue Anlage statt bisher 31 lediglich 17 Stützen. Durch die höhere Seilführung ist ein Baum- und Sträucheraufwuchs in der Schneise möglich und trotz höherer Stützen werden die Gondeln aufgrund des Seildurchhangs über weite Strecken teilweise knapp unter oder nur wenig oberhalb der Baumgrenze geführt.

Mit den Projektanpassungen (bereits vorne E. 5.8.2) wurden die Stationsgebäude redimensioniert und verkleinert. Dabei nimmt die Beschwerdegegnerin gewisse betriebliche Nachteile in Kauf, indem sie die zwei Antriebe für die Bahn, je einen pro Abschnitt, auf einen Antrieb reduziert und somit auf einen voneinander unabhängigen Betrieb der beiden Sektionen verzichtet. Was die Ausgestaltung der Stationsgebäude betrifft, wird von den Kommissionen deren Form bemängelt. Zwar liegt es nicht an den Kommissionen, Projektalternativen aufzuzeigen. Sie sollen aber mit Blick auf die Schutzziele namentlich darlegen, ob das Ausmass und das Gewicht der Beeinträchtigung minimiert werden könnten, und für den Fall der Realisierung, soweit nötig, Auflagen vorschlagen (BGE 125 II 591 E. 7b). Vorliegend haben die Kommissionen einzig geltend gemacht, eine architektonisch andere Form und insgesamt eine stärkere Anbindung an die heutige Situation zu bevorzugen (vgl. schon E. 5.6). Weitergehend setzten sie sich aber nicht mit den Projektvorlagen auseinander. Über die Form und Ausgestaltung der Stationen kann man unterschiedlicher Ansicht sein. Jedenfalls führt die vorgeschlagene Tonnenform – die im Übrigen von einer Fachjury in einem Architekturwettbewerb ausgewählt wurde – durch die Abrundungen grössenmässig zu einem geringeren Volu-

men. Des Weiteren ist nicht ersichtlich, was offensichtlich gegen diese rücksichtsvolle, möglichst einfache und wenig störende Form sprechen könnte, und es wird diesbezüglich auch von den Fachkommissionen nichts Konkretes vorgebracht (siehe bereits vorne E. 5.9). Schliesslich konnte die Linienführung im unteren Bereich der Strecke optimiert werden, um bei den Stützen Nrn. 7 und 8 die Einsehbarkeit zu verringern. Es kann damit insgesamt von deutlichen Verbesserungen durch die Projektanpassungen gesprochen werden.

Hinzu kommen weitere Vorteile, welche das Konzept "Weissenstein Plus" mit sich bringt. Dieses sieht eine Teilsperrung der Kantonsstrasse (an Wochenenden und Feiertagen), ein Parkierungsverbot im Bereich der Mittelstation Nesselboden, ein begrenztes Parkplatzangebot auf dem Weissenstein sowie ein Parkierungsverbot entlang der Strasse ausserhalb der markierten Parkierungszonen vor. Insofern soll eine Verlagerung zur Seilbahn erfolgen, was die Immissionen, die der Individualverkehr verursacht, reduzieren wird. Als weiteres Interesse ist schliesslich auch anzuführen, dass das Kurhaus Weissenstein sowohl von den Gästen als auch für die Belieferung erreichbar sein muss.

6.3.2 Auf der anderen Seite verbleiben unbestreitbar gewisse Beeinträchtigungen des BLN-Objekts. So bleibt die Mittelstation Nesselboden (von oben) einsehbar, einzelne Masten, insbesondere Mast Nr. 7 auf der Krete, sind exponiert und die neue Linienführung im unteren Streckenabschnitt bedingt eine breitere und damit, jedenfalls bis die Ersatzaufforstungen aufgewachsen sind, eine sichtbarere Schneise. Die ENHK und EKD stören sich deshalb in erster Linie an der Grösse und der Dimension der neuen Bahn, daneben aber auch an der Kapazitätssteigerung, welche diese mit sich bringen wird.

6.3.3 Die dargelegten Interessen lassen den Schluss der Vorinstanz zu, dass die Beeinträchtigung durch die projektierte neue Seilbahnanlage nicht zu einem Abweichen vom Grundsatz der ungeschmälerten Erhaltung führt. Ob im Ergebnis ein konkretes Eingriffsinteresse von nationaler Bedeutung gegeben ist, wie dies die Vorinstanz vorbringt, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls liegen aber verschiedene Interessen vor, welche dem Erhaltungsinteresse des BLN-Objekts mindestens gleichwertig gegenüberstehen: Vorweg ist festzuhalten, dass es ohne das vorliegende Projekt keine Seilbahn auf den Weissenstein gäbe. Die Vorinstanz hat deutlich gemacht, der bestehenden Sesselbahn keine Betriebsbewilligung mehr erteilen zu können. Aber auch die Beschwerdegegnerin hält klar

fest, an deren Betrieb nicht weiter interessiert zu sein. Eine Erschliessung des Weissenstein mit einer Seilbahn käme demnach in absehbarer Zeit lediglich im Rahmen des vorliegenden Projekts in Frage. Ohne eine Seilbahn würde die Zahl der Gäste auf dem Weissenstein stark abnehmen, was auch Konsequenzen für die dortigen Gastronomiebetriebe, allen voran das Kurhaus Weissenstein, hätte. Gleichzeitig würde der motorisierte Individualverkehr zunehmen und – wie bereits in den vergangenen Jahren seit der Betriebseinstellung der Sesselbahn – gerade an Spitzentagen zu einer Überlastung der Strasse, mit rollendem und parkierten Verkehr, führen. Im Winter wäre der Weissenstein nur noch zu Fuss erreichbar und selbst im Sommerhalbjahr mit öffentlichen Verkehrsmitteln lediglich zeitweise zugänglich.

Um den Eingriff in das BLN-Objekt möglichst zu vermindern, wurden mittels der Projektoptimierungen verschiedentlich Verbesserungen erreicht (vorstehend E. 6.3.1, 2. Absatz). Zwar sind die teils höheren Masten und die grösseren Stationsgebäude aus der Ferne sichtbar. Indes wurde das Mögliche getan, um die Dimensionen kleinstmöglich zu halten. Das Trassee der neuen Bahn wird zwar an Stellen breiter, doch lässt sich diese aufgrund der höheren Seilführung immerhin begrünen. Eine gewisse Zunahme von Gästen auf dem Weissenstein ist, wie der Beschwerdeführer befürchtet, anzunehmen. Dies soll denn auch durch die Kapazitätssteigerung ermöglicht werden. Davon, dass nun der Weissenstein von Menschen überrannt werden soll, ist aber nicht auszugehen. Selbst bei einer Förderleistung von maximal 1'200 P/h ist zu berücksichtigen, dass diese allenfalls an wenigen Spitzentagen und zu wenigen Spitzenzeiten nötig sein dürfte. Die Bedenken des Beschwerdeführers sind somit zu relativieren. Die von der Vorinstanz erlassene Plangenehmigungsverfügung berücksichtigt somit insgesamt das Schonungsgebot im Sinne von Art. 6 Abs. 1 NHG, weshalb die diesbezügliche Rüge des Beschwerdeführers abzuweisen ist.

7.
Ebenfalls abzuweisen sind die vom Beschwerdeführer gegen den Richtplan vorgebrachten Rügen.

7.1 Der Beschwerdeführer wirft der Vorinstanz vor, die Tragweite des Richtplans verkannt zu haben. Nur dessen Inhalt sei verbindlich, nicht jedoch die Grundlagen dazu, das heisst nicht das dem Richtplanentscheid zugrundeliegende Konzept. Mit dem Richtplanentscheid seien nur die raumwirksamen Grundlagen für die Errichtung der neuen Gondelbahn

gesetzt worden. Die Vorinstanz hätte die im Richtplan beurteilten Fragen selbständig entscheiden müssen, eingeschlossen der BLN-Konformität der neuen Bahn. Soweit der Richtplan gemäss Vorinstanz die Erstellung einer neuen Bahn präjudizieren solle, sei er nicht (behörden-)verbindlich. Da der Genehmigungsentscheid des Bundesrates endgültig sei, müsse der Richtplan bei der Erfüllung raumwirksamer Tätigkeiten auf seine Bundesrechtsmässigkeit überprüft werden können. Im vorliegenden Fall sei daher der Richtplanbeschluss des Regierungsrates vom 9. Juni 2009, genehmigt vom Bundesrat am 12. März 2010 (BBl 2010 2666), akzessorisch auf seine Rechtmässigkeit zu überprüfen.

7.2 Die Beschwerdegegnerin entgegnet dem, dass das ARE basierend auf den Stellungnahmen der Fachbehörden eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen habe. Zudem habe dieses das Gutachten Manz eingeholt. Nebst dem ARE könne aber auch der Kanton Solothurn Auskunft zum Richtplanverfahren geben, weshalb dieser zu einer Stellungnahme aufzufordern sei. Der Beschwerdeführer bringe vor, eine Interessenabwägung führe nicht zum Ersatz der alten Sesselbahn. Die Rügen, die er gegen den Richtplan vorbringe, würden demzufolge seinen Vorbringen gegen das Gesuch der Beschwerdegegnerin entsprechen. Diese Rügen habe die Vorinstanz geprüft und als nicht stichhaltig erachtet. Auch das Bundesamt für Justiz (BJ) habe in seinem Gutachten vom 31. August 2010 ausgeführt, die Interessenabwägung, auf der die Richtplananpassung beruhe, sei aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Vor diesem Hintergrund sei nicht ersichtlich, welchen Nutzen der Beschwerdeführer sich von einer akzessorischen Überprüfung des Richtplans verspreche.

7.3 Das ARE führt aus, es stelle sich die Frage, was stufengerecht im Richtplan geregelt werden könne und müsse und was erst auf der nachfolgenden Planungsstufe entschieden und beurteilt werden könne. Der Richtplan enthalte als strategisches Instrument des Kantons Aussagen zur grundsätzlichen Machbarkeit eines Vorhabens, zur Standortwahl und zu Grundsatzentscheiden. Er zeige an, in welcher Weise von den Handlungsspielräumen Gebrauch gemacht werden soll, die das anwendbare Recht eröffne; seine Verbindlichkeit könne sich also von vornherein nur im Rahmen, nicht aber gegen das anwendbare Recht entfalten. Dies gelte, wie für alle anderen Rechtsfragen, auch für die Vereinbarkeit mit dem BLN. Der Bundesrat habe im Rahmen der Richtplangenehmigung stufengerecht die vom Kanton vorgenommene Interessenabwägung überprüft und sei zum Schluss gekommen, dass der Grundsatz einer neuen Bahn, wie er im Richtplan festgeschrieben sei, grundsätzlich mit dem BLN ver-

einbar sei. Jedoch habe er die für die nachfolgende Planung zuständigen Behörden explizit beauftragt, bei der Gestaltung der Bahn dem BLN grosse Bedeutung zuzumessen und die Bahn landschaftsverträglich zu gestalten. Er habe damit eine Selbstverständlichkeit speziell hervorgehoben, nämlich, dass der Richtplan die Interessenabwägung nicht abschliessend vornehme, sondern dass die Ergebnisse der detaillierten Abstimmung auf der nachfolgenden Planungsstufe vorbehalten bleiben müssen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Beschwerdeführer – mangels Rechtsschutzmöglichkeit im Richtplanverfahren – eine behauptete Rechtsverletzung noch im Plangenehmigungsverfahren müsse geltend machen können. Der Richtplanbeschluss sei schon deshalb nicht bundesrechtswidrig, weil die Rechtmässigkeit einzelner Vorhaben im Richtplan und bei der Richtplangenehmigung bloss summarisch geprüft werde und dem Beschwerdeführer im Plangenehmigungsverfahren sämtliche Rechtsschutzmöglichkeiten verblieben.

Im Rahmen der Prüfung und Genehmigung durch den Bund sei in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen, insbesondere mit dem BAFU, dem BAK und BAV, die im Richtplan stufengerecht vorgenommene Interessenabwägung auf ihre Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit und Ausgewogenheit hin überprüft worden. Dem Bundesrat sei ein entsprechender Antrag auf Genehmigung gestellt worden, wobei die Differenz mit dem BAK offengelegt worden sei.

7.4 Art. 9 Abs. 1 RPG zufolge sind Richtpläne für Behörden verbindlich. Hingegen bleiben Richtpläne für Private, sofern diesen nicht die Erfüllung raumwirksamer Aufgaben übertragen worden ist, ohne Rechtsverbindlichkeit. Dies hat zur Folge, dass Richtpläne als solche durch Private nicht angefochten werden können. Immerhin lassen sie sich unter Umständen in einem Beschwerdeverfahren vorfrageweise überprüfen (PIERRE TSCHANNEN, in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [Hrsg.], Kommentar RPG, Zürich/Basel/Genf 2010, Rz. 11 zu Art. 9; BERNHARD WALDMANN/PETER HÄNNI, Handkommentar RPG, Bern 2006, N. 11 zu Art. 9). Die Verbindlichkeit des Richtplans entfaltet sich einzig im Rahmen des Rechts. Der Richtplan ändert allgemein verbindliches Recht nicht aus eigener Kraft ab, sondern zeigt an, in welcher Weise von ihm Gebrauch gemacht werden soll. Mit anderen Worten haben die rechtsanwendenden Behörden im Bereich des freien Ermessens die sich aus dem Richtplan ergebenden Aussagen und Gesichtspunkte zu berücksichtigen. In sachlicher Hinsicht äussert sich der Richtplan nur über räumliche Belange aus der Sicht des Gemeinwesens. Die im Einzelfall notwendige Abwägung

dieser Interessen mit entgegenstehenden privaten und (nicht-räumlichen) öffentlichen Interessen bleibt vorbehalten (TSCHANNEN, Kommentar RPG, Rz. 25 zu Art. 9; WALDMANN/HÄNNI, Handkommentar RPG, N. 16 und 23 zu Art. 9).

7.5 Gemäss Beschluss des Bundesrates hat der abschliessende Entscheid über die Ausgestaltung der Seilbahn im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu erfolgen (BBl 2010 2666, Ziff. 3). Die Vorinstanz hat diesen Entscheid in der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung nach ausführlicher und umfassender Darlegung und Abwägung der gegenüberstehenden Interessen vorgenommen und sich im Ergebnis für das vorgelegte Gesuch entschieden. Sie hat dabei gerade auch die vom Beschwerdeführer im Zusammenhang mit dem Richtplan vorgebrachten Argumente geprüft. Denn, wie die Beschwerdegegnerin richtig ausführt, trägt dieser gegen den Richtplan dieselben Vorbringen vor wie gegen das im Plangenehmigungsverfahren umstrittene Projekt der Beschwerdegegnerin.

Es ist somit festzuhalten, dass in Bezug auf die Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Richtplan dieselben Interessen zu berücksichtigen sind wie im Rahmen der Überprüfung des Plangenehmigungsentscheids. Da dort, wie gesehen, eine umfassende und korrekte Interessenabwägung stattgefunden hat, braucht die Frage der Anfechtbarkeit des Richtplanbeschlusses an dieser Stelle nicht abschliessend behandelt zu werden, zumal sich damit an der Interessenabwägung nichts ändern würde. Es erübrigt sich demnach auch, wie von der Beschwerdegegnerin und Vorinstanz vorgebracht, die kantonalen Behörden in das vorliegende Verfahren zu involvieren. Wie gesehen, wurden die entsprechenden Interessen vorliegend durch die hier zuständigen Bundesbehörden, einerseits das ARE, andererseits auch das BAFU, das BAK, die ENHK sowie die EKD geprüft. Der entsprechende Antrag ist deshalb abzuweisen.

8.

8.1 Der Beschwerdeführer rügt des Weiteren eine Verletzung des Biotopschutzes. Er wirft der Vorinstanz vor, den schutzwürdigen Charakter des betreffenden Gebietes und seine mögliche Beeinträchtigung durch das geplante Projekt nicht untersucht und in das Verfahren einfliessen gelassen zu haben. Die Kabinenbahn betreffe Lebensräume sowie Tier- und Pflanzenarten, die nach dem NHG und der NHV schützenswert seien. Der Sachverhalt sei somit ungenügend abgeklärt worden. Zudem seien

die nationalen Interessen am Erhalt der Artenvielfalt nicht berücksichtigt und somit die Interessenabwägung unzureichend vorgenommen worden.

8.2 Das BAFU beantragte im vorinstanzlichen Verfahren in seiner Stellungnahme vom 20. Dezember 2010 einerseits ein detailliertes Konzept der erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sowie andererseits im Zusammenhang mit der vorgesehenen Umweltbaubegleitung, dass die Detailplanung und Bauausführung unter Beizug einer im Bereich Natur- und Landschafts- sowie Umweltschutz ausgewiesenen Fachperson, im Einvernehmen mit den kantonalen Fachstellen, zu erfolgen habe. In seiner Stellungnahme vom 31. Oktober 2011 beurteilte es die nach Art. 18 NHG vorgeschlagenen Massnahmen mit Ausnahme der Pflanzung einer Hecke in einem Bereich, wo eine bestehende Trockenmauer erhalten werden solle, als angemessen. Damit der ausgewiesene Verlust an schützenswerten Waldgesellschaften ausgeglichen werden könne, forderte es allerdings weitere Massnahmen zur Förderung der Reptilien im Gebiet Spitzflühli.

8.3 Dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen entgegenzuwirken. Bei diesen Massnahmen ist schutzwürdigen land- und forstwirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen (Art. 18 Abs. 1 NHG). Besonders zu schützen sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (Art. 18 Abs. 1bis NHG). Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen (Art. 18 Abs. 1ter NHG). Weitere Ausführungen finden sich in Art. 14 NHV.

8.4 Die Vorinstanz stützte sich in ihrem Entscheid auf den Umweltverträglichkeitsbericht der Tensor Consulting AG vom 29. Februar 2008, die Ergänzung des Berichts durch die Nateco AG vom 12. September 2011, auf die Stellungnahmen des Kantons Solothurn und insbesondere diejenigen des BAFU. Gestützt darauf erliess es die vom BAFU geforderten – vorstehend aufgeführten – Massnahmen als Auflagen in der Plangenehmigungsverfügung (Dispositiv Ziff. 3.2.3 und 3.2.24). Die Vorinstanz befolgte somit die vom BAFU als umweltrechtliche Fachstelle beantragten Mass-

nahmen, um dem Biotopschutz gemäss Art. 18 NHG nachzukommen. Demgegenüber legt der Beschwerdeführer nicht näher dar, wo im Konkreten das vorliegende Projekt geschützte Lebensräume tangiert, die von diesen Auflagen nicht ausreichend umfasst werden. Entgegen seinen Ausführungen beantragte das BAFU zwar zunächst die Nichterteilung der Plangenehmigung, nachdem aber die dargelegten Massnahmen aufgenommen wurden, bezeichnete es das Projekt in seiner Stellungnahme vom 31. Oktober 2011 als genehmigungsfähig.

Wie der Beschwerdeführer ausführt, stehen die in Art. 18 Abs. 1ter NHG vorgesehenen (Ersatz-) Massnahmen nicht wahlweise, sondern in einer festgelegten Reihenfolge zur Verfügung. Wenn das betroffene Objekt nicht geschützt werden kann, muss es nach Möglichkeit wiederhergestellt werden. Anderer Ersatz ist nur und erst zulässig, wenn auch Wiederherstellungsmassnahmen nicht in Frage kommen oder sich als unzweckmässig erweisen (vgl. ANDREAS SEITZ/WILLI ZIMMERMANN, Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG: Bundesgerichtliche Rechtsprechung 1997-2007, in: URP 2008 S. 162 f.; KARL LUDWIG FAHRLÄNDER, Kommentar NHG, Rz. 34 zu Art. 18 NHG). Der Beschwerdeführer schliesst daraus für den vorliegenden Fall, dass für zerstörte Biotope, wenn sie sich nicht erhalten oder wiederherstellen lassen, ein möglichst gleichwertiger Ersatz geschaffen werde. Ein solcher gleichwertiger Ersatz sei nicht vorhanden, da die Ersatzmassnahmen nicht ähnliche ökologische Funktionen übernehmen könnten wie das zerstörte Objekt (Urteil des Bundesgerichts 1A.104/2001 vom 15. März 2002 E. 5.2).

Ein technischer Eingriff, der schützenswerte Biotope beeinträchtigen kann, darf nur bewilligt werden, sofern er standortgebunden ist und einem überwiegenden Bedürfnis entspricht (Art. 14 Abs. 6 NHV). Es ist folglich eine Verhältnismässigkeitsprüfung und eine Gewichtung der betroffenen, unterschiedlichen öffentlichen Interessen erforderlich (FAHRLÄNDER, Kommentar NHG, Rz. 12 zu Art. 18 NHG). Zu den Schutzmassnahmen im Sinne von Art. 18 NHG gehören einerseits die Einschränkung oder das Verbot schädlicher Einwirkungen oder Eingriffe, andererseits aber auch zielgerichtete Handlungen zur Verbesserung von Lebensräumen, etwa das Pflanzen von Hecken (FAHRLÄNDER, Kommentar NHG, Rz. 2 zu Vorbemerkungen Art. 18 – 23 NHG). Das BAFU als für diese Fragen zuständige und kompetente Fachbehörde ist dabei zum Ergebnis gelangt, die vorgesehenen Massnahmen würden genügen. Inwiefern und an welcher Stelle im Einzelnen der Biotopschutz dennoch verletzt sein sollte, wird vom Beschwerdeführer nicht näher substantiiert. Demnach ist vielmehr

davon auszugehen, dass mit den vom BAFU beantragten und von der Vorinstanz zu Recht in die Plangenehmigungsverfügung aufgenommenen Massnahmen die Auswirkungen auf die betroffenen schutzwürdigen Lebensräume soweit als möglich minimiert werden. Die entsprechende Rüge des Beschwerdeführers ist daher abzuweisen.

9.

9.1 In Bezug auf das Kurhaus Weissenstein macht der Beschwerdeführer geltend, es handle sich um ein Denkmal von nationaler Bedeutung. Wie die ENHK und die EKD ausführten, stelle das Kurhaus ein wertvolles geschütztes Kulturdenkmal dar. Dieses werde durch die geplante Bergstation beeinträchtigt. Die von der Vorinstanz angeführten Interessen – Bedürfnis, Erschliessungszweck, schonendste Setzung, notwendige Mindestgrösse und befriedigende Einordnung ins Landschaftsbild – vermöchten in Anwendung von Art. 3 Abs. 1 NHG das Interesse an einer ungeschmälerten Erhaltung nicht zu überwiegen, was zum Verzicht auf die Bergstation in der geplanten Bauweise führen müsse.

9.2 Die Beschwerdegegnerin weist darauf hin, dass aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege keine Beeinträchtigung des Kurhauses vorliege, sondern einzig aus Sicht der ENHK, der EKD und des BAK. Diese gingen indessen auch von der unzutreffenden Prämisse aus, die alte Sesselbahn könne wieder aufgebaut werden, ohne dass bauliche Veränderungen an der Bergstation vorgenommen werden müssten. So oder so wäre aber eine Beeinträchtigung des Kurhauses dann gerechtfertigt, wenn das Interesse am Bau der Seilbahn überwiege. Mithin seien die Interessen des Denkmalschutzes gegenüber jenen an der Seilbahn abzuwägen, was die Vorinstanz korrekt vorgenommen habe. Es bestehe ein erhebliches Interesse an einer Erschliessung des Weissensteins mittels Seilbahn, wobei dies sogar im ureigenen Interesse des Kurhauses liege, zumal die derzeitige fehlende Seilbahnerschliessung teilweise eine Betriebseinschränkung des Kurhauses zur Folge habe. Im Übrigen werde durch die Erschliessung mittels Seilbahn dem Umgebungsschutz des Kurhauses besser gewahrt als eine "Blechlawine" von parkierten Autos.

9.3 Die Vorinstanz prüfte im angefochtenen Entscheid zunächst, ob durch die projektierte Bergstation überhaupt eine Beeinträchtigung des Umgebungsschutzes des Kurhauses vorliege und kam wie die ENHK und die EKD sowie das BAK zum Schluss, dass der Umgebungsschutz tangiert sei. Bei der Interessenabwägung ging sie von einem überwiegenden Inte-

resse an der Erschliessung des Weissensteins durch eine neue Seilbahn aus. Eine Konkurrenzierung aus der Ferne sei zwar nicht erkennbar, da das Kurhaus mit seiner länglichen Ausrichtung auf dem Weissenstein die klar dominantere Silhouette gegenüber der Seilbahnstation darstelle, zumal Letztere dezent zurückgezogen seitlich platziert werde. Hingegen bestehe aus der Nähe im Ensemble eine gewisse Konkurrenzierung, insbesondere aus nordwestlicher und westlicher Richtung, die im Volumen der Station sowie an dieser Stelle aufgrund der Form des Gebäudes gegenüber der seitlichen Ausrichtung und der Hinteransicht des Kurhauses als auffällig wahrgenommen werden könne. Indes sei mit der gewählten Projektvariante, insbesondere dank der Projektanpassungen, insgesamt die beste und verträglichste Lösung gewählt worden. In die Interessenabwägung bezog sie vor allem mit ein, dass vor dem Hintergrund, dass kleinstmögliche Eingriffe vorzunehmen seien, kein anderer Standort für die Bergstation als der gewählte in Frage komme. Das architektonische Konzept mit der rundlichen, und damit volumensparenden Form sowie der Verwendung von naturbelassenem Holz füge sich befriedigend in die Landschaft ein. Dagegen würde ein Sattel- oder Flachdach die BLN-Konformität wohl beeinträchtigen. Sie wertete daher die Interessen des Schutzes des BLN-Objekts sowie an der Erschliessung des Weissensteins mittels Seilbahn als höher. Zudem sei das Kurhaus als betriebswirtschaftlich geführte Gastronomie auf eine ganzjährige Erschliessung angewiesen. Insofern sei die Beeinträchtigung des Kurhauses durch die geplante Stationsgestaltung als weniger wichtig einzuordnen, zumal auch dieses von der Seilbahnerschliessung unbestritten profitieren werde. Die Seilbahn lasse sich daher entsprechend der eingereichten Variante auch gestützt auf Art. 3 NHG erstellen.

9.4 Das BAK führte im vorinstanzlichen Verfahren aus, die projektierte neue Bergstation versuche, dem besonderen Situationswert mit einer ebenso besonderen architektonischen Gestaltung gerecht zu werden. Trotz der Verkleinerung des Volumens im Rahmen der Projektüberarbeitung würden die formale Gestaltung und der immer noch bedeutend massiver in Erscheinung tretende Gebäudekörper sich nach wie vor im Ensemble nicht dem Kurhaus unterordnen. Die Bergstation bleibe ein um Aufmerksamkeit ringendes Einzelelement, so dass die Beeinträchtigung des Kurhauses durch die Projektüberarbeitung zwar leicht vermindert werde, jedoch bestehen bleibe. Die Visualisierung von Norden zeige diese befremdliche Situation und die ungelösten Grössenverhältnisse deutlich auf.

9.5 Den Gutachten der ENHK und EKD zufolge präsentiert sich die Anlage Kurhaus Weissenstein, die mit ihrer markanten, nahezu symmetrischen Silhouette die Bergkuppe des Vorderen Weissensteins präge, als wohlgestalteter und organisch gewachsener Baukomplex, an dem die entscheidenden Phasen der wirtschaftlich-touristischen Entwicklung abgelesen werden könnten. Der Komplex sei zusammen mit dem südlich daran anschliessenden nicht bewaldeten Bereich von weitem erkennbar und stelle ein prägendes Element der Landschaft dar. Das Kurhaus sei ein wertvolles geschütztes Kulturdenkmal und stehe in einem engen Zusammenhang mit der Sesselbahn. Die projektierte Bergstation werde erheblich grösser und dominanter. Die Rodung für die Bergstation bedränge ein kleines Waldstück, das heute die Bergstation visuell abschirme und einen wichtigen Beitrag zur Gliederung der wertvollen und abwechslungsreichen Landschaft auf dem Weissenstein leiste. Zudem trete sie in Konkurrenz zum Kurhauskomplex. Während das bestehende Stationsgebäude aufgrund seiner rudimentären Ausbildung eindeutig als sekundäre, der Erschliessung dienendes Dependenzgebäude lesbar sei, schwäche das Neubauprojekt die im Kurhaus gipfelnde Hierarchie. Obwohl der neue Stationsbau gegenüber dem Berghotel tiefer situiert und soweit wie möglich nach Norden zurück versetzt worden sei, beeinträchtige er aufgrund seiner Volumetrie und seiner formalen Ausbildung die Wirkung des Denkmals und schmälere dessen Wert.

9.6 Das Kurhaus Weissenstein wurde in den Jahren 1826/27 erbaut. Es steht markant auf der Bergkuppe des Weissenstein und ist von weitherum gut sichtbar. Unbestrittenermassen steht es unter dem Schutz von Art. 3 NHG. Die Bergstation der bisherigen Sesselbahn, aber auch der projektierten neuen Bahn, liegt direkt daneben, von Süden aus betrachtet auf der linken Seite des Kurhauses. Anlässlich des Augenscheins bemängelten die Kommissionen insbesondere die Tonnenform des Neubauprojekts, die eine grosse Präsenz markiere und damit in Konkurrenz zum Kurhaus und der Kulturlandschaft stehe. Die Tonne erinnere in ihrer Form an einen Hangar, der als Bergstation merkwürdig anmute, weil man sich nicht in einer Ebene befinde, wie dies für Hangars die Regel sei. Sie wünschten im Wesentlichen eine Redimensionierung des Gebäudes, beispielsweise indem eine Sesselbahn erstellt werde resp. die vorhandene erhalten bleibe, sowie eine bessere Integration in die bestehende Umgebung und eine weniger auffällige Gestaltung des Gebäudes, so dass die Station im Ergebnis dem Kurhaus untergeordnet wäre.

Den Erläuterungen der Beschwerdegegnerin zufolge waren mehrere Projektvorschläge ausgearbeitet worden, die jedoch, teilweise bereits aus betrieblichen Gründen, teilweise wegen der Grösse, ausschieden. Auch das zweitplatzierte Projekt fiel in seiner Höhe etwa gleich hoch aus wie das genehmigte. Bei Letzterem waren zudem offenbar Studien erhoben worden zur Prüfung, ob eine Versenkung im Boden möglich ist, was jedoch aus Anbindungsgründen zum Kurhaus nicht hätte realisiert werden können und im Übrigen zu tiefen Abgrabungen geführt hätte, die das Fundament des Kurhauses betroffen hätten.

Was die Höhe der Bergstation anbelangt, muss davon ausgegangen werden, dass deren Profilierung anlässlich des Augenscheins falsch erfolgte. Wie sowohl der Stellungnahme der Vorinstanz vom 15. Januar 2013 als auch der Eingabe des BAFU vom 19. Dezember 2012 zu entnehmen ist, beträgt die Höhendifferenz zur alten Station entsprechend den genehmigten Plänen etwa einen Meter. Nichtsdestotrotz wurde deutlich, dass die Bergstation durch ihre Hanglage und den Schutz durch die Bäume von Süden nicht sichtbar ist und trotz des etwa einen Meter höheren Neubaus auch nicht sein wird. Einzig von Norden betrachtet wird die Bergstation deutlich sichtbar sein und deren Tonnenform in Erscheinung treten. Über diese lässt sich denn auch streiten (siehe bereits vorne E. 5.9 und 6.3.1), doch bleibt zu berücksichtigen, dass damit – anders als bei einem Satteldach – Volumen eingespart werden kann. Gleichzeitig ist unumgänglich, dass etwa ein behindertengerechter Zugang oder die aus Witterungsgründen geschlossene Station, eine gewisse Grösse bedingen. Wie im Übrigen sowohl von der Vorinstanz als auch der Beschwerdegegnerin dargelegt wurde, liesse sich die Bergstation selbst bei einer 4er-Gondelbahn oder einem solchen Sessellift nicht kleiner gestalten. Einzig bei einem 2er-Sessellift, der aber den vorliegenden Bedürfnissen nicht genügen würde, wäre dies möglich.

Hinzu kommt, dass die Aussicht auf den Weissenstein und das Kurhaus besonders von Süden aus auffällt und von zahlreichen Personen wahrgenommen wird. Dagegen ist der Blick von Norden einer relativ geringen Anzahl Personen vorbehalten, die sich gerade auf dem Weissenstein aufhalten. Insofern würde von Süden, das heisst der typische Anblick des Solothurner Hausbergs vom Mittelland aus betrachtet, der Eingriff viel massiver erscheinen. Jedoch ist die Bergstation von hier gerade nicht erkennbar. Was den Anblick von Norden betrifft, ist zudem nicht ausser Acht zu lassen, dass nebst dem Kurhaus auch militärische Anlagen (Masten /

Antenne) und der Planetenweg die Umgebung auf dem Weissenstein mit prägen.

9.7 Die Vorinstanz hat folglich auch in Bezug auf den Denkmalschutz des Kurhauses eine vollständige Interessenabwägung vorgenommen und die Beschwerdegegnerin, auch anlässlich des vorliegenden Beschwerdeverfahrens, ausführlich zu Projektvarianten Stellung bezogen. Demgegenüber begnügten sich die ENHK und EKD, aber auch das BAK, in pauschaler Weise damit, die Bergstation zu kritisieren. Als einzige gangbare Option wird die bisherige Bergstation genannt, dagegen jedoch nicht dargelegt, inwiefern am projektierten Bau Anpassungen vorgenommen werden könnten, die ihren Interessen entgegenkämen. Insgesamt ist indes durch die projektierte und genehmigte Gondelbahn keine Verletzung von Art. 3 NHG auszumachen.

10.
Schliesslich bleibt zu prüfen, ob die Vorinstanz die Personenbeförderungskonzession zu Recht erteilt hat.

10.1 Die Konzessionsvoraussetzungen richten sich nach den Bestimmungen von Art. 9 und 11 PBG. Die Vorinstanz bejahte das Vorliegen der wirtschaftlichen Voraussetzungen und erteilte der Beschwerdegegnerin die Konzession für die Dauer von 25 Jahren ab Rechtskraft.

10.2 Der Beschwerdeführer rügt, die Vorinstanz hätte die Beschwerdegegnerin hinsichtlich Wirtschaftlichkeits- und Planerfolgsrechnung zur Einreichung aktualisierter und realistischer Unterlagen auffordern müssen. Die Personenbeförderungskonzession beruhe daher auf einer ungenügend vorgenommenen Sachverhaltsabklärung. Des Weiteren bestehe das Bedürfnis an der Erstellung einer neuen Seilbahn nicht im geschilderten Mass und Umfang und es bestehe Grund zur Annahme, dass ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich sein werde. Der Beschwerdeführer reichte sodann im Rahmen der Replik ein Gutachten von Prof. Stefan Forster ein, wonach es fraglich sei, ob mit der Steigerung der Transportkapazitäten tatsächlich mehr Gäste und Besucher auf den Weissenstein gebracht werden könnten. Die angestrebten höheren Kapazitätsmöglichkeiten beim Bau einer neuen Gondelbahn würden gezwungenermassen dazu führen, dass auf dem Berg mehr Erlebnisangebote geschaffen werden müssten. Demgegenüber führe eine Sanierung der bestehenden Sesselbahn mit seiner gemächlichen Fahrweise in tiefer Höhe dazu, dass

Authentizität geschaffen werden könne, mit der sich ein touristisches Angebot von der Konkurrenz abhebe.

10.3 Die Beschwerdegegnerin macht dagegen, wie die Vorinstanz, geltend, dass ein entsprechendes Bedürfnis vorliege und sie die geforderten wirtschaftlichen Voraussetzungen zum Erhalt einer Konzession erfülle.

10.4 Gemäss Art. 6 Abs. 1 PBG kann der Bund Unternehmen Personenbeförderungskonzessionen erteilen. Ein Unternehmen muss dazu nach Art. 9 Abs. 2 PBG nachweisen, dass das im Konzessions- oder Bewilligungsgesuch beantragte Verkehrsangebot im Binnenverkehr zweckmässig und wirtschaftlich erbracht werden kann (Bst. a), zum bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen oder eine wichtige neue Verkehrsverbindung eingerichtet wird (Bst. b) und es die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhält und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet (Bst. c). Für Angebote ohne Erschliessungsfunktion sind des Weiteren folgende zusätzliche Anforderungen erforderlich (Art. 11 PBG): a. Der Standort, die Art und die Beförderungsleistung des vorgesehenen Angebots sind zweckmässig. b. Der Ausgangspunkt für die geplanten Fahrten ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. c. Das neue Angebot gefährdet die wirtschaftliche Existenz bestehender bedürfnisgerechter Angebote nicht. d. Die bestehende oder vorgesehene touristische Ausstattung im Bereich des geplanten Angebots lässt eine für einen kostendeckenden Betrieb ausreichende Nachfrage erwarten. e. Die Nutzung des bestehenden Transportangebotes eines Gebietes ist gut und wird durch das neue Angebot nicht erheblich verschlechtert. f. Die vorgesehene Finanzierung und der voraussichtliche wirtschaftliche Erfolg lassen erwarten, dass die für das Angebot erforderlichen Bauten, Anlagen und Fahrzeuge nach den Erfordernissen der Betriebssicherheit unterhalten und genügend abgeschrieben werden können. Die SebV führt weiter aus, dass dem BAV mit dem Konzessionsgesuch eine Wirtschaftlichkeitsrechnung mit Investitionsplan und Finanzierungsplan einschliesslich Finanzierungsnachweisen (Art. 20 Abs. 1 Bst. a SebV) sowie eine Planerfolgsrechnung (Art. 20 Abs. 1 Bst. b SebV) einzureichen sind. Im "Merkblatt 1: Ordentliches Plangenehmigungsverfahren nach SebG" des BAV vom 1. Dezember 2008 werden diese Vorgaben näher umschrieben.

Der Beschwerdeführer rügt namentlich, der Nachweis der wirtschaftlichen Erbringung des Verkehrsangebots sei nicht erbracht (Art. 9 Abs. 2 Bst. a PBG), es fehle das nötige Bedürfnis für einen kostendeckenden Betrieb

(Art. 11 Bst. d PBG) und die vorgesehene Finanzierung und der voraussichtliche wirtschaftliche Erfolg liessen keinen genügenden Betrieb erwarten (Art. 11 Bst. f PBG).

10.4.1 Im angefochtenen Entscheid prüfte die Vorinstanz zunächst das Bedürfnis nach einer neuen Seilbahn auf den Weissenstein. Die von ihr aufgeführten und bereits im Zusammenhang mit der Frage der Sanierbarkeit erörterten Argumente leuchten ein; insbesondere ist ein überwiegendes touristisches Interesse an der Erschliessung des Weissenstein mit einer sicheren Seilbahn auszumachen (siehe bereits vorstehend E. 4.5, 4.7.7, 6.3.3, 9.6). Der Weissenstein ist unbestreitbar ein bedeutendes und attraktives Ausflugsziel für Wanderer und Spaziergänger. Das Einzugsgebiet reicht im Süden von der Region Bern bis im Norden die Region Basel und beschränkt sich nicht einzig auf die Bevölkerung von Solothurn. Die Aussicht vom Berg reicht über den gesamten Schweizer Alpenkamm vom Mont Blanc bis zum Säntis. Wie gesehen, führt der neue Richtplan dazu, dass die Strasse auf den Weissenstein an Sonn- und Feiertagen für den Individualverkehr gesperrt wird. Zudem wird ein strengeres Parkierungsregime eingeführt, so dass der Zugang für den motorisierten Individualverkehr nur noch eingeschränkt bestehen wird. Ausserdem ist die Strasse während des Winters nicht befahrbar, da keine Schneeräumung stattfindet. Somit besteht ein umso grösseres Bedürfnis nach einer alternativen Erschliessung des Weissenstein. Das vorliegende Projekt ermöglicht dies, indem Familien mit Kindern, Personen mit Sportgeräten, ältere und behinderte Personen, aber auch Material und Gepäck sicher und komfortabel auf den Weissenstein transportiert werden können.

Für die Anfangsphase ist eine Förderleistung von 900 P/h vorgesehen, im Endausbau soll die Anlage mit einer Förderleistung von 1'200 P/h betrieben werden. Dieser Kapazitätsausbau im Vergleich zur bisherigen Bahn (bisher 450 P/h) scheint insofern gerechtfertigt, als bis anhin zu Spitzenzeiten mit erheblichen Wartezeiten zu rechnen war und die Anzahl Passagiere – gerade vor dem Hintergrund der mit dem Richtplan vorgesehenen Erschliessung des Weissenstein mit einer Seilbahn – weiter zunehmen dürfte. Vom Wechsel der Sesselbahn zur Gondelbahn entstehen des Weiteren Vorteile wie ein besserer Witterungsschutz bei schlechtem Wetter, die Möglichkeit der Durchführung von Nachtfahrten und indirekt auch höhere Umsätze der Gastronomiebetriebe auf dem Weissenstein. Eine solche Förderleistung und damit auch Bedarfsabdeckung könnte demgegenüber – entgegen dem Vorbringen des Beschwerdeführers – mit der

bestehenden Sesselbahn nicht gewährleistet werden, nicht zu schweigen vom Transport von Material, Sportgeräten und Gepäck, aber unter Umständen auch von körperlich behinderten Personen. Schliesslich ist angesichts des bereits bestehenden breiten Angebots, von der Gastronomie über Wander- und Spaziermöglichkeiten, dem Planetenweg, dem Seilpark in der Nähe, dem Schlittelweg im Winter sowie der Mountainbike-Downhillstrecke, für deren Betrieb die Beschwerdegegnerin bereits über eine kantonale Bewilligung verfügt, mit der Vorinstanz und der Beschwerdegegnerin von einem genügenden Bedürfnis im Sinne des PBG auszugehen.

10.4.2 Mit Bezug auf die Frage der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist festzuhalten, dass die zu tätigenden Investitionen auf total Fr. 15.05 Mio. zu stehen kommen sollen. Für die Finanzierung sind ein Eigenkapital der Beschwerdegegnerin in der Höhe von Fr. 12.55 Mio. sowie Fremdmittel (Bankdarlehen) von Fr. 2.5 Mio. vorgesehen. Die Investitionskosten sind somit mit einem Eigenkapitalanteil von über 80 % sichergestellt. Wie die Vorinstanz anführt, ist ein solch hoher Deckungsgrad der Kosten durch Eigenmittel im Bereich von Seilbahnen äusserst selten. Auch die geldgebende Bank analysierte die Planbilanz sowie die Planerfolgsrechnung und schloss, dass die pessimistische Variante (Steigerung der Verkehrserträge um 30%) ein Rating 4 ergebe: niedriges Risiko, mittelfristig stabil, kurzfristig sehr stabil. Positiv zu werten sei der hohe Eigenfinanzierungsgrad, die sehr gute Liquidität und die gute Rentabilität, negativ dagegen der hohe Abschreibungsbedarf, der die Bildung von Reserven aus einbehaltenen Gewinnen verunmögliche. Bei der optimistischeren Variante (Steigerung der Verkehrserträge um 50%) würde sich ein noch besseres Rating ergeben. Beide Varianten zeigten auf, dass die Tragbarkeit der Bankenfinanzierung gegeben sei. Die Fremdverschuldung könne ordentlich verzinst werden.

Bei der Konzessionsvoraussetzung der Wirtschaftlichkeit geht es um die Frage, ob die Seilbahn voraussichtlich genügend Einnahmen erwirtschaften wird, um dauerhaft betrieben und nach den Erfordernissen der Betriebssicherheit unterhalten werden zu können (MARCEL HEPP/UELI STÜCKELBERGER, in: Müller [Hrsg.], Verkehrsrecht, Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht Band IV, J Seilbahnrecht, Rz. 55). Somit geht es nicht um den unternehmerischen Erfolg in Form von Gewinnausschüttung, sondern um die Sicherstellung der Finanzierung eines sicheren Betriebs. Wäre eine solche nicht gegeben, müssten Alternativen in Betracht gezogen werden.

Die Planbilanz und die Planerfolgsrechnung wurden für die Jahre 2011 bis 2015 erstellt, das heisst für fünf Jahre, wie dies im Merkblatt des BAV vorgesehen ist (Ziff. 7, S. 10). Diese Dauer von fünf Jahren entspricht einer langjährigen und bewährten Praxis der Vorinstanz. Es ist nicht ersichtlich und wird vom Beschwerdeführer auch nicht näher substantiiert, inwiefern im vorliegenden Fall davon abzuweichen wäre, weshalb der Vorinstanz auch diesbezüglich keine ungenügende Sachverhaltsermittlung vorzuwerfen ist. Was die Überprüfung der Planerfolgsrechnung betrifft, prüfte die Vorinstanz, ob die von der Beschwerdegegnerin getroffenen Annahmen plausibel erscheinen. Sie stellte fest, die Ertragsseite enthalte wegen der üblichen Nachfrageschwankungen naturgemäss Unsicherheiten. Ob sich aus Freizeitangeboten auf dem Weissenstein ein (zusätzlicher) wirtschaftlicher Erfolg erzielen lasse, möge aus unternehmerischer Sicht bedeutsam sein, erweise sich für die Beurteilung der Ertragsentwicklung als Bestandteil der wirtschaftlichen Konzessionsvoraussetzungen jedoch nicht als entscheidend. Insgesamt könne aufgrund der Marktchance aber davon ausgegangen werden, dass ausreichende Erträge erzielbar seien. Die Kostenseite könne dagegen präziser kalkuliert werden: Für die neue Bahn spreche dabei der Umstand, dass die Betriebskosten eindeutiger berechnet werden könnten und erfahrungsgemäss stabiler verliefen. Zudem wertete sie positiv, dass aus der Projektfinanzierung keine wesentlichen Finanzierungsfolgekosten anfallen. Insgesamt erachtete die Vorinstanz die Ertrags- und Kostenschätzungen deshalb als sachgerecht und nachvollziehbar.

Der Beschwerdeführer wendet ein, die Abschreibungskosten allein müssten 1 bis 1.2 Mio. Franken ausmachen, das heisst der Cash Flow vor Abschreibung müsse im Durchschnitt mindestens Fr. 1.5 Mio. betragen. In seinen Eingaben erläutert er diese Zahlen indes nicht näher. Dagegen sind die fundiert begründeten Ausführungen der Vorinstanz, die im Bereich der Seilbahnen über ein besonderes Fachwissen verfügt (siehe E. 2 und 4.7.6), nachvollziehbar und erscheinen realistisch. Es kann daher auf diese abgestellt werden. Insbesondere erweist sich, wie dies vom Beschwerdeführer gefordert wird, eine externe Überprüfung der Wirtschaftlichkeit nicht als notwendig. Der entsprechende Antrag ist daher abzuweisen. Vielmehr kann zusammengefasst festgehalten werden, dass einerseits ein Transportbedürfnis mit der projektierten Seilbahn auszumachen ist und die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Konzessionserteilung gemäss Art. 9 resp. 11 PBG erfüllt sind.

10.5 Die Vorinstanz hat demnach die Voraussetzungen zur Erteilung einer Personenbeförderungskonzession gemäss Art. 9 und 11 PBG zu Recht bejaht und diese der Beschwerdegegnerin entsprechend erteilt.

11.
Der Antrag auf Aufhebung der vom Beschwerdeführer ebenfalls pauschal angefochtenen Rodungsbewilligung und Ausnahmebewilligung für die nachteilige Nutzung des Waldes ist, da nicht weiter substantiiert, abzuweisen.

12.
Zusammenfassend ist demnach festzuhalten, dass eine Sanierung der bestehenden Sesselbahn auf den Weissenstein aus Sicherheitsgründen nicht in Frage kommt, sondern diese vielmehr abzubrechen sein wird. Das von der Beschwerdegegnerin vorgelegte Projekt erfüllt die Anforderungen des Natur- und Heimatschutzes, insbesondere ist keine Verletzung des BLN-Objekts Nr. 1010 "Weissenstein" auszumachen. Ebenso werden durch den Plangenehmigungsentscheid der Vorinstanz weder der Denkmalschutz noch der Biotopschutz verletzt. Da schliesslich auch die Konzessionsvoraussetzungen gemäss PBG erfüllt sind, hat die Vorinstanz der Beschwerdegegnerin zu Recht die Konzession für die Kabinenbahn auf den Weissenstein erteilt. Die Beschwerde des Beschwerdeführers erweist sich deshalb als unbegründet und ist, soweit sie nicht als gegenstandslos geworden abzuschreiben ist, abzuweisen.

13.

13.1 Bei diesem Verfahrensausgang gilt der Beschwerdeführer in der Hauptsache, aber auch mit seinen Anträgen um Zugang zur bestehenden Sesselbahn (vgl. Zwischenverfügungen vom 23. Juli 2012 und 13. September 2012), als unterliegende Partei und hat die entsprechenden Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Unter Berücksichtigung der erforderlichen Zwischenverfügungen und des durchgeführten Augenscheins sind diese auf Fr. 5'000.-- zu bemessen (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) und mit dem geleisteten Kostenvorschuss in derselben Höhe zu verrechnen.

13.2 Angesichts seines Unterliegens steht dem Beschwerdeführer keine Parteientschädigung zu (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 VGKE). Die im Wesentlichen obsiegende Beschwerdegegnerin hat eine Kosten-

note über insgesamt Fr. 99'734.30 eingereicht, zusammengesetzt aus einem Anwaltshonorar von Fr. 90'544.00 bei einem Zeitaufwand von total 253.55 Stunden (221.30 Stunden zum Ansatz von Fr. 380.-- sowie 32.25 Stunden zum Ansatz von Fr. 200.--) und Auslagen in der Höhe von Fr. 1'810.90 sowie der entsprechenden Mehrwertsteuer (Fr. 7'388.40).

Die von der Beschwerdegegnerin eingereichte Kostennote erscheint übermässig hoch: Zwar bedurfte die Einarbeitung in die Thematik des vorliegenden Verfahrens eines gewissen zeitlichen Aufwands und es wurde ein umfassender Schriftenwechsel, teilweise verursacht durch die zahlreichen Verfahrensanträge und Gesuche des Beschwerdeführers, durchgeführt. Dennoch erfolgten wesentliche Abklärungen bereits im vorinstanzlichen Gesuchs- und nicht erst im vorliegenden Beschwerdeverfahren. Zudem ist die Beschwerdegegnerin durch zwei Anwälte vertreten, was unweigerlich zu einem höheren zeitlichen, und damit auch finanziellen Aufwand führt. In Anbetracht dieser Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des eintägigen Augenscheins erscheinen Parteikosten in der Höhe von Fr. 50'000.-- (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) als angemessen. Diese Entschädigung ist der Beschwerdegegnerin in Anwendung von Art. 64 Abs. 2 und 3 VwVG nach Rechtskraft des vorliegenden Urteils durch den Beschwerdeführer zu entrichten.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit sie nicht als gegenstandslos geworden abzuschreiben ist.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 5'000.-- werden dem Beschwerdeführer auferlegt und mit dem geleisteten Kostenvorschuss in derselben Höhe verrechnet.

3.
Der Beschwerdeführer wird verpflichtet, der Beschwerdegegnerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 50'000.-- (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen.

4.
Dieses Urteil geht an:

– den Beschwerdeführer (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. 344.1/2011-10-17/386; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)
– das BAK
– das BAFU
– das ARE
– die ENHK
– die EKD

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Die vorsitzende Richterin:	Die Gerichtsschreiberin:
Kathrin Dietrich	Mia Fuchs

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: