

BVGer BVGE 2013/31 vom 27. Mai 2013

Bundesverwaltungsgericht, 2013-05-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_BVGE_2013_31

FR: TAF BVGE 2013/31 du 27 mai 2013

IT: TAF BVGE 2013/31 del 27 maggio 2013

Regeste

Seilbahnen

Erwägungen

E. 7

8.4 (...)

E. 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 ungeschmälernten Erhaltung nicht zu überwiegen, was zum Verzicht auf die Bergstation in der geplanten Bauweise führen müsse.

E. 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.

E. 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 Interesse 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.

E. 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, sodass 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.

E. 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 sekundäres, der Erschliessung dienendes Dependenzgebäude lesbar sei, schwäche das Neubauprojekt die im Kurhaus gipfelnde Hierarchie. Obwohl der

neue Stationsbau gegenüber dem Berghotel tiefer situiert und so weit wie möglich nach Norden zurückversetzt worden sei, beeinträchtigt er aufgrund seiner Volumetrie und seiner formalen Ausbildung die Wirkung des Denkmals und schmälere dessen Wert.

E. 9.6

Das Kurhaus Weissenstein wurde in den Jahren 1826/27 erbaut. Es steht markant auf der Bergkuppe des Weissensteins 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 anmüde, 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 respektive die vorhandene erhalten bleibe, sowie eine bessere Integration in die bestehende Umgebung und eine weniger auffällige Gestaltung des Gebäudes, sodass 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 (vgl. 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 mitprägen.

E. 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.

E. 10

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

E. 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.

E. 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.

E. 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.

E. 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).

E. 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 Weissensteins mit einer sicheren Seilbahn auszumachen (vgl. E. 4.5, 4.7.7, 6.3.3 und 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, sodass 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 Weissensteins. 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 Weissensteins 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.

E. 10.4.2

Mit Bezug auf die Frage der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist festzuhalten, dass die zu tätigen Investitionen auf total 15,05 Mio. Franken zu stehen kommen sollen. Für die Finanzierung sind ein Eigenkapital der Beschwerdegegnerin in der Höhe von 12,55 Mio. Franken sowie Fremdmittel (Bankdarlehen) von 2,5 Mio. Franken 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: Georg Müller [Hrsg.], Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht Band IV, Verkehrsrecht, J Seilbahnrecht, Basel 2008, 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 (...). 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 1,5 Mio. Franken 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 (vgl. E. [...] 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 respektive 11 PBG erfüllt sind.

E. 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.