

«Das Projekt ist wirklich nachhaltig»

ANDERMATT Benno Bühlmann reagiert auf Vorwürfe von AGS-Präsident Franz Steinegger. Der Projektleiter des Kantons erklärt, wieso es nur ein Gesamtverfahren geben kann.

INTERVIEW BRUNO ARNOLD
bruno.arnold@urnerzeitung.ch

Im Zuge der Realisierung des Tourismusresorts von Samih Sawiris sollen in Andermatt auch die Skianlagen saniert und ausgebaut werden – Verbindung der Tourismusgebiete Andermatt und Sedrun inklusive. Als Hauptinvestorin des Projekts ist die schwedische Firma Skistar im Gespräch. Am 5. Juli haben die Kantonsregierungen von Uri und Graubünden die entsprechende Richtplananpassung beschlossen (siehe Box «Aufgaben»). Damit wurden die raumplanungsrechtlichen Grundlagen für die Sanierung, den Ausbau und die Erweiterung der bestehenden Skianlagen im Gebiet Andermatt–Oberalp geschaffen.

Kritik aus mehreren Lagern

In einem Leserbrief (Neue UZ vom 10. November) kritisierten mehrere Aktionäre der Andermatt Gotthard Sportbahnen AG (AGS) die Arbeit des von Franz Steinegger präsidierten Verwaltungsrats. Er stehe beim geplanten Ausbau der Skiarena Andermatt–Oberalp quer. Mit Schlagworten wie «Defizit vorprogrammiert» oder «Ich bin dagegen, das Skigebiet auf Vorrat auszubauen» lasse Steinegger keine Gelegenheit aus, das Projekt schlechtzureden. Im Interview in der Neuen UZ (Ausgabe vom 12. November) stellte Steinegger seine Sicht der Dinge dar und bezeichnete vor allem die «erwarteten öffentlichen Gelder» (gut 80 Millionen Franken) als «unrealistisch». Im gleichen Atemzug kritisierte er auch das Vorgehen des Projektleiters des Kantons, Benno Bühlmann: «Er hat im Juni – ohne uns als Konzessionsinhaber zu fragen – verfügt, dass die Andermatt Surselva Sport AG (ASS) das Plangenehmigungs- und Konzessionsgesuch beim Bund einreicht», so der Hauptvorwurf. Zudem würden mit dem «von Bühlmann forcierten integralen Verfahren Teilschritte verhindert und dringende Massnahmen blockiert». Unsere Zeitung hat Bühlmann auf die Kritik angesprochen.

Benno Bühlmann, was sagen Sie zur Kritik von Franz Steinegger?

Benno Bühlmann: Die Regierung hat mich beauftragt, zusammen mit den zuständigen Bundesämtern für Verkehr, Umwelt und Raumentwicklung die Verfahren für dieses Grossprojekt zu klären. Dies erfolgte an mehreren Sitzungen. Die Bundesstellen verlangten dabei unter anderem, dass eine konsolidierte Gesellschaft für das Gesamtprojekt ein Gesamtgesuch einreichen müsse.

Ist dies nicht üblich?

Bühlmann: Doch, und auch zielführend. Stellen Sie sich vor, wenn im gleichen Gebiet verschiedene Gesellschaften dem Bund Skianlagenprojekte zur Bewilligung und Konzessionserteilung einreichen würden, die sich zum Teil noch überlappen oder konkurrenzieren. Bei einer solchen Ausgangslage könnte der Bund gar keine Konzession oder Bewilligung erteilen. Wie sich die betroffenen Bahngesellschaften aber organisieren, welche Gesellschaft das Gesuch im Namen der andern einreicht und wie die Gesuchstellerin organisiert ist, das ist Sache der beteiligten Bahngesellschaften. Sie sind im Frühjahr 2011 an mehreren Sitzungen über dieses Verfahren informiert worden. Offensichtlich ist es aber nicht ganz gelungen, diese zugegebenermassen etwas komplizierte verfahrens-, raumplanungs- und umweltrechtliche Situation genügend zu erklären. Ein regierungsrätlicher Ausschuss hat deshalb die Bahngesellschaften nach dem Richtplanentscheid nochmals informiert und das Verfahren erklärt. Schliesslich haben alle betroffenen Bahngesellschaften dem Einreichen des Plangenehmigungs- und Konzessionsgesuchs durch die ASS zugestimmt.

Steinegger kritisiert, das integrale Verfahren verhindere Teilschritte und blockiere dringende Massnahmen.

Bühlmann: Das Gegenteil ist der Fall. Ein so grosses Projekt kann aus rechtli-

chen Gründen nur in einem integralen und koordinierten Gesamtverfahren bewilligt werden. Dies haben die zuständigen Bundesstellen klar festgehalten. Es ist auch verständlich, dass Parkierungsfragen, Beschneidungsprojekte, Erschliessungsanlagen oder grossräumige Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen nicht im Einzelfall für jede Anlage separat beurteilt und bewilligt werden können. Oder wie soll man beispielsweise die Umweltverträglichkeit einer neuen Seilbahnanlage ohne die dazugehörigen neuen Pisten und Beschneidungsanlagen beurteilen? Die gesuchstellende konsolidierte Gesellschaft erhält nämlich letztlich eine Gesamtbewilligung für praktisch alle Anlagen. Dies führt zu einer starken Planungssicherheit. Wann die Gesellschaft dann welche Anlagen in den nächsten rund zehn Jahren realisiert und ob sie letztlich alle Anlagen baut, das ist ihr überlassen. Allerdings sind beim Entscheid, welche Anlagen beispielsweise in den ersten vier Jahren realisiert werden, die Vorgaben des kantonalen Richtplans zu beachten.

Und genau hier gibt es aber offensichtlich noch unterschiedliche Strategievorstellungen der beteiligten Gesellschaften.

Bühlmann: Auch hier gelten die Vorgaben der von den Regierungen von Uri und Graubünden beschlossenen Richtpläne. Die aus wirtschaftlichen Gründen prioritär zu realisierenden Skiinfrastruk-



«Der Kanton hat seine Hausaufgaben weitgehend gemacht.»

BENNO BÜHLMANN,
PROJEKTL EITER

turprojekte und der Umfang der ersten und der folgenden Investitionsetappe gehen aus dem Nachhaltigkeitsbericht hervor, den der Kanton in Auftrag gegeben hat. Der Regierungsrat hat dann in seinem Richtplanentscheid beschlossen,

welche Anlagen in einer ersten Ausbaustufe zu realisieren sind.

Und das wären?

Bühlmann: Nach den Vorgaben der kantonalen Richtpläne sind das die Anlagen Andermatt–Nätschen–Gütsch mit Seilbahnen- und Pistenverbindungen bis zum Oberalppass. Konkret ist dies also der skitechnische Zusammenschluss des Skigebiets Nätschen/Gütsch mit dem Skigebiet Oberalppass–Dieni. Parallel dazu können Teilsanierungen am Gemsstock vorgenommen werden.

Mit dieser Priorisierung – und auch mit einzelnen Bahnen – scheint aber gerade die AGS nicht einverstanden. Was heisst es, wenn jetzt andere oder neue Bahnanlagen in einer ersten Ausbaustufe realisiert werden sollen?

Bühlmann: Die Bahngesellschaften müssten einen neuen Masterplan erarbeiten. Auch die neu betroffenen Landeigentümer müssten um ihr Einverständnis angefragt werden. Gestützt darauf könnte eine Änderung des Richtplans geprüft und bei positiver Beurteilung vorgenommen werden. Dies bedingte allerdings, dass auch für diese neue Etappe ein Nachhaltigkeitsnach-



Nätschen, Gemsstock, Verbindung Richtung Oberalp: Wo soll im Urserental zuerst investiert werden?

Bild Urs Hanhart

«Die Auflagen müssen eingehalten werden»

REGIERUNG bar. Im Juli haben die Regierungen von Uri und Graubünden die Richtplananpassung der Skiinfrastrukturanlagen Urserental–Oberalp beschlossen. Unter anderem steht im Richtplan, dass die Genehmigung aller Skianlagen integral in einem Verfahren mit dazugehöriger umfassender Umweltverträglichkeitsprüfung zu erfolgen hat. Damit zusammenhängend erfolgt auch die Konzessionserteilung. Der Gesuchsteller hat gemäss Richtplan mit einer integralen (konsolidierten) Organisation aufzutreten, das heisst als ein Gesuchsteller. Das Gesuch hat zudem alle Anlagen integral zu umfassen. Weiter enthält der Richtplan eine Prioritätenliste: Die Anlagen Andermatt–Nätschen–Gütsch mit Seilbahnverbindung bis Oberalppass/Calmut haben erste Priorität. Parallel dazu können Teilsanierungen am Gemsstock vorgenommen werden.

Umfassende Grundlagen

Im Interview mit unserer Zeitung (Ausgabe vom 12. November) bezeichnete AGS-Verwaltungsratspräsident Franz Steinegger die integrale Realisierung des Projekts und auch die Prioritätenordnung als «behördenverbindliche Nebenaufgaben, welche die AGS nicht akzeptieren kann». Er warf der Regierung vor, dass sie «ganz einfach und unbefangenen übernommen hat, was der Chefbeamte für richtig hielt».

Die zuständige Regierungsrätin Heidi Z'graggen lässt Steineggers Kritik nicht gelten. «Dem Regierungsrat lagen für seinen Richtplanentscheid umfassende Entscheidungsgrundlagen vor, insbesondere auch detaillierte Nachhaltigkeitsabklärungen», betont die Justizdirektorin auf Anfrage. Der Regierungsrat habe die



«Was 2016 bis 2020 passiert, können die Bahngesellschaften dann zumal selber entscheiden.»

HEIDI Z'GRAGGEN,
JUSTIZDIREKTORIN

kritisierten «Nebenaufgaben» (insbesondere die Aspekte eine konsolidierte Organisation, ein integrales Verfahren und Verbindung der Skigebiete Nätschen–Gütsch–Oberalppass–Dieni–Sedrun als erste Realisierungsetappe) nach einge-

hender Beratung im Richtplan festgesetzt. «Nach Meinung des Regierungsrats ist es nämlich nur bei Einhaltung dieser Auflagen sichergestellt, dass sich das Skigebiet längerfristig nachhaltig entwickeln lässt.»

Gesellschaften entscheiden

Unter Einhaltung dieser Auflagen hätten die beteiligten Gesellschaften zu entscheiden, was beispielsweise in den nächsten vier Jahren und was zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll. «Insofern muss das Plangenehmigungsgesuch nicht redimensioniert werden», betont Z'graggen. «Die Bahngesellschaften können nun unter Beachtung der Richtplanvorgaben entscheiden, was sie in nächster Zeit realisieren wollen, wenn dann die Bewilligung für alle Anlagen vorliegt», so Z'graggen. «Was in den Jahren 2016 bis 2020 passiert, können die Bahngesellschaften dann zumal selber entscheiden. Die Bewilligung und Konzession, um diese Anlagen realisieren zu können, liegen dann aber im Grundsatz schon vor.» Der Regierungsrat habe sich bei seinem Richtplanentscheid auf den bereinigten Masterplan der Bahngesellschaften abgestützt und ihnen damit den grösstmöglichen Unternehmensspielraum und eine weitreichende Planungssicherheit ermöglicht, und zwar unter Beachtung der öffentlichen Interessen.

EXPRESS

- Die Skiinfrastrukturen im Gebiet Andermatt–Oberalp sollen ausgebaut werden.
- Über die Prioritäten sind sich die Bahngesellschaften nicht einig.

weis erbracht würde. Es wäre darin insbesondere darzulegen, dass diese Anlagen auch finanziert werden können und dass mit diesen Anlagen ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Nach einer solchen Richtplanänderung müsste das Plangenehmigungs- und Konzessionsgesuch mit dem dazugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht neu ausgearbeitet, beim Bund eingereicht und in der Folge neu durchgeführt werden.

Wie lange würde dies dauern?

Bühlmann: Sofern es erfolgreich abläuft, würde ich mit zirka zwei bis drei Jahren rechnen.

Warum wurden diese Fragen und Projektänderungen nicht schon zu einem früheren Zeitpunkt geklärt?

Bühlmann: Die von den Regierungen beschlossenen Richtplananpassungen stützen sich auf den von den beteiligten Bahngesellschaften bereinigten Masterplan ab. Konkret: Der Kanton hat weder Bahnanlagen, Standorte, Beschneidungsanlagen oder Pisten geplant und projektiert, sondern sich bei seinem Richtplanentscheid auf die Unterlagen der Bahngesellschaften abgestützt.

Wie zuversichtlich sind Sie, dass die anstehenden Probleme und auch die Einsparungen der Umweltverbände rechtzeitig und einvernehmlich gelöst werden können?

Bühlmann: Ich bin zuversichtlich, was das Verfahren und die Verhandlungen mit den Umweltverbänden betrifft. Das Projekt ist wirklich gut und nachhaltig, man muss es einfach realisieren, denn es ist eine einmalige Chance. In den Verhandlungen mit den Umweltverbänden werden noch mögliche Projektverbesserungen besprochen. Letztlich entscheidet dann aber das Bundesamt für Verkehr in seinem Plangenehmigungsentscheid, ob und mit welchen allfälligen zusätzlichen Auflagen das Projekt umweltverträglich ist. Damit hat der Kanton seine Verfahrens-Hausaufgaben weitgehend gemacht.

Und wo bleibt das Gutachten?

bar. Die Universität St. Gallen hat vom Kanton den Auftrag erhalten, ein Gutachten zur betriebswirtschaftlichen Tragbarkeit der Investitionen zu erstellen. «Dieses wurde uns im Juni in groben Zügen vorgestellt. Wir haben es aber bis heute nicht erhalten, trotz mehrmaligem Nachfragen», kritisiert Franz Steinegger. Dazu Justizdirektorin Heidi Z'graggen: «Das Gutachten bildete eine der Grundlagen für den vom Kanton in Auftrag gegebenen Nachhaltigkeitsbericht», so Z'graggen. «Dieser zeigt die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Projekts, insbesondere für die Kantone Uri und Graubünden auf.» Zudem werde dargestellt, welche der insgesamt abgeklärten 17 Ausbau- und Etappierungsvarianten wirtschaftlich vertretbar und umweltverträglich respektive nachhaltig seien. «Dabei wird insbesondere klar, dass eine blossige Sanierung bestehender Anlagen am Gemsstock und Nätschen ohne vorgängige Skigebietsverbindung Nätschen–Gütsch–Oberalp nicht nachhaltig ist.» Zu einzelnen Aussagen im Bericht habe es Fragen gegeben. «Deshalb werden die Unterlagen zurzeit von der Hochschule Luzern validiert. Vor einer Veröffentlichung des Gutachtens warten wir den Abschluss dieses Validierungsprozesses ab.»

HINWEIS

► Der Nachhaltigkeitsbericht ist auf der kantonalen Homepage (www.ur.ch) öffentlich einsehbar. ◀