

Vorblatt

Problem:

Österreich ist auf Grund des EG-Vertrages verpflichtet, die Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. L 106/21 vom 3. Mai 2000, in innerstaatliches Recht umzusetzen. Im Hinblick auf die verfahrensrechtlichen Besonderheiten der Seilbahnen im Vergleich zu Schienenbahnen ist es in diesem Zusammenhang zweckmäßig, für diese Verkehrsanlagen im Rahmen des Kompetenztatbestandes Eisenbahnwesen (Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes) eine eigene gesetzliche Grundlage zu schaffen und gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2000/9/EG Schlepplifte ohne Veränderung der verfassungsrechtlichen Grundlagen für die Zwecke dieses Gesetzes dem Seilbahnbegriff zu unterstellen. Durch die Umsetzung ergibt sich auch die Notwendigkeit zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957.

Ziel:

Schaffung einer, an einem hohen, in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union einheitlichen Sicherheitsniveau orientierten neuen gesetzlichen Grundlage für Seilbahnen einschließlich der Schlepplifte, Kompetenzanpassung unter Beibehaltung der bisherigen bürgernahen Verwaltungspraxis sowie verstärkte Betonung der Aufgaben und Verantwortungsbereiche der Hersteller und Betreiber von Seilbahnen. Ein weiteres Ziel ist die Straffung und Vereinfachung von Verfahrensabläufen sowie die Schaffung genehmigungsfreier Tatbestände.

Inhalte:

Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG
Definition der Seilbahnsysteme
Einbeziehung der Schlepplifte
Kompetenzfestlegung
Verfahrenserleichterung
Konformitätsbewertungsverfahren für Sicherheitsbauteile und Teilsysteme
CE Kennzeichnung von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen
Voraussetzungen für die Notifizierung benannter Stellen
Erweiterung der Überprüfungsverpflichtungen der Seilbahnunternehmen
Neugestaltung des Betriebsleiterwesens

Alternative:

Keine. Im Falle der Nichtumsetzung der Richtlinie 2000/9/EG droht der Republik Österreich eine Klagerhebung im Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof. Eine Beibehaltung der seilbahnbehördlichen Bestimmungen im bestehenden Eisenbahngesetz wäre zwar grundsätzlich möglich, bedürfte allerdings umfassender und komplexer, sich zum Teil überschneidender und letztlich unübersichtlicher legislativer Maßnahmen, die dem Grundsatz der Klarheit gesetzlicher Bestimmungen widersprechen.

Finanzielle Auswirkungen:

siehe Beiblatt

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch die Einführung der in der Richtlinie 2000/9/EG angeführten Konformitätsbewertungsverfahren durch Benannte Stellen werden spezifische zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Jedenfalls sichergestellt ist durch dieses Bundesgesetz, dass im Seilbahnbereich keine Reduktion von Arbeitsplätzen, die mit Projektierung und Bau von Seilbahnen befasst sind, eintritt.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf dient der Umsetzung des Gemeinschaftsrechtes (Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. L106/21 am 3. Mai 2000). Durch diese Umsetzung des Gemeinschaftsrechtes ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich. Die mit der Umsetzung des Gemeinschaftsrechtes verbundenen finanziellen Auswirkungen sind im Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“ eingehend dargelegt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Beiblatt

Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Das Seilbahngesetz 2003 sieht den Übergang der Zuständigkeit der Genehmigungs- und Aufsichtsbefugnisse hinsichtlich bestehender kuppelbarer Sesselbahnen sowie für neue derartige Anlagen nach Erteilung der Baugenehmigung vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Landeshauptleute (mittelbare Bundesverwaltung) vor.

Dadurch ist mit geringfügigen finanziellen Auswirkungen auf die Länder zu rechnen, im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie werden, bedingt durch umfassende zusätzliche, sich aus der Richtlinie 2000/9/EG des Rates und Parlamentes und deren Umsetzung ergebende Aufgaben zwei zusätzliche Planstellen erforderlich.

In Länderkompetenz werden (ohne Berücksichtigung der Projekte 2003) folgende kuppelbare Sesselbahnen übertragen:

Tirol:	112
Salzburg:	61
Steiermark:	25
Vorarlberg:	25
Kärnten:	14
Oberösterreich:	4
Niederösterreich:	1

Insgesamt stehen daher zusätzlich 242 kuppelbare Sesselbahnen in der Kompetenz der Länder.

Aufgrund der durchschnittlichen Zahl von Seilbahnprojekten der letzten 10 Jahre ist davon auszugehen, dass im Durchschnitt jährlich 15 neue derartige Anlagen (nahezu ausschließlich als Ersatz für bereits in Kompetenz der Länder befindliche fixgeklemmte Sessellifte oder Schlepplifte) errichtet werden. Das Konzessions- und das Baugenehmigungsverfahren für diese Anlagen wird weiterhin durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie geführt, die Betriebsbewilligungsverfahren obliegen hingegen ebenso wie die weitere Genehmigungs- und Aufsichtstätigkeit den Ländern.

Finanzielle Auswirkung der Kompetenzverlagerung bei den Ländern:

Ein finanzieller Mehraufwand auf Länderseite für bestehende Anlagen wird dadurch minimiert, dass eine Reihe von Aufgaben auch für diese Anlagen gemäß dem Entwurf des Seilbahngesetzes weiterhin durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wahrgenommen werden (Beurteilung von Innovationen; Ausstellung von Betriebsleiterpatenten; Erstellung von Rahmenentwürfen für Betriebsvorschriften; Entscheidung von Normungsfragen). Für die periodische Überprüfung bestehender Anlagen können, wie dies bei den in Kompetenz des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie befindlichen Seilbahnen schon bisher gehandhabt wurde, akkreditierte externe Überprüfungsstellen herangezogen werden. Eine große Anzahl von Verfahren, insbesondere im Bereich von Umbauten, wurde schon bisher an die Länder delegiert. Schließlich sieht das Seilbahngesetz auch eine Reihe von verfahrenserleichternden Bestimmungen im Hinblick auf genehmigungsfreie Umbauvorhaben vor.

Der jährliche Personalaufwand für bestehende Anlagen kann auf Grund der Erfahrungswerte mit 15 Stunden angenommen werden.

Der Personalaufwand für 242 zusätzliche Anlagen beträgt daher insgesamt 3630 Stunden. Im Hinblick auf die weiterhin durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wahrzunehmenden Aufgaben, der schon bisher im Wege der Delegierung wahrgenommenen Aufgaben sowie der Auslagerung von Überprüfungen an akkreditierte Stellen, kann davon ausgegangen werden, dass sich dieser Mehraufwand um rund 50 % reduziert, was einen effektiven Mehraufwand von rund 1850 Jahresstunden bedeutet.

Bei neuen kuppelbaren Sesselbahnprojekten kann sich der Personalmehraufwand lediglich auf Aufwendungen für Betriebsbewilligungsverfahren beziehen. Dafür sind (einschließlich der Ortsverhandlungen) aufgrund der Erfahrungswerte rund 60 Stunden je Anlage zu veranschlagen. Bei einer durchschnittlichen Anzahl von 15 neuen Anlagen pro Jahr bedeutet dies einen Mehraufwand von insgesamt 900 Stunden pro Jahr.

Der durch die Kompetenzverlagerung mögliche zusätzliche Personalaufwand bei den Ländern wird daher mit rund 2750 Stunden/Jahr angenommen.

Einsparungen/Mehraufwand beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie:

Da die technisch periodischen Überprüfungen bestehender kuppelbarer Sesselbahnen bisher ausschließlich durch akkreditierte externe Stellen durchgeführt wurden und die Mehrzahl von Umbauten an die Länder delegiert worden war, weiters auch im Hinblick darauf, dass für die technische Beurteilung aufgrund der knappen Personalressourcen überwiegend externe, nicht amtliche technische Sachverständige herangezogen werden mussten, wäre im Bereich des Bundes trotz Abgabe bestehender kuppelbarer Sesselbahnen und der Betriebsbewilligungsverfahren für neue derartige Anlagen nur mit einer Einsparung von insgesamt 1700 Stunden/Jahr im Bereich der juristischen bzw. technischen Sachbearbeiter zu rechnen.

Festzuhalten in diesem Zusammenhang ist, dass die Zumutbarkeitsgrenze schon jetzt bei weitem überschritten ist, was letztlich auch hinsichtlich der Sicherheit der Seilbahnen nicht mehr vertreten werden kann. Trotz Kompetenzabgabe und der dadurch bedingten geringfügigen Einsparungspotentiale ist daher dringender Personalmehrbedarf im Bereich der Seilbahnbehörde des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gegeben.

Dies vor allem deshalb, weil sich durch das Inkrafttreten der Seilbahnrichtlinie der EU und deren Umsetzung umfangreiche zusätzliche Aufgaben in legislativen, administrativen und technischen Belangen ergeben, die durch nichtamtliche Sachverständige nicht wahrgenommen werden können. Es betrifft dies beispielsweise Akkreditierungs- und Normungsangelegenheiten, Neuordnung des Betriebsleiterwesens, Ausstellung von Betriebsleiterpatenten, Ausarbeitung von Verordnungen und technischen Vorschriften, Beurteilung von Innovationen für alle Seilbahnsysteme unabhängig von der Behördenzuständigkeit, Erlässe an nachgeordnete Verwaltungsbehörden, laufende Kontakte mit dem Seilbahnausschuss der Europäischen Kommission, Typengenehmigungen, Erstellung von Rahmenentwürfen für Betriebsvorschriften unabhängig von der Behördenzuständigkeit, Beurteilung sämtlicher Innovationen auch bei den in Kompetenz der Länder befindlichen Anlagen sowie Feststellung der Voraussetzungen für einzutragende benannte und akkreditierte Stellen sowie sonstiger für den Seilbahnbereich in Betracht kommender Sachverständiger.

Unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen, bisher nicht wahrgenommenen Aufgaben sind als unterste Grenze für die Aufgabenerfüllung der Seilbahnbehörde des Bundes zusätzlich rund 5000 Stunden/Jahr erforderlich, die im Hinblick auf die Einsparungsmaßnahmen nicht aus den derzeitigen Personalressourcen des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bedeckt werden können.

Unter Berücksichtigung von Einsparungen und zusätzlichen Aufgaben ergibt sich sohin ein Personalmehraufwand beim Bund in Höhe von zumindest rund 3300 Stunden, der von nicht amtlichen Sachverständigen nicht abgedeckt werden kann.

Zusammenfassung

Aufgrund der dargelegten Situation ergeben sich aufgrund des Seilbahngesetzes 2003 voraussichtlich folgende finanziellen Auswirkungen:

Länder: 2 zusätzliche Planstellen der Verwendungsgruppe A

entspricht einem Personalmehraufwand von 174 300 € jährlich, unter Berücksichtigung von 32 % Verwaltungsgemeinkosten und pauschalitem Sachaufwand insgesamt 230 076 €

Bund: 2 zusätzliche Planstellen der Verwendungsgruppe A

entspricht einem Personalmehraufwand von 174 300 € jährlich, unter Berücksichtigung von 32 % Verwaltungsgemeinkosten und pauschalitem Sachaufwand insgesamt 230 076 €

Anmerkung: ein allfälliger Personalmehraufwand im Bereich der Nebendienste (Verwendungsgruppen C oder D) wurde nicht berücksichtigt, da dieser durch interne Umschichtung abgedeckt werden könnte

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Seilbahnen sind ein wichtiger Bestandteil der österreichischen Volkswirtschaft und Infrastruktur. Mit Anfang 2003 standen in Österreich 892 Seilbahnen und rund 2300 Schlepplifte in Betrieb, mit denen im Jahr 2002 mehr als 550 Millionen Personen befördert wurden. In Entwicklung sind derzeit auch Seilbahnsysteme für den öffentlichen Nahverkehr, die in einigen Bereichen vor der Realisierung stehen.

Insgesamt betrachtet rechtfertigt die Bedeutung der Seilbahnen eine eigene gesetzliche Grundlage im Rahmen des verfassungsrechtlichen Kompetenztatbestand des Eisenbahnwesens (Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG; siehe hierzu auch VfSlg. 2556). Dies ist nicht nur in Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG zweckmäßig sondern auch im Hinblick auf die Besonderheiten der Verfahren bei Seilbahnen im Vergleich zu Schienenbahnen notwendig: Eine Trennung in Infrastruktur und Betrieb mit Auswirkungen auf die Konzessionen ist im Seilbahnbereich nicht gegeben, die Frage internationaler Streckenführungen und die daraus resultierenden Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Überlegungen im Seilbahnbereich. Schließlich bringt die Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG zwingend mit sich, die schon vor Jahrzehnten unter anderem von Univ.-Prof. BM. a.D. Dr. Kleczky geforderte Zuordnung der Schlepplifte zum Seilbahnbegriff (wie in den übrigen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union) ohne Änderung der verfassungsrechtlichen Grundlage für diese Anlagen vorzunehmen; die Verlagerung der Kompetenz für diese Anlagen von den Bezirksverwaltungsbehörden auf die Länder ist gerechtfertigt, da schon jetzt deren technische Beurteilung durch Amtssachverständige bei den Ämtern der jeweiligen Landesregierungen erfolgt.

Bei der Frage der Kompetenzzuordnung wird den langjährigen Länderforderungen, kuppelbare Sesselbahnen in die Zuständigkeit der Länder zu übertragen, durch Übertragung bestehender kuppelbarer Sesselbahnen sowie der Betriebsbewilligungsverfahren für diese Anlagen, Rechnung getragen. Andererseits wird die von Industrie und Wirtschaft geforderte, bei Seilbahnen aus bundeseinheitlichen Sicherheitsgründen notwendige Beurteilung von Innovationen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dessen Zuständigkeit für hochkomplexe Anlagen, wie Standseilbahnen, Pendelseilbahnen und Kabinenseilbahnen sowie für die Konzessions- und Baugenehmigungsverfahren für kuppelbare Sesselbahnen erreicht. Dabei wird auch berücksichtigt, dass im Zusammenhang mit grundsätzlichen Aufgaben - wie Normung, Akkreditierung, Beurteilung von Innovationen, Wahrnehmung der Aufgaben im Rahmen des Seilbahnausschusses der Europäischen Kommission, Ausarbeitung bundeseinheitlicher Verordnungen und Erlässe - praktische Erfahrungen auch im Bereich von kuppelbaren Anlagen unabdingbar sind.

Entsprechend den in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungswerten und in Ausführung der Vorgaben der Richtlinie 2000/9/EG über Seilbahnen für den Personenverkehr ist unter Beibehaltung der Aufsichtsbefugnisse der Behörden bei der Neuordnung der Genehmigungs- und Überprüfungsverfahren gleichzeitig ein erhöhter Verantwortungsbereich für Hersteller und Betreiber von Seilbahnen zu berücksichtigen.

Aufgenommen wird eine Bestimmung, wonach Seilbahnanlagen alle fünf Jahre nicht nur in seilbahn- und elektrotechnischer, betrieblicher und sicherheitstechnischer Hinsicht sondern auch im Hinblick auf Brandschutz seitens externer Sachverständiger zu überprüfen sind. Neu ist auch die Schaffung einer Grundlage für die Einführung eines Betriebsleiterpatentes, das die Einzelgenehmigungen ersetzen wird.

Durch Schaffung zusätzlicher genehmigungsfreier Tatbestände soll eine Verfahrenserleichterung ermöglicht werden, ohne dadurch die Sicherheit der Anlagen zu gefährden.

Die Bestimmungen über die Konformitätsverfahren von Sicherheitsbauteilen und die daraus resultierenden Auswirkungen, wie Festlegung der Voraussetzungen für die Notifizierung Benannter Stellen und Bestimmungen über die CE-Konformitätskennzeichnung von Sicherheitsbauteilen, entsprechen der Richtlinie 2000/9/EG.

Die Strafbestimmungen werden angepasst und die Möglichkeit zur Festlegung von speziellen Kostenbeiträgen für verschiedene Genehmigungstatbestände zur teilweisen Abdeckung des Personal- und Sachaufwandes im Rahmen einer eigenen Verordnung geschaffen.

Um einerseits die Behörden, andererseits die Industrie sowie die Seilbahnbetreiber in die Lage zu versetzen, die entsprechenden Vorbereitungen für die neue Form der Verfahren treffen zu können, wird für deren Wirksamwerden der 3. Mai 2004 festgelegt, was auch der Übergangsfrist der Richtlinie 2000/9/EG entspricht.

Mangels eines nennenswerten Umsetzungsspielraumes und wegen der Notwendigkeit, einzelne Tatbestandselemente durch umfangreiche Aufzählungen zu spezifizieren, wird in diesem Bundesgesetz schließlich auf einige Anhänge der Richtlinie 2000/9/EG verwiesen.

In Artikel II dieses Bundesgesetzes erfolgen die notwendigen Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957, das, abgesehen von den Übergangsbestimmungen, mit Inkrafttreten des Seilbahngesetzes für Seilbahnen materiell keine Anwendung mehr findet.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel I:****Zu Abschnitt 1:****Zu § 2:**

Die Definition folgt der Richtlinie 2000/9/EG. Seilbahnen gemäß Z. 1, 2, 4 und 5 fallen zwar weiterhin unter den Begriff der Eisenbahnen gemäß Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (siehe hierzu auch Artikel II, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird), das Eisenbahngesetz findet mit Inkrafttreten des Seilbahngesetzes, abgesehen von Übergangsbestimmungen, jedoch materiell keine Anwendung mehr. Wie bereits im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargelegt, werden als Folge der Umsetzung dieser Richtlinie Schlepplifte dem Seilbahnbegriff unterstellt, ohne jedoch die verfassungsrechtliche Grundlage für diese Anlagen zu verändern. Für Schlepplifte und deren verfahrensmäßige Behandlung sind ausschließlich diese Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und nicht der Gewerbeordnung 1994 maßgebend. Eine Einteilung in Hauptseilbahnen und Kleinseilbahnen gemäß der bisherigen Rechtslage (Eisenbahngesetz 1957) ist nicht mehr erforderlich. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird zwischen Werksverkehr und erweitertem Werksverkehr nicht mehr unterschieden.

Zu § 3:

Entsprechend der Richtlinie 2000/9/EG erfolgt eine auch den Bedürfnissen der Praxis folgende Abgrenzung zwischen Seilbahnen und Aufzügen und Festlegung der nicht dem Seilbahngesetz unterfallenden Beförderungseinrichtungen. Materialeilbahnen für ausschließlichen Gütertransport ohne Personenverkehr fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes. Unter gewerblichen Betrieben im Sinne dieses Bundesgesetzes sind auch industrielle Betriebe zu verstehen.

Förderbändern zur Beförderung von Schifahrern mangelt es am Element der Bewegung durch ein Seil, sodass diese Beförderungseinrichtungen nicht unter den Seilbahnbegriff fallen. Unter Anlagen in Vergnügungsparks sind solche zu verstehen, die nicht der Beförderung von Fahrgästen sondern deren Vergnügen dienen, wie beispielsweise sogenannte „Mountain Glider“ oder ähnliche Einrichtungen.

Zu § 4:

Da der Konzessionsinhaber einer Seilbahn sowie ein betriebsführendes Unternehmen nicht ident sein müssen, wesentliche Bestimmungen dieses Bundesgesetzes aber auch auf lediglich betriebsführende Unternehmen anzuwenden sind, ist es erforderlich, auch diese unter den Begriff Seilbahnunternehmen zu subsumieren. Als Seilbahnunternehmen im Sinne dieser Gesetzesstelle kommen auch Skischulen oder gemeinnützige Vereine in Betracht.

Zu § 5:

Das wesentliche Kriterium für die Zuordnung einer Seilbahn als öffentliche Seilbahn ist das Erfordernis einer Konzession samt den sich daraus ergebenden Verpflichtungen und Berechtigungen, wie Betriebspflicht, Enteignungsrecht und Schutz vor unzumutbarer Konkurrenzierung. Im Hinblick auf den Beförderungszweck der Anlage ist es allerdings zulässig, die ganzjährige Betriebspflicht nach dem Ergebnis des Konzessionsverfahrens einzuschränken. Die Betriebspflicht setzt bei ausschließlich zur Ausübung des Wintersportes errichteten Anlagen ausreichende Schneelage voraus. Eine Einschränkung der Betriebspflicht auf Winter- oder Sommerbetrieb ist zulässig.

Zu § 6:

Für Schlepplifte fanden nach der bisherigen Rechtslage (Gewerbeordnung 1994) die Bestimmungen des Eisenbahnteilnahmeengesetzes keine Anwendung, es bestand keine Betriebspflicht. Diese Rechtslage bleibt durch Zuordnung zu den nicht öffentlichen Seilbahnen ihrer Wirkung nach weiterhin aufrecht. Da nicht öffentliche Seilbahnen keine Konzession gemäß § 16 benötigen, treffen auch die sonstigen daraus sich ergebenden Folgewirkungen, wie Schutz vor unzumutbarer Konkurrenzierung, für Schlepplifte und Materialeilbahnen mit Werksverkehr oder beschränkt öffentlichem Verkehr nicht zu.

Die Definition des Werksverkehrs bezieht den erweiterten Werksverkehr, wie er nach der bisherigen Rechtslage (Eisenbahngesetz 1957) definiert wurde, mit ein.

Zu § 7:

Entspricht der Richtlinie 2000/9/EG. Der Begriff Seilbahnanlage im Sinne dieses Bundesgesetzes umfasst, abweichend von den bisherigen Festlegungen des Eisenbahngesetzes 1957, auch Fahrbetriebsmittel und nicht ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen, nicht jedoch beispielsweise Schneerzeugungsanlagen.

Zu § 8:

Hoch- und Mittelspannungsanlagen und Betankungsanlagen für Pistengeräte fallen auch dann nicht in den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes, wenn sie in Gebäuden oder Gebäudeteilen untergebracht sind, welche der Infrastruktur der betreffenden Seilbahn zugerechnet werden. Die Beurteilung, ob die Infrastruktur auch Gebäudeteile umfasst, die nicht ausschließlich dem Seilbahnbetrieb oder Seilbahnverkehr dienen (wie gastgewerbliche Betriebe oder Nächtigungsräume für Seilbahnbedienstete) ist im Einzelfall zu treffen. Voraussetzung für eine Einbeziehung ist jedenfalls deren untrennbare bauliche Verbindung mit den unmittelbar dem Seilbahnbetrieb und Seilbahnverkehr dienenden Seilbahnanlagen (einheitlicher Baukörper). Zum Schutz der Seilbahn errichtete Bauwerke, wie beispielsweise Lawinverbauungen, sind kein Bestandteil der Infrastruktur, sie sind nach den hierfür in Betracht kommenden Bestimmungen, wie Baurecht oder Wasserrecht, zu genehmigen.

Zu §§ 9 bis 12:

Entspricht der Richtlinie 2000/9/EG

Zu Abschnitt 2:**Zu § 13.**

Hinsichtlich der Überwachung der Rechtsvorschriften ist auf die Zuständigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bezüglich der Arbeitnehmerschutzvorschriften zu achten.

Durch die Zuordnung der Schleplifte unter den Seilbahnbegriff ergibt sich auch eine Zuständigkeitsverlagerung für diese Beförderungseinrichtungen an den Landeshauptmann. Durch die Aufnahme einer Delegierungsmöglichkeit wird die Möglichkeit geschaffen, die von einzelnen Bundesländern im Begutachtungsverfahren erwünschte Beibehaltung der bisherigen Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden für einzelne Amtshandlungen zu gewährleisten.

Zu § 14.

Die dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingeräumte Möglichkeit zur Durchführung von Betriebsbewilligungsverfahren unabhängig von der Behördenzuständigkeit ist erforderlich, um für die Ausarbeitung grundlegender Richtlinien und Verordnungen sowie von Normen und Typengenehmigungen den hierfür notwendigen Praxisbezug aufrecht zu halten. Der Vorbehalt ist restriktiv zu handhaben und auf solche Anlagen beschränkt, die über erstmals zur Ausführung gelangende Projektmerkmale (Sicherheitsbauteile, Teilsysteme) verfügen.

Die Beurteilung besonderer Bedingungen für innovative Sicherheitsbauteile oder Teilsysteme ist im Interesse eines gleichen Sicherheitsstandards bundeseinheitlich auch bei denjenigen Seilbahnen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzunehmen, die nicht in seiner unmittelbaren Kompetenz liegen. Vor Erstellung des Bauentwurfes wird daher diejenige Stelle, die derartige innovative, erstmals zur Ausführung gelangende Bauteile oder Teilsysteme in Verkehr zu bringen beabsichtigt, im Regelfall der Hersteller, diesbezügliche Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Festlegung allfälliger besonderer Bedingungen vorzulegen und das Ergebnis dieser Beurteilung den Bauentwurfsunterlagen anzuschließen haben.

Die Erlassung genereller Anordnungen bezieht sich auf Maßnahmen, die unabhängig von der Behördenzuständigkeit für die Sicherheit des Seilbahnbetriebes und Seilbahnverkehrs allgemein und im Hinblick auf die Bundeseinheitlichkeit erforderlich sind.

Die Ausstellung von Betriebsleiterpatenten und deren Widerruf erfolgt unabhängig von der Behördenzuständigkeit durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Bei der Erstellung von Rahmenentwürfen für Betriebsvorschriften und Beförderungsbedingungen für in der Zuständigkeit der Landeshauptleute befindlichen Seilbahnen ist deren Mitwirkung vorgesehen.

Die Delegierungsmöglichkeit an den Landeshauptmann im Einzelfall wird beibehalten.

Zu Abschnitt 3:**Zu § 15:**

Da derzeit nicht abgesehen werden kann, welche zusätzlichen Vorfragen sich aus der Umsetzung der Richtlinie 2000/9/EG ergeben, ist eine taxative Anführung derartiger Vorfragen nicht möglich. Eine allfällige Erweiterung wird sich an den Erfordernissen der Gerichte oder Verwaltungsbehörden für eine Abklärung zu orientieren haben.

Zu Abschnitt 4:**Zu § 16:**

Das Erfordernis einer Konzession als Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung bei öffentlichen Seilbahnen entspricht der bisherigen Rechtslage, Seilbahnen sind öffentliche Verkehrsmittel.

Für nicht öffentliche Seilbahnen ist eine Konzession nicht vorgesehen. Im Rahmen einer, in der Regel der Baugenehmigung vorangehenden, Genehmigung soll jedoch die Möglichkeit geschaffen werden, die Zuverlässigkeit des Genehmigungswerbers und die grundsätzliche Ausführbarkeit des Projektes einer Überprüfung zu unterziehen.

Für Umbauten von Seilbahnen ist weder eine Konzession noch eine Genehmigung erforderlich, sofern keine Änderung des Standortes erfolgt und mit dem Umbau keine Änderung der in § 2 definierten Art (System) der Anlage eintritt.

Zu § 17:

Der bisherigen Rechtslage folgend ist eine gesonderte baurechtliche Genehmigung von Seilbahnanlagen nicht vorgesehen, die seilbahnrechtliche Baugenehmigung ersetzt diese. Die bisherige gewerberechtliche Genehmigung für Schleplifte wird durch die Verfahren nach diesem Bundesgesetz ersetzt.

Zu § 18:

Die schon bisher gegebene Möglichkeit, Baumaßnahmen geringfügigen Umfanges unter Leitung einer qualifizierten Person ohne Durchführung von Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren vorzunehmen, wird durch die Möglichkeit erweitert, Maßnahmen gewissen Umfanges auch ohne Zuziehung einer derartigen Person genehmigungsfrei vorzunehmen. Welche konkreten Maßnahmen hierfür in Betracht kommen, ist im Rahmen einer Verordnung festzulegen.

Die Befugnisse der nach der bisherigen Rechtslage (§ 15 Eisenbahngesetz 1957) eingetragenen Personen, unter deren Leitung Baumaßnahmen durchgeführt werden können, bleiben aufrecht.

Dem Gedanken der Richtlinie 2000/9/EG folgend ist weiters vorgesehen, auch für solche Maßnahmen, die über die in Abs. 1 angeführten hinausgehen, kein Genehmigungsverfahren durchzuführen, wenn die in Abs. 3 angeführten Voraussetzungen zutreffen.

Zu § 20:

Die Voraussetzungen, unter denen Personen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in ein Verzeichnis aufgenommen werden, sind der Praxis entsprechend formuliert, wobei ohne Qualitätsverlust eine Zugangserleichterung vorgesehen ist. Unter seilbahnspezifischen Fachgebieten sind Seilbahntechnik einschließlich Verkehrstechnik, Elektrotechnik, Sicherungstechnik sowie Hoch- und Tiefbau zu verstehen.

Zu § 21:

Gemeinnützigkeit im Sinn dieses Bundesgesetzes bedeutet, dass das öffentliche Interesse an einer bestimmten Seilbahn nachgewiesen ist oder dass das öffentliche Interesse die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Gemeinnützigkeit bedeutet nicht Gemeinwirtschaftlichkeit im Sinn von Verkehrsdiensten öffentlicher Unternehmungen.

Hinsichtlich der Feststellung der Gemeinnützigkeit ist kein eigener Spruchteil erforderlich, die erteilte Konzession umfasst in sich die Feststellung dieser Gemeinnützigkeit.

Zu § 22:

Das Konzessions- und Baugenehmigungsverfahren einschließlich der Beurteilung der Ausführbarkeit von Bauentwürfen wird aus verwaltungsvereinfachenden Gründen in Einem durchzuführen sein. Vor Anberaumung einer Bauverhandlung müssen jedoch die Konzessionsvoraussetzungen vorliegen.

Zu § 23:

Welche Interessen als allenfalls entgegenstehend anzusehen sind, wird sich in der Regel aus den dem Konzessionsantrag gemäß § 24 beizugebenden Unterlagen ergeben; der Behörde sonst bekannt gewordene entgegenstehende Interessen sind im Verfahren ebenfalls zu berücksichtigen.

Zur Verfahrensbeschleunigung wurde die Frist zur jeweiligen Stellungnahme der angeführten Gebietskörperschaften auf 3 Wochen verkürzt.

Zu § 24:

Auch wenn im Konzessionsverfahren Grundeigentümern und Anrainern keine Parteistellung zukommt, ist zur Feststellung des Vorliegens öffentlicher Interessen und zur Feststellung, ob allenfalls ein Enteignungsverfahren notwendig wird, die Einholung von Zustimmungserklärungen der betroffenen

Grundeigentümer zweckmäßig. Die nunmehr im Gesetz enthaltene Zusammenfassung der im Konzessionsverfahren zu prüfenden Unterlagen ergibt sich aus der Notwendigkeit, bei Prüfung der Konzessionsvoraussetzungen bundeseinheitlich vorzugehen. Die Unterlagen entsprechen der bisherigen Verwaltungspraxis. Da die Durchführbarkeit des Projektes im Rahmen der Prüfung öffentlicher Interessen eine wesentliche Voraussetzung darstellt, ist der Bauentwurf schon im Konzessionsverfahren vorzulegen.

Mit den Firmenangeboten ist die Plausibilität der Baukostenaufstellung für die gesamte Seilbahnanlage einschließlich der Infrastruktur darzulegen.

Die Wirtschaftlichkeitsprognose kann anlagenbezogen erstellt werden, wobei jedoch auch die Gesamrentabilität des antragstellenden Seilbahnunternehmens darzulegen ist.

Als Anschluss der Seilbahn an das öffentliche Verkehrsnetz ist auch eine Verbindung zwischen öffentlichem Verkehrsnetz (Schiene, Autobus) durch fahrplanähnliche Verbindungen in Form eines Skibusses anzusehen.

Da nicht öffentliche Seilbahnen keinen Konkurrenzierungsschutz haben, sind zur Prüfung eines allfälligen Konkurrenzierungseinwandes lediglich die nächstliegenden öffentlichen Seilbahnen anzugeben.

Die unter Z. 13 und 14 angeführten Unterlagen sind insbesondere auch zur Beurteilung allenfalls entgegenstehender Interessen erforderlich. Ein rechtskräftiger Bescheid der Naturschutzbehörde oder der für die Rodung zuständigen Behörde ist in der Regel nicht erforderlich, es genügt die Feststellung der grundsätzlich zu erwartenden Zustimmung für die Errichtung und den Betrieb der Seilbahn.

Zu § 25:

Es wird den Erfordernissen der Praxis entsprechen, Konzessionen für Sessellifte mit 30 Jahren, für Sesselbahnen und Kabinenseilbahnen mit 40 Jahren sowie für Standseilbahnen und Pendelseilbahnen mit 50 Jahren zu bemessen.

Zu § 26:

Für den Fall, dass die Konzession einer physischen Person erteilt wurde, erlischt diese grundsätzlich mit deren Tod. Bei einem der Behörde nachgewiesenen Fortbetriebsrechtes des Nachlasses ist im Einzelfall zu prüfen, ob bis zur Einantwortung an einen Erben die Voraussetzungen für die Konzession bis zu deren Neuverleihung weiterhin gegeben sind.

Zu § 28:

Für eine Konzessionsverlängerung ist nunmehr auch zu prüfen, ob hinsichtlich der für die Sicherheit wesentlichen Bauteile der Stand der Technik unter Heranziehung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2000/9/EG gegeben ist.

Zu § 29:

Eine Verpflichtung zum Erwerb der für die Stationen erforderlichen Grundflächen ist nicht erforderlich. Das Bestehen eines aus dem Grundbuch ersichtlichen Dienstbarkeitsvertrages für die Inanspruchnahme von Grundflächen für Stationen, Stützen und hinsichtlich der Überspannungs- und Überfahrungsrechte einschließlich der für Betrieb, Wartung und Erhalt notwendigen Flächen ist in der Regel ausreichend.

Zu § 30:

Die Teilnahme eines Behördenvertreters an den Sitzungen der Organe des Seilbahnunternehmens wird dann zweckmäßig sein, wenn Angelegenheiten behandelt werden, deren Kenntnis für die Ausübung der Behördentätigkeit von Bedeutung ist.

Zu § 31:

Für Baumaßnahmen gemäß § 18 Abs. 1 Z. 1 sowie Abs. 3 ist ein Bauentwurf zu erstellen, der von einer Person gemäß § 20 zu beurteilen ist.

Zu § 33:

Der Umfang der Unterlagen, die ein Bauentwurf zu enthalten hat, bezieht sich auf die Richtlinie 2000/9/EG.

Unter Betriebsbedingungen und Betriebsbeschränkungen sind insbesondere auch die Art der Beförderung (mit oder ohne angeschnalltem Sportgerät), die vorgesehenen Betriebsprogramme (etwa nur Winterbetrieb), die maximale Fahrgeschwindigkeit, die Beförderung von Gütern und anderes zu verstehen.

Zu § 34:

Die Bestimmung folgt den Vorgaben der Richtlinie 2000/9/EG. Die Prüfung des Bauentwurfes durch die Behörde erfolgt grundsätzlich im Hinblick auf Plausibilität und Vollständigkeit. Die Beurteilung von Schnittstellen, die Beurteilung der Infrastruktur sowie von innovativen Baumerkmalen bleibt jedenfalls der Behörde vorbehalten.

Zu § 35:

Bei innovativen Merkmalen von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen ist die Festlegung besonderer Bedingungen auch dann zulässig, wenn dieses Bauteil oder Teilsystem in anderen Mitgliedsstaaten keinem Konformitätsbewertungsverfahren unterzogen wurde. Da dies zu divergierenden Maßnahmen führen könnte, ist die Verständigkeit des Seilbahnausschusses der Europäischen Kommission erforderlich.

Zu § 36:

Die Durchführung einer mündlichen Verhandlung mit Ortsaugenschein ist nicht in allen Fällen erforderlich; dies entspricht den Erfordernissen der Verwaltungsökonomie und Verwaltungsvereinfachung.

Unter Wirkungsbereich anderer Behörden ist auch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu verstehen.

Zu § 39:

Im Hinblick darauf, dass wesentliche Fachgebiete durch Gutachten (Sicherheitsanalysen) bereits im Rahmen des Bauentwurfes abgedeckt werden, entspricht es den Grundsätzen der Verwaltungsökonomie und Verfahrenserleichterung, nach Möglichkeit eine neuerliche Beurteilung anlässlich von mündlichen Verhandlungen zu vermeiden, sofern diese Sicherheitsanalysen durch Amtssachverständige (z.B. für Wildbach- und Lawinenverbauung) oder durch nichtamtliche Sachverständige oder sonst anerkannte Sachverständige (wie etwa Landesstellen für Brandverhütung) vorgenommen wurden. Eine Beiziehung von Sachverständigen zum Baugenehmigungsverfahren ist jedoch dann zwingend, wenn sich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ein geänderter Sachverhalt ergibt, der eine ergänzende Beurteilung erforderlich macht. Die Entscheidung hierüber trifft die jeweils zuständige Behörde. Es ist zweckmäßig, hinsichtlich seilbahntechnischer, elektrotechnischer und sicherungstechnischer Belange diejenigen Sachverständigen beizuziehen, denen auch die Prüfung des Bauentwurfes gemäß § 34 oblag.

Zu § 40:

Im Hinblick auf die Besonderheiten der Seilbahnen im Rahmen des Eisenbahnwesens ist es erforderlich, ergänzend zu den Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) besondere Parteiberechtigte ausdrücklich anzuführen. Ungeachtet dessen handelt es sich hier um eine demonstrative Aufzählung, wobei eine Parteistellung nach anderen gesetzlichen Bestimmungen (wie etwa Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Bergbauberechtigte) ebenfalls zu berücksichtigen ist.

Zu § 41:

Unter Seilbahnbetrieb sind jene Handlungen und Vorgänge zu verstehen, die der Ausführung selbst, also der Beförderung durch Bewegung der Fahrbetriebsmittel, dienen oder in einem engen, inneren Zusammenhang damit stehen, sei es, dass sie sie unmittelbar vorbereiten, sichern oder abschließen. Unter Seilbahnverkehr sind jene Handlungen und Vorgänge zu verstehen, die sich unmittelbar auf den Transportgegenstand beziehen; sei es nun, dass sie die Art seiner Beförderung durch das Fahrbetriebsmittel betreffen oder dass sie die mit der Beförderung zusammenhängenden wirtschaftlichen und rechtlichen Beziehungen des Seilbahnunternehmens zu ihren Benützern zum Gegenstand haben.

Zu § 42:

Im Zuge der durch die Behörde vorzunehmenden Interessensabwägung ist insbesondere das Ergebnis des Konzessionsverfahrens sowie die Würdigung der Bedeutung der Seilbahn für die infrastrukturelle Entwicklung der Region, in der sie zur Ausführung gelangt, maßgebend.

Zu § 43:

Die Feststellung, welche Maßnahmen als Bauarbeiten im Sinne dieser Bestimmung zu werten sind, obliegt der Behörde.

Die Setzung einer Bauvollendungsfrist ist erforderlich, um auf Änderungen des Standes der Technik reagieren zu können.

Zu § 45:

Die Bestimmungen des Baukoordinationsgesetzes bleiben unberührt.

Zu § 48:

Durch diese Bestimmung soll unter gewissen Voraussetzungen eine Verfahrenserleichterung ermöglicht werden. Der Behörde bleibt es bei vorhandenen Bedenken jedoch unbenommen, sich die Erteilung der Betriebsbewilligung auch in diesen Fällen vorzubehalten.

Ob die in Anspruch genommenen Liegenschaften in den Besitz des Seilbahnunternehmens übergegangen sind, ist anlässlich des Betriebsbewilligungsverfahrens seitens der Behörde nicht zu prüfen. Im Rahmen des Betriebsbewilligungsverfahrens kommt den Grundeigentümern der betroffenen Liegenschaften oder den an diesen dinglich Berechtigten weiterhin keine Parteistellung zu. Es ist Sache des Seilbahnunternehmens, die zivilrechtliche Verfügungsgewalt über diese Grundstücke sicherzustellen.

Die Einvernehmensbestimmung ist erforderlich, um eine bundeseinheitliche Beurteilung von Sicherheitsbauteilen oder Teilsystemen im Interesse eines bundeseinheitlichen Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Geringfügige Abweichungen, die keiner Genehmigung bedürfen, keine neuerliche Sicherheitsanalyse voraussetzen und die Bundeseinheitlichkeit nicht beeinträchtigen, sind davon ausgenommen.

Zu § 49:

Derzeit steht die Seilbahnüberprüfungs-Verordnung, BGBl. Nr. 253 vom 7. April 1995, in Kraft (siehe auch Übergangsbestimmungen). Die Bestimmungen über die Überprüfung von Schleppliften und Materialseilbahnen mit Werksverkehr oder beschränkt öffentlichem Verkehr folgen den für Schlepplifte bisher bestehenden Bestimmungen, wurden jedoch, der Seilbahnüberprüfungs-Verordnung folgend, durch eine Überprüfung in zehnjährigen Abständen durch akkreditierte Seilbahnüberprüfungsstellen ergänzt.

Zu § 50:

Als Fachbereiche im Sinne dieser Bestimmung kommen unter anderem in Betracht Hochbau, Sanitätspolizei, Wildbach- und Lawinenverbauung. Diese Bestimmung bietet der Behörde die Möglichkeit, sich selbst unter Beiziehung aller relevanten Sachverständigen vom ordnungsgemäßen Betriebs- und

tungszustand zu überzeugen; im Regelfall kommt hierfür eine kommissionelle mündliche Verhandlung mit Ortsaugenschein in Betracht.

Zu § 51:

Die Bestimmung über die durch die Seilbahnunternehmen zu veranlassenden Überprüfungen bezüglich Brandschutz sowie Einrichtungen zur Brandbekämpfung werden neu aufgenommen. Für diese Überprüfungen in Betracht kommen insbesondere die jeweiligen Landesstellen für Brandverhütung, Dienststellen der Feuerwehr oder ähnliche unabhängige Institutionen.

Zu Abschnitt 5:**Zu § 53:**

Diese Bestimmung gilt grundsätzlich auch für nicht öffentliche Seilbahnen, wobei auf die Möglichkeit zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 54 verwiesen wird. Es wird zweckmäßig sein, die vom Bauverbot betroffenen Bereiche in den jeweiligen Verträgen mit den betroffenen Grundeigentümern ersichtlich zu machen. In den Stationsbereichen wird von der bisherigen Rechtslage, wonach sich der Bauverbotsbereich nach der im Eigentum des Seilbahnunternehmens stehenden Grundgrenze richtet, abgegangen, da ein Eigentumserwerb an den Stationsgrundstücken nicht zwingend erforderlich ist.

Zu § 55:

Unter einer Gefährdung im Sinne dieser Bestimmung sind insbesondere auch seilbahnfremde Einrichtungen anzusehen, wenn durch deren Errichtung, Einbau oder Betrieb sicherheits- oder betriebsbeeinflussende Wechselwirkungen möglich oder Eingriffe in Seilbahnanlagen erforderlich sind, die durch entsprechende Schutzmaßnahmen nicht ausgeschaltet werden können. In diesem Zusammenhang sind auch Anweisungen und Sicherheitshinweise der Seilbahnherstellerfirmen maßgebend und zu beachten.

Zu Abschnitt 6:

Die unter diesem Abschnitt enthaltenen Bestimmungen entsprechen der Richtlinie 2000/9/EG und dienen deren Umsetzung.

Zu § 57:

Für Maßnahmen der Infrastruktur, die für die Sicherheit des Seilbahnbetriebes und Seilbahnverkehrs keine Bedeutung haben, finden diese Bestimmungen keine Anwendung. Als, den örtlichen Gegebenheiten

entsprechende, Gefährdungsbilder kommen die Nähe zu gefahrbringenden Anlagen, spezielle Wind- oder Eisverhältnisse, die Wildbach- und Lawinensituation, Erdbehrutschgefahren und Anderes in Betracht.

Zu § 58:

Unter anerkannten oder feststehenden Methoden sind solche zu verstehen, die für derartige Analysen entsprechend den Regeln der Technik allgemein Verwendung finden. Unter ungünstigsten Bedingungen sind beispielsweise Lastannahmen bei zu erwartenden Schneedrücken, zu erwartende Windlasten und anderes zu verstehen, wobei die hiezu bestehenden Normen zu berücksichtigen sind.

Zu § 60:

Im Hinblick darauf, dass der Sicherheitsbericht eine öffentliche Urkunde darstellt, ist die Behörde nicht verpflichtet, diesen einer Überprüfung auf inhaltliche Richtigkeit zu unterziehen.

Zu Abschnitt 7 und 8:

Die unter diesen Abschnitten enthaltenen Bestimmungen entsprechen der Richtlinie 2000/9/EG und dienen deren Umsetzung.

Zu §§ 61 und 67:

Die Bestimmung des Abs. 2 entspricht insofern der Richtlinie 2000/9/EG, als bei Nachweis, wonach ein Sicherheitsbauteil oder ein Teilsystem einer europäischen Spezifikation entspricht, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen anzunehmen ist.

Zu Abschnitt 9:

Mit diesen Bestimmungen wird die Richtlinie 2000/9/EG bezüglich der Anforderungen an Benannte Stellen umgesetzt, wobei ergänzend festgelegt wird, dass eine Notifizierung solcher Stellen deren vorhergehende Akkreditierung voraussetzt; bei Anwendung der Module D und H ist eine weitere Voraussetzung, dass die zu benennende Stelle eine akkreditierte Zertifizierungsstelle ist.

Die Höhe der abzuschließenden Haftpflichtversicherung wird je nach dem Akkreditierungsumfang festzulegen sein.

Zu Abschnitt 10:

Dieser Abschnitt entspricht der Richtlinie 2000/9/EG und dient deren Umsetzung.

Zu Abschnitt 11:

Die Bestimmungen nehmen auf die zur Spezifizierung der grundlegenden Anforderungen gemäß § 11 durch die Europäische Normungsorganisation CEN zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in Ausarbeitung befindlichen Seilbahnnormen Bezug.

Die Veröffentlichung kann beispielsweise über Internet, durch Verlautbarung in der Wiener Zeitung oder im Rahmen einer Verordnung erfolgen.

Zu Abschnitt 12:

Bis zur Erlassung einer Verordnung gemäß § 82 Abs. 2 bleiben die bisherigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (§ 21 Abs. 1), wonach der Betriebsleiter für jede einzelne Anlage mit Bescheid der Behörde zu genehmigen ist, aufrecht; gleichfalls bis zu diesem Zeitpunkt aufrecht bleiben die Erlässe des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, welche die Voraussetzung für die Genehmigung von Betriebsleitern sowie diejenigen Voraussetzungen regeln, denen das Betriebspersonal von Seilbahnen und Schleppliften entsprechen muss. Die Bestimmungen der §§ 81 Abs. 1 und 2, 83 Abs. 2 und 84, die der bisherigen Rechtslage entsprechen, sind hingegen bereits ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes rechtswirksam.

Zu § 81:

Die Verantwortung für das Vorliegen der Voraussetzungen zur Bestellung eines Betriebsleiters oder Betriebsleiter-Stellvertreters obliegt dem Seilbahnunternehmen. Die Behörde ist allerdings berechtigt, unter den angegebenen Voraussetzungen die Bestellung bescheidmäßig zu untersagen.

Die Bestimmungen entsprechen im Übrigen der bisherigen Sach- und Rechtslage. In der Praxis wird bei Bestellung eines gemeinsamen verantwortlichen Betriebsleiters oder Betriebsleiter-Stellvertreters für mehrere Seilbahnen durch die Behörde zu prüfen sein, ob das Erfordernis, den jeweiligen Standort in kürzester Zeit zu erreichen, gegeben ist. In der Regel wird dies bedeuten, dass es sich um nicht mehr als drei bis vier Anlagen innerhalb eines geschlossenen Schirraumes handelt und die jeweiligen Seilbahnen innerhalb eines Zeitraumes von etwa zwanzig Minuten vom jeweiligen Standort des Betriebsleiters aus erreichbar sind. Zu prüfen wird auch sein, ob der Betriebsleiter bei Ausübung seiner Funktion für mehrere

Anlagen in der Lage ist, den ihm obliegenden Aufgaben gemäß den Betriebsvorschriften für diese Anlagen voll zu entsprechen.

Zu § 82:

Durch die Einführung eines Betriebsleiterpatentes soll einerseits die Bedeutung und der Verantwortungsbereich der Funktion eines Betriebsleiters einer Seilbahn dokumentiert werden, andererseits dessen Ausbildung weiter intensiviert aber auch eine Verfahrenserleichterung insofern ermöglicht werden, als ein gesondertes Genehmigungsverfahren für jede einzelne Betriebsleiterbestellung nicht mehr erforderlich ist.

Das Verzeichnis der ausgestellten Betriebsleiterpatente, der entzogenen oder erloschenen Patente und der Anmerkung über eingeleitete Ansuchen wird den Landeshauptleuten sowie dem Fachverband der Seilbahnen, der die Betriebsleiterkurse durchführt, jeweils zur Kenntnis gebracht.

Inwieweit vor Erlassung der Verordnung mit Bescheid erteilte Genehmigungen der Bestellung von Betriebsleitern oder Betriebsleiter-Stellvertretern als Betriebsleiterpatente anzusehen sind, wird ebenfalls in dieser Verordnung festzulegen sein.

Zu § 83:

Eine Verständigung der Behörde von der Bestellung eines Betriebsleiters, von einem Betriebsleiterwechsel oder einer Funktionsenthebung ist erforderlich, um allenfalls auch von Amtswegen entsprechende Maßnahmen, wie Entzug des Betriebsleiterpatentes, veranlassen zu können.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird vom Wegfall der Voraussetzungen durch allfällige eigene Wahrnehmung, durch Mitteilung des Landeshauptmannes als Seilbahnbehörde oder durch das Seilbahnunternehmen Kenntnis erhalten.

Zu § 84:

Als befristet kann ein Zeitraum von maximal einer Betriebssaison angesehen werden, sofern keine anderen geeigneten Betriebsleiter-Stellvertreter, die über ein Betriebsleiterpatent verfügen, vorhanden sind und ein Betriebsstillstand für die gesamte Region maßgebliche wirtschaftliche Nachteile mit sich bringt.

Zu Abschnitt 13:

Zu § 86:

Eine Einbindung der Seilbahnbehörden der Bundesländer bei Erstellung von Rahmenentwürfen für die in ihrer Kompetenz befindlichen Seilbahnen ist vorgesehen.

Zu § 87:

Eine Genehmigungspflicht für Beförderungsbedingungen ist nicht mehr vorgesehen. Sollten die für die Sicherheit der Fahrgäste maßgeblichen Bestimmungen in den Beförderungsbedingungen nicht in der durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegten Form enthalten sein, hat die Behörde jedoch entsprechende Ergänzungen mit Bescheid anzuordnen.

Zu § 88:

Eine Genehmigungspflicht von Tarifen für Seilbahnen und Schlepplifte besteht nach wie vor nicht. Die Tarifgestaltung unterliegt dementsprechend den Bestimmungen des Kartellgesetzes.

Zu § 89:

Durch diese Bestimmung soll sichergestellt werden, dass das Eigentum an den für den Betrieb einer Seilbahn notwendigen Anlageteilen in einer Hand vereint und im Hinblick auf die öffentlichen Interessen am Betrieb der Seilbahn und deren Auswirkung auf die Infrastruktur der gesamten Region, auch in Hinsicht auf das im Konzessionsverfahren festgestellte volkswirtschaftliche Interesse, eine Aufrechthaltung des Betriebes auf Konzessionsdauer sichergestellt ist. Dies wäre bei Veräußerung beispielsweise eines Stationsgebäudes oder anderer betriebsnotwendiger Teile nicht im ausreichenden Umfang gewährleistet. Die Veräußerung von für den Seilbahnverkehr nicht oder nicht mehr benötigter Bauteile, Teilsystemen oder der Infrastruktur ist darunter nicht zu verstehen.

Die Bestimmungen finden für Schlepplifte und andere nicht öffentliche Seilbahnen keine Anwendung, da für diese das Vorliegen eines öffentlichen Interesses nicht zu prüfen ist und Ihnen keine Gemeinnützigkeit zukommt.

Zu § 90:

Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die regionale Infrastruktur ist bei der Genehmigung der dauernden Einstellung einer Seilbahn aus wirtschaftlichen Gründen ein besonders strenger Maßstab

anzulegen. Eine derartige Bewilligung wird nur dann zu erteilen sein, wenn aufgrund der wirtschaftlichen Situation die Sicherheit des Betriebes, die Wartung, und die Anschaffung von Ersatzteilen nicht mehr gewährleistet werden können.

Die Schutzmaßnahmen gemäß §§ 91-94 bleiben davon unberührt.

Zu Abschnitt 14:

Zu § 91:

Wenn es die Sicherheit erfordert, ist die Behörde berechtigt, zusätzliche Auflagen zu erteilen und Maßnahmen (Sanierungskonzept) anzuordnen.

Zu § 92:

Die Seilbahnunternehmen, die Hersteller von Sicherheitsbauteilen sowie die mit Überprüfungen bestehender Seilbahnen beauftragten Stellen sind von sich aus verpflichtet, die jeweils zuständige Behörde von erkannten Gefährdungsmöglichkeiten umgehend in Kenntnis zu setzen und bei festgestellter Gefährdung erforderlichenfalls den Seilbahnbetrieb einzustellen oder dessen Einstellung zu veranlassen.

Zu §§ 93 und 94:

Ein Tätigwerden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Sinne dieser Bestimmungen setzt voraus, dass er von der Nichtkonformität des Sicherheitsbauteiles oder von der unberechtigten Anbringung des Konformitätskennzeichens seitens des Herstellers oder eines Dritten in Kenntnis gesetzt wird.

Zu Abschnitt 15:

Zu § 96:

Der Konkurrenzierungsschutz entspricht der bisherigen Rechtslage auf Grund der Zuordnung der Seilbahnen zum Kompetenztatbestand Eisenbahnwesen und ist im Hinblick auf das Erfordernis, während der gesamten Konzessionsdauer die Seilbahn unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse und die volkswirtschaftliche Bedeutung für die gesamte regionale Infrastruktur ununterbrochen zu betreiben notwendig. Durch unzumutbare Konkurrenzierung verursachte Einnahmehausfälle könnten aber auch Sicherheitseinbußen durch fehlende finanzielle Mittel für Wartung und Erneuerungsarbeiten mit sich bringen. Die Aufrechterhaltung des Konkurrenzierungsschutzes ist daher insbesondere auch aus Gründen der Sicherheit erforderlich.

Entsprechend der bisherigen Rechtslage wird ein Schutz vor unzumutbarer Konkurrenzierung lediglich für öffentliche Seilbahnen, nicht jedoch für Schlepplifte oder Materialeilbahnen, denen die Gemeinnützigkeit fehlt, zuerkannt.

Zu § 97:

Das Enteignungsrecht ergibt sich aus der Zuerkennung der Gemeinnützigkeit und damit festgestellten überwiegenden öffentlichen Interessen. Für nicht öffentliche Seilbahnen besteht ein derartiges Recht nicht.

Zu Abschnitt 16:

Zu § 99:

Das Seilbahnunternehmen hat bei der Erhaltung, Wartung sowie bei allen Maßnahmen in diesem Zusammenhang die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Erweist sich auf Grund dessen eine genehmigungspflichtige Änderung als erforderlich, ist die Behörde hievon in Kenntnis zu setzen.

Zu § 100:

Von der Erfolgshaftung ausgenommen ist der Betrieb von Anlagen, die nicht als Seilbahnanlagen qualifiziert sind, z.B. Schneeerzeugungsanlagen.

Zu §§ 101 und 102:

entspricht der bisherigen Rechtslage (Eisenbahngesetz 1957)

Zu § 103:

Die Höhe der Haftpflichtversicherung wird sich an der Förderleistung der Anlage zu orientieren und ein Mehrfaches der Mindestdeckungssummen zu betragen haben. Es ist vorgesehen, im Rahmen einer Richtlinie des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie die bei Seilbahnen für notwendig befundenen Deckungssummen systembezogen festzulegen.

Zu Abschnitt 17:

Die Bestimmungen regeln das im Interesse der Sicherheit und Ordnung notwendige Verhalten der Fahrgäste. Der Fahrgast muss jedenfalls bei Erwerb des Fahrausweises oder vor Antritte der Fahrt in der Lage sein, von den angeführten Bestimmungen sowie den Beförderungsbedingungen, die einen Bestandteil des mit dem Seilbahnunternehmen abgeschlossenen Werksvertrages darstellen, Kenntnis zu erhalten.

Zu Abschnitt 18:**Zu § 110:**

Mit der Genehmigung ist keine Feststellung einer Gemeinnützigkeit verbunden. Im Verfahren soll jedoch die Möglichkeit geboten werden, die grundsätzliche Durchführbarkeit des Projektes feststellen zu können, wozu auch eine Bekanntgabe der nächstgelegenen öffentlichen Seilbahn, denen gegenüber Schleppliften oder Materialeilbahnen mit Werksverkehr oder beschränkt öffentlichem Verkehr Konkurrenzierungsschutz zukommt, gehört.

Zu Abschnitt 19:**Zu § 112:**

Kostenbeiträge gemäß Abs. 2 für Amtshandlungen im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptleute sollen diesen zufließen, was für den Fall der Erlassung einer derartigen Verordnung in dieser zu berücksichtigen sein wird.

Zu Abschnitt 20:

Die Straftatbestände und die Strafbemessung wurden den Erfordernissen angepasst. Eine allfällige Bestrafung durch ein Gericht oder eine andere Verwaltungsbehörde bleibt davon unberührt.

Zu Abschnitt 21:**Zu § 117:**

Als andere Rechtsvorschriften kommen beispielsweise in Betracht Natur- und Landschaftsschutzgesetze, Gesetz über die Umweltverträglichkeit von Bauvorhaben, Eisenbahnteilungsgesetz, Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz, Bestimmungen der Bauordnungen im Zusammenhang mit Stationsgebäuden von Schleppliften und anderes mehr. Durch die Bestimmung unter Abs. 3 wird klargestellt, dass die bisherigen Behördenzuständigkeiten für den Arbeitnehmerschutz durch das Seilbahngesetz nicht geändert werden. Für Schlepplifte ist dem gemäß weiterhin die Zuständigkeit des allgemeinen Arbeitsinspektorates gegeben.

Zu Abschnitt 22:

Im Hinblick auf die neuen Verfahrensregeln und Kompetenztatbestände sind längerfristige Übergangsbestimmungen erforderlich. Mit Ausnahme der Bestimmungen hinsichtlich des Kompetenzüberganges für Seilbahnen an den Landeshauptmann ist der für die Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes zutreffende Stichtag im Einklang mit der Richtlinie 2000/9/EG der 3. Mai 2004.

Zu § 119:

Unter Berechtigungen sind auch allfällige Maßnahmen, die für Schlepplifte nach der Gewerbeordnung gesetzt wurden, zu verstehen.

Zu § 120:

Durch diese Bestimmung soll sichergestellt werden, dass derartige Bauteile, wenn sie als gleichartige Bauteile eingesetzt werden, entsprechend der bisherigen Rechtslage keinen genehmigungspflichtigen Sachverhalt darstellen.

Zu Artikel II:

Die hier angeführten Änderungen sind erforderlich, da auf Seilbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 dessen materiellrechtliche Bestimmungen nicht mehr anzuwenden sind.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel II

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

- § 1.** Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:
- I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
1. Haupt- und Nebenbahnen,
 2. Straßenbahnen,
3. Haupt- und Kleinseilbahnen;
- II Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
1. Anschlußbahnen,
 2. Materialbahnen und Materialeilbahnen.

§ 6. (1) Haupt- und Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte durch Seile oder ähnliche Fördermittel bewegte Verkehrseinrichtungen.

§ 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialeilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.

§ 9. Auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne

- § 1.** (1) Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

- a) Hauptbahnen;
- b) Nebenbahnen;
- c) Straßenbahnen;

2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

- a) Anschlussbahnen;
- b) Materialbahnen.

- (2) Eisenbahnen sind weiters

1. öffentliche Seilbahnen gemäß § 2 Z 1, 2 und 4 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. xxx/20xx und
2. Materialeilbahnen mit Werksverkehr oder beschränkt-öffentlichem Verkehr gemäß § 2 Z 5 des Seilbahngesetzes 2003.

§ 6. entfällt

§ 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind.

§ 9. Auf Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51

Geltende Fassung

Werkverkehr (§ 51 Abs. 3) sowie für Anschlussbahnen.

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1. ...
2. ...

3. Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 3;

4. Materialbahnen und Materialeilbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

§ 22 (1) bis (4) ...

(5) Die Tarife der Straßenbahnen und Seilbahnen haben die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben zu enthalten. Sie sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Beförderungsbedingungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen

§ 28. Die Behörde hat Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27, 45 und 55 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

§ 38. (1) bis (2)...

(3) Bei Seilbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung von zwölf Meter beiderseits des äußeren Seilstranges bei den Berg- und Talstationen innerhalb der Bahngrundgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(4) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

§ 53. (1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im

Vorgeschlagene Fassung

Abs. 3) sowie für Anschlussbahnen.

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1. ...
2. ...

3. entfällt

4. Materialbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

§ 22 (1) bis (4) ...

(5) Die Tarife der Straßenbahnen haben die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben zu enthalten. Sie sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Beförderungsbedingungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die zur Berechnung der Beförderungspreise notwendigen Angaben sowie die wesentlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen sind durch Aushang an geeigneter Stelle bekanntzumachen

§ 28. Die Behörde hat Nebenbahnen und Straßenbahnen Erleichterungen von den ihnen nach den §§ 19 bis 27, 45 und 55 obliegenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit der Betriebsführung nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

§ 38. (1) bis (2)...

(3) entfällt

(4) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

§ 53. (1) Für das Verhalten gegenüber der Eisenbahn und im

Geltende Fassung

Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und § 46 sinngemäß; § 38 gilt sinngemäß, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird. Wurden mit Genehmigung der Behörde auf Anschlußbahnen sowie auf Materialbahnen und Materialeilbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt, so sind für diese die Bestimmungen des § 45 gleichfalls sinngemäß anzuwenden. Bei Anschlußbahnen, die von einem öffentlichen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahnbedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlußbahn zu Eisenbahnaufsichtsorganen bestimmt werden.

(2) ...

Vorgeschlagene Fassung

Eisenbahnverkehr gelten die Bestimmungen der §§ 39 bis 44 und § 46 sinngemäß; § 38 gilt sinngemäß, wenn dem Eisenbahnunternehmen die Gemeinnützigkeit zuerkannt wird. Wurden mit Genehmigung der Behörde auf Anschlußbahnen sowie auf Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr Eisenbahnaufsichtsorgane bestimmt, so sind für diese die Bestimmungen des § 45 gleichfalls sinngemäß anzuwenden. Bei Anschlußbahnen, die von einem öffentlichen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, können Eisenbahnbedienstete dieses Eisenbahnunternehmens auf der Anschlußbahn zu Eisenbahnaufsichtsorganen bestimmt werden.

(2) ...