

## **240 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIII. GP**

---

# **Bericht des Verkehrsausschusses**

**über den Antrag 275/A der Abgeordneten Kurt Eder, Mag. Helmut Kukacka, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über Seilbahnen (Seilbahngesetz 2003 – SeilbG 2003) geändert wird**

Die Abgeordneten Kurt Eder, Mag. Helmut Kukacka, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 05. Juli 2007 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Nach 3 Jahren Anwendung des Seilbahngesetzes 2003 hat sich gezeigt, dass es auf Grund der Interpretation der Europäischen Kommission zum Geltungsbereich der Seilbahnrichtlinie 2000/9/EG, Anpassungen und Abänderungen bedarf, die sowohl den Vollzug als auch die praktische Umsetzung erleichtern sollen.

Insbesondere im Bereich der Konzessionsverlängerung bzw. Neuerteilung der Konzession sowie im Bereich der Versetzung bestehender Anlagen ist ein dringender Handlungsbedarf geboten.

### **§ 2 Z 2 lit b neu bb**

Da es Anlagen gibt, welche gleichzeitig mit allseits geschlossenen Fahrbetriebsmitteln (Kabinen) als auch nicht allseits geschlossenen Fahrbetriebsmitteln bestückt sind, ist es notwendig, analog zu den Kombiliften in Z 4 als weiteren Punkt in Z. 2 lit. bb die Kategorie „Kombibahnen“ einzuführen. Der bisherige bb wird bc) und bc) wird bd).

### **§ 12 a**

In Anlehnung an die Begriffsbestimmung im Eisenbahngesetz soll die Definition des Begriffes „Stand der Technik“ auch im Seilbahngesetz aufgenommen werden, da die Auslegung des Begriffes Stand der Technik in der Praxis immer wieder Schwierigkeiten bereitet.

### **§ 12 b**

Die Definition von Zu- und Umbauten ist erforderlich, da für Zubauten und Umbauten unterschiedliche Regelungen getroffen werden. Zubauten werden wie Neubauten behandelt.

### **§ 12 c**

In der derzeitigen Fassung des Seilbahngesetzes ist die Wiederaufstellung von Seilbahnen nicht enthalten. Eine Definition der Wiederaufstellung einer Seilbahn ist zweckmäßig und erforderlich, damit klargestellt wird, dass nur dann eine Wiederaufstellung im Sinne des Seilbahngesetzes vorliegt, wenn der überwiegende Teil der seilbahnspezifischen Bauteile einer bestehenden Seilbahn weiterverwendet wird.

### **§ 13 Abs. 1**

Die gegenständliche Änderung ist erforderlich, da in der Praxis auch Sessellifte mit beschränkt-öffentlichen Verkehr betrieben werden (z. B. Sessellifte auf Sprungschanzen), die keine Materialseilbahn darstellen.

**§ 13 Abs. 1 Z 6**

Die Übertragung der Zuständigkeit zur Beurteilung der Bauentwürfe sowie Erteilung der Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für Zu- und Umbauten bei Sesselbahnen an die Länder stellt eine Maßnahme der Verwaltungsvereinfachung dar, zumal ab Betriebsbewilligung sämtliche Unterlagen bei der jeweiligen Landesbehörde aufliegen.

**§ 14 Abs. 1 1. Satz sowie Z 1 und Z 3**

Entsprechend der neuen Kategorie „Kombibahnen“ müssten in § 14 Abs. 1 die analogen Vorkehrungen getroffen werden und zwar im 1. Satz als auch bei Z. 1 und Z. 3. Da Kabinenseilbahnen in die Kompetenz des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, erscheint die Aufnahme der „Kombibahnen“ in § 14 notwendig.

**§ 14 Abs. 3 Z 2**

Die derzeit im Seilbahngesetz enthaltenen Typengenehmigungen sind zu streichen, da es diese für Seilbahnen nicht gibt.

**§ 17**

Die Änderung des § 17 ist notwendig, da für Abtragungen keine Betriebsbewilligungen sondern Genehmigungen gemäß § 52 erforderlich sind.

**§ 18 Abs. 1**

Durch die Änderung des Wortes „geringfügig“ in „nicht umfangreich“ in Satz 1 sowie die Streichung des Wortes „geringfügig“ in der Z 2 soll der Spielraum für die mittels Verordnung zu regelnden genehmigungsfreien Bauvorhaben erweitert werden, um den Anforderungen der Praxis besser gerecht werden zu können. Die Ergänzung „damit verbundene“ stellt eine Klarstellung zur derzeitigen Bestimmung dar.

**§ 18 Abs. 3 1. Satz**

Der irrtümliche Bezug auf „eisenbahnrechtliche“ müsste durch „seilbahnrechtliche“ korrigiert werden.

**§ 22**

Der sehr umfangreiche und kostenintensive Bauentwurf sollte wie vor dem Seilbahngesetz 2003 erst nach Erteilung der Konzession im Zuge des Bauansuchens vorgelegt werden. Für die Konzessionserteilung reicht ein kurzgefasster Bauentwurf aus. Diese würde für den Konzessionswerber eine einfachere und schnellere Abwicklung des Konzessionsansuchens ermöglichen.

**§ 24 Z 3**

Siehe Begründung zu § 22.

**§ 28 Abs. 1**

Um besondere Härtefälle durch die Fallfrist zu vermeiden, ist die Klarstellung erforderlich, dass auch verspätet eingebrachte Anträge zulässig sind.

**28 Abs. 2**

Die Streichung dieser Wortfolge entspricht in der Praxis den bisherigen Gepflogenheiten. Zudem hat die Praxis gezeigt, dass damit die erforderliche technische Sicherheit der Anlagen auch weiterhin gewährleistet ist. Den Stand der Technik für Sicherheitsbauteile zu verlangen, könnte auf Grund neu entstehender Schnittstellen u.U. mit ungeahnten Risiken verbunden sein. Daher wurde in Satz 2 mit der Ergänzung eine differenzierte Betrachtungsweise für jene Seilbahnen, die vor dem 3.5.2004 genehmigt bzw. errichtet wurden, ermöglicht.

**§ 28 Abs. 3 Satz 3**

Mit diesem Zusatz wird sichergestellt, dass bei verspätet eingebrachten Anträgen nicht auch eine automatische Verlängerung auf ein Jahr erfolgt.

**§ 29 Abs. 1 1. Satz**

Der Bezug auf § 28 kann entfallen, da die Anlage unverändert betrieben wird und daher eine neuerliche Prüfung der technischen Voraussetzungen gem. § 28 nicht erforderlich ist.

**§ 29 Abs. 2**

Um Ungleichbehandlungen von Kapitalgesellschaften zu vermeiden erfolgt eine Klarstellung hinsichtlich der Gesamtrechtsnachfolge.

**§ 31**

Siehe Begründung zu § 18 Abs. 1.

**§ 32**

Die Vorlage der vollständigen Bauentwürfe sowie Detailplanungen sollte im Interesse einer einfacheren und schnelleren Abwicklung des Konzessionsverfahrens erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erfolgen.

**§ 33**

Die EG Konformitätserklärungen müssen gemäß der RL 2000/9/EG nicht schon im Bauentwurf enthalten sein. Die Wortfolge „projektbezogen“ dient zur näheren Klarstellung.

**§ 34**

Der Bauentwurf soll von der Behörde hinsichtlich des Sicherheitsberichtes nur auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft werden.

**§ 35**

Auch die Infrastruktur kann innovative Merkmale aufweisen, nicht nur Sicherheitsbauteile und Teilsysteme. Die Festlegung von besonderen Bedingungen ist aber nur erforderlich, wenn die innovativen Merkmale sicherheitsrelevante Auswirkungen haben.

**§ 40**

Durch die gegenständliche Streichung, soll der ursprünglich demonstrativ geregelte Parteibegriff taxativ formuliert werden. Diese Regelung würde auch dem derzeit geltenden Eisenbahngesetz entsprechen.

**§ 43 Abs. 2 2. Satz**

Der Ausschluss einer Verlängerungsmöglichkeit bei Änderung des Standes der Technik wird durch die RL 2000/9/EG nicht gefordert und kann im Einzelfall die teuren Planungen und Projektvorbereitungen zunichte machen. Der Ausschluss der Fristverlängerung, wenn Sicherheitsinteressen berührt sind, müsste ausreichend sein.

**§ 52 Abs. 1 und 2**

Die neue Regelung ist im Sinne einer Klarstellung erforderlich. Für Teilabtragungen im Zuge von Umbaumaßnahmen ist die Erteilung einer eigenen Abtragungsbewilligung nicht erforderlich.

**§ 52 a**

Mit dieser Verordnungsermächtigung wird die Grundlage für die nähere Regelung der Wiederaufstellung von Bestandsanlagen geschaffen.

**§ 58 Abs. 1a**

In der Praxis hat sich gezeigt, dass beim Umbau eine unterschiedliche Behandlung von Neu- und Altanlagen unbedingt notwendig ist und die vor dem 3.5.2004 genehmigten und errichteten öffentlichen Seilbahnen daher nach jenen Regelwerken und Nachweisverfahren, die unmittelbar vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes dafür anzuwenden waren, beurteilt werden müssen.

**§ 60 Satz 3**

Siehe Begründung § 58 Abs. 1a.

**§ 60 Abs. 2 und 3**

Siehe Begründung § 58 Abs. 1a.

**§ 81 Abs. 2**

Mit dieser neuen Bestimmung wird dem Unterschied zwischen diensthabenden und verantwortlichen Betriebsleiter Rechnung getragen und klargestellt, dass nur für den diensthabenden Betriebsleiter eine jederzeitige Erreichbarkeit in angemessener Zeit gefordert wird.

**§ 97**

Diese Bestimmung ist eine notwendige Berichtigung.

**§ 99**

Der unterschiedlichen Behandlung von Alt- und Neuanlagen muss konsequenterweise auch in dieser Bestimmung Rechnung getragen werden. Überdies wird klargestellt, dass den Seilbahnbetreibern die Verpflichtung zur Nach- bzw. Umrüstung im Interesse der Sicherheit zukommt. Die Aufnahme der Wortfolge „, bzw. der Genehmigung gem. § 110“ stellt eine notwendige Ergänzung dar.

**§ 110 Abs. 1**

Siehe Begründung § 13 Abs. 1

**§ 110 Abs. 2**

Mit dieser Bestimmung soll eindeutig festgelegt werden, dass bei einer mehr als 5 Jahre dauernden Unterbrechung der Betrieb als gänzlich und dauernd eingestellt gilt. In den Erläuternden Bemerkungen sollte festgehalten werden, dass die jährliche erforderliche Hauptuntersuchung als Betriebsführung gem. § 110 Abs 1 gilt.

**§ 111 Abs. 2**

Die Überführung der Schlepplifte von der Gewerbeordnung in das Seilbahngesetz wirft zahlreiche Probleme auf. Der Gesetzgeber hat versucht durch die Einstufung von Schleppliften als nicht öffentliche Seilbahnen die schlimmsten bürokratischen Hürden zu nehmen, gleichwohl führt die Gleichbehandlung der Schlepplifte mit anderen Seilbahnen zu massiven Überregulierungen, die den Erfahrungen des täglichen Lebens widersprechen. Der Gesetzgeber hat den von der RL 2000/9/EG durchaus möglichen Spielraum für nicht öffentliche Seilbahnen nicht ausreichend genutzt. Die Ausweitung des § 111 soll den Spielraum für eine praxikonformere Ausgestaltung der Durchführungsverordnung ermöglichen.

**§ 113 Abs. 2**

Diese Bestimmung stellt eine notwendige Ergänzung dar.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 10. Oktober 2007 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneten Hermann **Gahr** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Hermann **Gahr**, Sigisbert **Dolinschek** und der Ausschussobermann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2007 10 10

**Hermann Gahr**

Berichterstatter

**Kurt Eder**

Obmann