



REPUBLIK ÖSTERREICH  
HUBERT GORBACH  
VIZEKANZLER  
Bundesminister  
für Verkehr, Innovation und Technologie

1999/A.B.....BR/2004  
zu 2180/J.....BR/2004  
Präs. am 11. Juni 2004

GZ. 10000/32-CS3/04 DVR 0000175

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Dr. Jürgen Weiss

Parlament  
1017 Wien

Wien, 9. Juni 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2180/J-BR/2004 betreffend TOP 22 der Tagesordnung der Ministerratssitzung vom 14. April 2004, die die Bundesräte Prof. Konecny und GenossInnen am 14. April 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Antwort auf die Fragen 1 bis 5:**

Der Bericht betreffend Brandschutzmaßnahmen bei Seilbahnen wurde am 14. April 2004 vom Ministerrat (ohne formelle Diskussion) zur Kenntnis genommen.

Der gegenständliche Bericht unterscheidet sich nicht vom Bericht, der im Ministerrat am 23. März 2004 auf der Tagesordnung stand und ist meiner Anfragebeantwortung angeschlossen.

Beilage

Mit freundlichen Grüßen

**BEILAGE**

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**  
**GZ. 239202/5-II/Sch3-2004**

47/22

**Betreff: Brandschutzmaßnahmen bei Seilbahnen**

Vortrag  
an den  
Ministerrat

Auf Grund der durch das Seilbahnunglück in Kaprun gewonnenen Erkenntnisse wurden durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie umfangreiche logistische und konkrete Maßnahmen umgesetzt, um eine Wiederholung eines derart tragischen Ereignisses nach menschlichen Ermessen in Hinkunft zu verhindern. Es sind dies:

**Änderung der gesetzlichen Grundlagen**

Mit dem Seilbahngesetz vom 21.11.2003 wurde die unter österreichischer Federführung erarbeitete, mit 3.5.2000 verlautbarte Richtlinie des Europäischen Rates über Seilbahnen für den Personenverkehr in nationales Recht umgesetzt. Dieses Gesetz bringt über die notwendigen EU-Bestimmungen hinaus auch weitgehende Änderungen für die Verbesserung des Brandschutzes bei Seilbahnen mit sich.

So sind beispielsweise vor Erteilung der Baugenehmigung umfassende Sicherheitsanalysen auch für Brandschutz mit Sicherheitsberichten unabhängiger, qualifizierter Stellen vorzunehmen und in allen Stadien der Genehmigungsverfahren Experten für Brandschutz beizuziehen.

Sicherheitsbauteile und Teilsysteme von Seilbahnen (z.B. Fahrbetriebsmittel) müssen den grundlegenden Sicherheitsanforderungen der EU-Seilbahnrichtlinie entsprechen (Konformitätsbewertung durch unabhängige Notified Bodies). Das Gesetz sieht ferner zusätzliche periodische Überprüfungen aller Seilbahnen im Hinblick auf Brandschutz durch Sachverständige für vorbeugenden Brandschutz vor.

**Europäische Brandschutznormen für Seilbahnen**

Aus Anlass des Unglücks von Kaprun werden über Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durch die Europäische Normungsorganisation CEN erstmals Normen für Brandschutz bei Seilbahnen ausgearbeitet, da es bisher für Seilbahnen weder national noch international derartige technische Richtlinien und Normen gegeben hat.

Die Normen werden voraussichtlich Ende 2004 fertig gestellt, sie decken sich im Wesentlichen mit den in Österreich bereits umgesetzten Maßnahmen.

GZ. 10000/32-CS3/04

### Richtlinie für Brandschutz bei Seilbahnen

Über Anregung des und im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde durch die österreichischen Brandverhütungsstellen erstmals ein Leitfaden für vorbeugenden Brandschutz (bauliche und betriebliche Maßnahmen) ausgearbeitet und liegt seit März 2003 vor. Diese Richtlinie ist die Grundlage für eine bundeseinheitliche brandschutztechnische Beurteilung bei der Genehmigung neuer bzw. von Umbauten bestehender Seilbahnen. Er bezieht sich u.a. auf brandschutztechnische Maßnahmen für Stationsgebäude und Fahrbetriebsmittel, brandschutztechnische Anforderungen an Materialien, Gestaltung von Fluchtwegen und Türen, Lagerung brandgefährlicher Materialien und sonstige brandschutztechnische Vorkehrungen.

### Sonstige, auf Grund der Erkenntnisse von Kaprun gesetzten Maßnahmen

Überprüfung aller Tunnelseilbahnen unmittelbar nach dem Unglück unter Beziehung von Brandschutzsachverständigen (Bescheidmäßige Anordnung zur Installierung von Tunnelbeleuchtungen; Anordnung zur umgehenden Durchführung von Brandschutzübungen durch das Seilbahnpersonal; Überprüfung der Hydraulikleitungen; Entfernung von bei Seilbahnen wie der in Kaprun vergleichbaren Heizgeräten).

Anordnung zur Entfernung sämtlicher, nicht der Brennbarkeitsklasse B1 entsprechenden Bodenbeläge im Bereich von Verkehrs- und Fluchtwegen sowie in Fahrbetriebsmitteln bei allen öffentlichen Seilbahnen.

Festlegung der Kriterien für Ausstattungsmaterialien in Fahrbetriebsmitteln und Gebäuden (Wand- und Deckenbeläge) B1/Q1 und Anordnung zur Entfernung nicht geeigneter derartiger Materialien.

Überprüfung aller Heizgeräte in Fahrbetriebsmitteln.

In allen mit Kaprun vergleichbaren Tunnelseilbahnen wurden Rauch- und Brandmelder, ferner automatische Löscheinrichtungen in den Schaltschränken eingebaut, weiters eine gegenseitige Kommunikationseinrichtung zwischen Fahrgästen und Wagenführer sowie eine Videoüberwachung der Fahrgasträume.

Diese Maßnahmen sind in allen Fällen bereits durchgeführt.

Ich stelle den  
Antrag,

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Hubert Gorbach e.h.  
Wien, am 9. März 2004