



II-1440 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

XIII. Gesetzgebungsperiode

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.905/47-I/1-1972

619/A.B.

Wien, am 9. August 1972

zu 755/J.

Präs. am 21. Aug. 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Stix und Genossen, Nr. 755/J vom 25. Juli 1972: "Überprüfung der Seilbahnen".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Unfälle an Seilbahnen ereignen sich in der Regel nur dann, wenn mehrere Ursachen gleichzeitig auftreten. Der Riß des Zugseiles an der Vergußnuffe und das Versagen der Tragseilbremse waren die Ursachen des Schweizer Unfalles.

Über die genauen Ursachen des Ereignisses liegen noch keine Berichte vor, da die Staatsanwaltschaft des Kantons Wallis alle Einrichtungen, die Aufschluß geben könnten, beschlagnahmt und den Experten zur Untersuchung und Erstellung eines Berichtes übergeben hat. Es ist daher derzeit auch keine eingehende Stellungnahme zu den Unfallursachen möglich.

Für jede österreichische Seilbahn ist nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 ein verantwortlicher Betriebsleiter zu bestellen. Die Aufsichtsbehörde hat diesen zu prüfen und seine Bestellung zu genehmigen. Der Betriebsleiter trägt die Verantwortung für Ordnung und Sicherheit des Seilbahnbetriebes. Vor Inbetriebnahme einer Seilbahn ist täglich eine Kontrollfahrt durchzuführen, in deren Verlauf insbesondere die Sicherheitseinrichtungen einer genauen Kontrolle unterzogen werden. In den Betriebsvorschriften, die von jeder Seilbahn aufgestellt und von den Behörden genehmigt sind, sind darüberhinaus

- 2 -

eine Reihe von Kontrollen vorgesehen, die sich insbesondere auf die Bremseinrichtungen und den Zustand der Seile beziehen. Außer den in den Betriebsvorschriften angeordneten täglichen, wöchentlichen und monatlichen Kontrolluntersuchungen sind die Seilbahnanlagen einer jährlich zweimaligen Generalrevision zu unterziehen. Die Seilbahnunternehmen sind verhalten, den Zustand der Seile monatlich dem Bundesministerium für Verkehr zu melden. Auf diese Weise wird erzielt, daß die Seilbahnunternehmen die erforderlichen Seilkontrollen tatsächlich vornehmen und die Aufsichtsbehörde ihrer Überwachungstätigkeit, insbesondere auch hinsichtlich des Zustandes der Seile, nachkommen kann.

Schließlich führen die Aufsichtsbehörden bei den einzelnen Seilbahnen je nach Erfordernis auch Überprüfungen an Ort und Stelle durch.

Die österreichischen Vorschriften für den Bau und Betrieb von Seilbahnen gelten gegenüber den ausländischen Vorschriften als sehr streng und haben sich in der rund 50-jährigen Entwicklung des österreichischen Seilbahnwesens bestens bewährt.

Das Bundesministerium für Verkehr ist bemüht, das Ergebnis der Schweizer Unfalluntersuchungen baldmöglichst zu erfahren und hat sich diesbezüglich bereits mit der zuständigen Stelle des Eidgenössischen Amtes für Verkehr in Verbindung gesetzt. Unabhängig davon ist in einem Rundschreiben meines Ressorts den Seilbahnunternehmen die Bedeutung einer exakten und zielgerichteten Ausbildung und Schulung des Seilbahnpersonals neuerlich in Erinnerung gebracht worden.

Zu Frage 1)

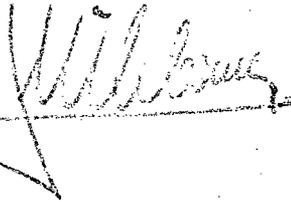
Tragseilbremsen von Seilbahnen sind in allen Ländern wohl systemgleich, weisen jedoch in der Ausführung Verschiedenheiten auf. Das Schweizer System der Firma Habegger, das bei der Seilbahn bei Brig Anwendung gefunden hat, ist in Österreich nicht üblich.

- 3 -

Zu Frage 2)

Soferne sich aus dem Ergebnis der Unfallerehebungen die Notwendigkeit zu technischen Änderungen an österreichischen Seilbahnanlagen ergeben sollte, wird das Bundesministerium für Verkehr die im Interesse der Sicherheit des österreichischen Seilbahnwesens erforderlichen Maßnahmen sofort anordnen.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Wilhelm', is written over a horizontal line. A large, stylized flourish or mark extends downwards and to the left from the end of the signature.