

946/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 870/J - NR/2000, betreffend Kompetenz für Seilbahnen - Sicherheit, die die Abgeordneten Maier und GenossInnen am 6. Juni 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil:**

Die mit 3.5.2000 im Amtsblatt der EG veröffentlichte (während der österreichischen EU - Präsidentschaft ausgearbeitete und beschlossene) Richtlinie über Seilbahnen für den Personenverkehr, die innerhalb von 2 Jahren in nationales Recht umzusetzen ist, sieht keine Neuregelung der nationalen Kompetenzen vor.

Durch die neue Richtlinie ist eine bundeseinheitliche Vollziehung an sich keineswegs sichergestellt; die Richtlinie legt lediglich grundlegende Anforderungen fest, deren Ausformung insbesondere auch hinsichtlich der Verfahrensgestaltung den Mitgliedsstaaten überlassen bleibt. Die angeführten Seilbahn - CEN - Normen sind derzeit erst in Beratung, es kann nicht abgeschätzt werden, ob diese Normen in den nächsten Jahren fertiggestellt werden.

Ferner wurden mit der Eisenbahngesetznovelle 1992 die Begriffe Kleinseilbahnen und Hauptseilbahnen keineswegs neu eingeführt, sondern lediglich die unter den Begriff „Kleinseilbahnen“ fallenden Anlagen (fixgeklemmte Einsessellifte) insoferne erweitert, als nunmehr alle (technisch einfachen) fixgeklemmten Sessellifte (unabhängig von der Anzahl der Personen je Sessel) in die Zuständigkeit der Länder

fallen. Dies bedeutete damals eine Erweiterung der Kompetenzen der Länder um rd. 330 Anlagen (derzeit sind 432 Anlagen in unmittelbarer Zuständigkeit der Länder).

Die österreichische Seilbahnindustrie stellt einen beispielhaften Sektor der österreichischen Industrie dar: Sie erzeugt ein „Know how intensives“ Produkt mit hohem unit value und hat eine enorm hohe Exportquote. Dieser Standard der österreichischen Seilbahnindustrie fußt auf einem funktionierenden Heimmarkt und nicht zuletzt auf einem bundeseinheitlichen Vollzug hinsichtlich der Genehmigungen.

Die Tatsache, dass Seilbahnen für Österreich einen wichtigen Bestandteil der Volkswirtschaft darstellen (rd. 5 - 6 Mrd. ATS Investitionen und rd. 11 Mrd. ATS Umsatz jährlich) und die unterschiedliche Gestaltung der Verfahren und der technischen Beurteilung bei den in die Zuständigkeit der Länder fallenden Anlagen (Sessellifte, Schleplifte) zeigen weiterhin die Notwendigkeit, für die technisch wesentlich komplexeren Systeme der Hauptseilbahnen diese bundeseinheitliche Vollziehung zu gewährleisten. Die Beibehaltung der Bundeskompetenz wird sowohl seitens der österreichischen Industrie (die weltweit führend ist) als auch der österreichischen Seilbahnwirtschaft vehement gefordert.

Nicht wegen der Verländerung sämtlicher Sessellifte im Jahr 1992 kam es zu einem Personalabbau im Verkehrsressort; die - von der Wirtschaft schon damals bekämpfte - Verländerung war vielmehr eine Folge der bereits vorher erfolgten Ausdünnung des Personalstandes der Obersten Seilbahnbehörde. Tatsache ist, dass die Genehmigungs- und Aufsichtstätigkeit des Verkehrsressorts mit geringstem personellen Aufwand erfolgt. Entsprechend den bisherigen Erfahrungen ist zu erwarten, dass bei Verländerung der Kompetenzen in jedem Bundesland, in dem Seilbahnen errichtet werden, weiteres Personal - das im übrigen besoldungsrechtlich und personalrechtlich besser gestellt ist und damit teurer kommt als Bundesbedienstete - aufgenommen werden müsste und seitens der Länder Kostenersatz durch den Bund für zusätzliche Aufgaben gefordert wird („Konsultationsmechanismen“). **Eine Verländerung führt zu höheren Kosten für die Republik bei gleichzeitiger Aufgabe der Bundeseinheitlichkeit in einem höchst sensiblen Bereich zu Lasten der Wirtschaft, der Industrie und zu Lasten eines einheitlichen Sicherheitsstandards.**

**Schließlich sollte erwähnt werden, dass seitens der Länder keine einzige fachliche Begründung vorgebracht wird, die eine weitem Verlängerung als unumgänglich darstellen würde; es wäre diesfalls vielmehr mit einer wesentlich höheren Belastung für das Budget, mit Ineffizienzen, Aufsplitterung und Aufgabe der in diesem Bereich notwendigen bundeseinheitlichen Verfahren verbunden.**

Es entspricht nicht den Tatsachen, dass die Anzahl neuer Hauptseilbahnen (für das Jahr 2000 etwa 40 Anlagen) personell nicht verkraftet werden könne. Gravierende Vereinfachungen der Verwaltungsabläufe, Entfall von Aufgaben (z.B. Erteilung von Ausnahmegewilligungen gem. §§ 38 und 39 EisbG), Typengenehmigungen sowie die Auslagerung von Aufgaben (periodische Überprüfungen von bestehenden Anlagen) sowie die Beiziehung nichtamtlicher Sachverständiger (z.B. TÜV, Technische Forschungsanstalt Arsenal) bewirkt, dass trotz Zunahme neuer Anlagen die Verfahren durch das ho. Ressort in kürzester Zeit einfach, unbürokratisch und zur Zufriedenheit der Wirtschaft abgewickelt werden können. Das österreichische Behördenverfahren für Seilbahnen ist international anerkannt und wird auch wegen der Bundeseinheitlichkeit als vorbildlich gesehen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Konzessionsverfahren, in denen u.a. die Lawinensicherheit von Anlagen und Schiabfahrten, die Wirtschaftlichkeit von Projekten im Hinblick auf deren strukturelle überregionale Bedeutung, die Sicherung der Eigenmittelfinanzierung, naturschutzrechtliche Belange, die Frage der Gesamtverkehrssituation sowie die grundsätzliche technische Ausführbarkeit und technische Innovationen bundes-einheitlich beurteilt werden.

**Zu Frage 1:**

Ich verweise auf die angeschlossene Beilage 1

**Zu den Fragen 2 und 3:**

Es besteht keine Berichtspflicht der Bundesländer betreffend Durchführung von Überprüfungen und Beanstandungen bei Kleinseilbahnen (Sesselliften). Tatsache ist, dass bedauerlicherweise nicht alle Bundesländer von der Möglichkeit Gebrauch machen, Überprüfungen bestehender Anlagen durch die spezifisch für derartige Seilbahn - Überprüfungen akkreditierten Stellen gemäß der Seilbahnüberprüfungs - Verordnung 1995 auszulagern, und damit ebenfalls Einsparungen bei den Ländern herbeizuführen.

**Zu Frage 4:**

Die Antwort entnehmen Sie bitte der angeschlossenen Beilage 2.

**Zu den Fragen 5, 6, 7 und 8:**

Seit Inkrafttreten der Seilbahn - Überprüfungsverordnung 1995 werden bestehende Hauptseilbahnen in periodischen Abständen ausschließlich durch externe, speziell hierfür akkreditierte Stellen durchgeführt. Die Evidenzhaltung und stichprobenweise Kontrolle erfolgt im Wege des Aufsichtsrechtes durch das ho. Ressort. Darüber hinaus werden stichprobenweise Überprüfungen von Hauptseilbahnen hinsichtlich der Einhaltung sonstiger Auflagen (Hochbau, Brandschutz, Sanitätspolizei, Wasserschutz) je nach Erfordernis im Rahmen von kommissionellen Ortsverhandlungen vorgenommen und laufend technische Schwerpunkt - überprüfungen von Sicherheitsteilen (z.B. Seilscheiben) mit anschließender Anordnung entsprechender Maßnahmen durchgeführt.

Die Akkreditierung der externen Stellen erfolgt durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit entsprechend den Bestimmungen des Akkreditierungsgesetzes 1993 auf Grundlage eines umfangreichen Verfahrens; die spezifischen Anforderungen an die seilbahn - und elektrotechnischen Kenntnisse werden durch die Amtssachverständigen des ho. Ressorts gemeinsam mit Experten der Seilbahn - herstellerfirmen festgelegt und überprüft.

Die Qualifikation der externen Stellen ist, wie die Erfahrungen seit 1995 zeigen, eine sehr hohe und gab zu keinerlei Beanstandungen Anlass. Im übrigen wird periodisch die Qualifikation dieser Stellen, die selbstverständlich auch über Qualitätssicherheits - systeme verfügen müssen, durch Audits geprüft.

**Zu Frage 9:**

Ja, da Ruhestandsversetzungen bis jetzt nicht nachbesetzt wurden.

Zu Frage 10:

bis 1990:            6 Juristen, 1 Bediensteter B  
                             7 Seilbahntechniker (A+B)  
                             7 Elektrotechniker (A+B)

<u>1991:</u>	4 Juristen, 1 Bediensteter B 6 Seilbahntechniker (A+B) 7 Elektrotechniker (A+B)
<u>1992:</u>	4 Juristen, 1 Bediensteter B 5 Seilbahntechniker (A+B) 7 Elektrotechniker (A+B)
<u>1993:</u>	4 Juristen, 1 Bediensteter B 5 Seilbahntechniker (A+B) 7 Elektrotechniker (A+B)
<u>1994:</u>	4 Juristen, 1 Bediensteter B 4 Seilbahntechniker (A+B) 6 Elektrotechniker (A+B)
<u>1995 - 1999:</u>	3 Juristen, 1 Bediensteter B 4 Seilbahntechniker (A+B) 6 Elektrotechniker (A+B)

**Zu Frage 11:**

Die Hauptseilbahnen wurden durch die Beamten des Ministeriums vor Inkrafttreten der Seilbahnüberprüfungs - Verordnung 1995 in 6 bis 7 - jährigen Abständen in Form von Ortsverhandlungen überprüft; seit 1995 erfolgt die Überprüfung in 4 bis 5 - jährigen Abständen durch die akkreditierten Stellen, wobei technische Schwerpunktüberprüfungen hinsichtlich von Sicherheitsbauteilen durch die Beamten des ho. Ressorts laufend erfolgen.

**Zu den Fragen 12, 13 und 14:**

Es wurde kein Überstundentopf geschaffen. Mit dem Fachverband der Seilbahnen wurde lediglich vereinbart, dass Überstunden, die über Wunsch der Seilbahnunternehmen zur Beschleunigung der Abnahme insbesondere an Samstagen, Sonn - und Feiertagen geleistet werden, durch die betreffenden Unternehmungen beglichen werden.

Es entspricht durchaus den Zielsetzungen, für über das normale Ausmaß hinausgehende Dienstleistungen der Behörden Kostenersatz zu verlangen. Im Vergleich mit den übrigen Alpenländern sind die Kosten für behördliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Genehmigung und Abnahme von Seilbahnanlagen in Österreich trotzdem um ein Vielfaches geringer.

**Zu den Fragen 15 und 16:**

Die Zuständigkeit für alle Sessellifte (Kleinseilbahnen) liegt schon jetzt bei den Ländern. Eine weitere Kompetenzverlagerung, etwa für die technisch sensiblen kuppelbaren Sesselbahnen, ist nicht vorgesehen und wäre auch im krassen Gegensatz zu den Forderungen und Wünschen der österreichischen Industrie und Seilbahnwirtschaft.

Allerdings werden im Zusammenhang mit der Umsetzung der neuen EU - Richtlinie die Verfahrensschritte weiter vereinfacht, die Möglichkeit für Typengenehmigungen und für die Auslagerung von Verfahren durch Einbeziehung externer Stellen erweitert und insgesamt eine Reduktion behördlicher Aufgaben angestrebt, was positive Auswirkungen auch auf die budgetären Einsparungsmöglichkeiten der Länder haben sollte, ohne dabei die Qualität und den Sicherheitsstandard der Seilbahn - und Schleppliftnanlagen zu reduzieren.

Wie die Erfahrungen mit den Schleppliften und Sesselliften zeigen, sind trotz diesbezüglicher einheitlicher Richtlinien die Genehmigungsverfahren, die Anforderungen an Konzessionserteilungen und an die technischen Ausführungen in den Ländern teilweise gravierend unterschiedlich, was sich bei diesem für die Volkswirtschaft bedeutungsvollen Verkehrsbereich für Industrie und Wirtschaft negativ auswirkt.

**Zu Frage 17:**

Die Tätigkeit des ho. Ressorts als Genehmigungs - und Aufsichtsbehörde für Hauptseilbahnen steht mit verkehrspolitischen und grundsätzlichen Problemen der Verkehrssicherheit dieser Anlagen insbesondere im Rahmen der Konzessions - verfahren, aber auch mit der Tatsache in unmittelbarem Zusammenhang, dass die Sicherstellung und Umsetzung von innovativem Know how und Technologie einen wesentlichen Aufgabenbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie darstellt.

Die bundeseinheitliche Behandlung der Hauptseilbahnen entspricht diesem Erfordernis, das nur durch entsprechende Konzentration der Bundesvollziehung gewährleistet werden kann. Eine isolierte, rein ortsbezogene Betrachtung der Hauptseilbahnen ist auch deshalb unzweckmäßig, da mit diesen unmittelbar überörtliche infrastrukturelle Auswirkungen für die gesamte Volkswirtschaft induziert werden, was auch im Zusammenhang mit dem zunehmenden internationalen Wettbewerbsdruck und mit der Entwicklung von Seilbahnsystemen zu urbanen Nahverkehrsmitteln von Wichtigkeit ist.

Ungeachtet der Tatsache, dass eine weitere Verlängerung für die komplexen Systeme der Hauptseilbahnen mit diesen Zielsetzungen nicht vereinbar ist, wird im Zuge der Umsetzung der EU - Richtlinie auf eine Beschränkung der behördlichen Aktivitäten auf das unbedingt Notwendige geachtet werden.

**Zu den Fragen 18 und 19:**

Die Erfahrungen im Bereich der Sessellifte und Schlepplifte haben gezeigt, dass eine zentrale Regelungskompetenz alleine keinen einheitlichen Stand der Technik zu gewährleisten vermag.

Die Begründung für eine Beibehaltung der derzeitigen Kompetenzlage ergibt sich aus den mehrfach dargelegten Argumenten und ist unabhängig von der EU - Richtlinie weiterhin aufrecht; die angeführten CEN - Normen werden voraussichtlich erst in 3 bis 4 Jahren fertig gestellt.

**Zu Frage 20:**

Die Umsetzung der EU - Richtlinie über Seilbahnen für den Personenverkehr im Rahmen des Eisenbahngesetzes wird innerhalb von 2 Jahren, sohin bis spätestens 3. 5. 2002 zu erfolgen haben.

2 Beilagen

**Frage 1: Anzahl der Kleinseilbahnen**

Bezeichnung der Bahngruppen	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Slbg.	Stmk.	T	Vlbgl.	W	Gesamt
<b>Stand 31.12.1996</b>										
Kleinseilbahnen										
- Einsessellifte	-	10	4	3	12	3	53	8	-	93
- Doppelsessellifte (festgeklemmt)	-	10	8	11	63	13	111	44	-	260
- Dreisessellifte (festgeklemmt)	-	-	1	-	7	1	21	5	-	35
- Viersessellifte (festgeklemmt)	-	-	2	-	12	4	23	8	-	49
- Sechssessellifte (festgeklemmt)	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
<b>Kleinseilbahnen, Summe</b>	-	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>94</b>	<b>21</b>	<b>209</b>	<b>65</b>	-	<b>438</b>
<b>Stand 30.4.1998</b>										
Kleinseilbahnen										
- Einsessellifte	-	9	3	2	11	3	52	7	-	87
- Doppelsessellifte (festgeklemmt)	-	13	8	11	62	12	109	46	-	261
- Dreisessellifte (festgeklemmt)	-	-	1	-	6	1	20	4	-	32
- Viersessellifte (festgeklemmt)	-	2	3	-	14	5	23	8	-	55
- Sechssessellifte (festgeklemmt)	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
<b>Kleinseilbahnen, Summe</b>	-	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>93</b>	<b>21</b>	<b>205</b>	<b>66</b>	-	<b>437</b>
<b>Stand 30.4.1999</b>										
Kleinseilbahnen										
- Einsessellifte	-	8	4	2	7	3	49	7	-	80
- Doppelsessellifte (festgeklemmt)	-	13	7	11	61	11	111	42	-	256
- Dreisessellifte (festgeklemmt)	-	-	1	-	6	1	21	3	-	32
- Viersessellifte (festgeklemmt)	-	2	3	-	15	7	27	9	-	63
- Sechssessellifte (festgeklemmt)	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
<b>Kleinseilbahnen, Summe</b>	-	<b>23</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>89</b>	<b>22</b>	<b>210</b>	<b>61</b>	-	<b>433</b>
<b>Stand 30.4.2000</b>										
Kleinseilbahnen										
- Einsessellifte	-	8	4	2	7	3	47	7	-	78
- Doppelsessellifte (festgeklemmt)	-	13	7	10	56	10	111	41	-	248
- Dreisessellifte (festgeklemmt)	-	-	1	-	6	1	21	3	-	32
- Viersessellifte (festgeklemmt)	-	2	3	-	17	8	30	12	-	72
- Sechssessellifte (festgeklemmt)	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
<b>Kleinseilbahnen, Summe</b>	-	<b>23</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>86</b>	<b>22</b>	<b>211</b>	<b>63</b>	-	<b>432</b>



**Frage 4: Anzahl der Hauptseilbahnen**

Bezeichnung der Bahngruppen	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Slbg.	Stmk.	T	Vibg.	W	Gesamt
<b>Stand 31.12.1996</b>										
Hauptseilbahnen										
- Standseilbahnen	-	5		2	7	1	7	0	-	22
- Pendelbahnen	-	2	1	3	9	3	16	15	-	50
- Umlaufbahnen mit geschlossenen Fahrbetriebsmitteln	-	8	-	4	29	7	53	7	-	108
- Doppelsesselbahn (kuppelbar)	-	-	-	-	-	-	2	1	-	3
- Dreisesselbahn (kuppelbar)	-	2	-	-	4	1	2	5	-	14
- Viersesselbahn (kuppelbar)	-	7	1	3	21	7	41	6	-	85
- Sechssesselbahn (kuppelbar)	-	-	-	-	4	1	3	1	-	9
<b>Hauptseilbahnen, Summe</b>	-	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>74</b>	<b>20</b>	<b>124</b>	<b>35</b>	-	<b>291</b>
<b>Stand 30.4.1998</b>										
Hauptseilbahnen										
- Standseilbahnen	-	6	-	2	7	1	7	-	-	23
- Pendelbahnen	-	2	1	3	9	3	15	15	-	48
- Umlaufbahnen mit geschlossenen Fahrbetriebsmitteln	-	8	-	2	27	5	47	7	-	96
- Zweiseilumlaufbahn	-	-	-	1	2	-	5	1	-	9
- Doppelseilumlaufbahn	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
- Umlaufbahn mit doppelter Förderseilschle	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
- Gruppenumlaufbahn	-	-	-	1	1	2	2	-	-	6
- Doppelsesselbahn (kuppelbar)	-	-	-	-	-	-	2	1	-	3
- Dreisesselbahn (kuppelbar)	-	2	-	-	4	1	2	5	-	14
- Viersesselbahn (kuppelbar)	-	8	1	3	22	10	45	8	-	97
- Sechssesselbahn (kuppelbar)	-	-	-	-	6	2	6	2	-	16
<b>Hauptseilbahnen, Summe</b>	-	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>78</b>	<b>24</b>	<b>133</b>	<b>39</b>	-	<b>314</b>
<b>Stand 30.4.1999</b>										
Hauptseilbahnen										
- Standseilbahnen	-	6	-	2	7	1	7	-	-	23
- Pendelbahnen	-	2	1	3	9	3	15	15	-	48
- Umlaufbahnen mit geschlossenen Fahrbetriebsmitteln	-	8	1	2	27	6	50	7	-	101
- Zweiseilumlaufbahn	-	-	-	1	2	-	5	1	-	9
- Doppelseilumlaufbahn	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
- Umlaufbahn mit doppelter Förderseilschle	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
- Gruppenumlaufbahn	-	-	-	1	1	2	2	-	-	6
- Doppelsesselbahn (kuppelbar)	-	-	-	-	-	-	2	1	-	3
- Dreisesselbahn (kuppelbar)	-	2	-	-	4	1	2	4	-	13
- Viersesselbahn (kuppelbar)	-	8	1	3	25	13	48	9	-	107
- Sechssesselbahn (kuppelbar)	-	1	-	-	8	2	10	6	-	27
<b>Hauptseilbahnen, Summe</b>	-	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>83</b>	<b>28</b>	<b>144</b>	<b>43</b>	-	<b>340</b>

Bezeichnung der Bahngruppen	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Slbg.	Stmk.	T	Vlb.	W	Gesamt
<b>Stand 30.4.2000</b>										
Hauptseilbahnen										
- Standseilbahnen	-	6	-	2	7	1	7	-	-	23
- Pendelbahnen	-	2	1	3	9	3	15	15	-	48
- Umlaufbahnen mit geschlossenen Fahrbetriebsmitteln	-	10	1	2	29	6	53	8	-	109
- Zweiseilumlaufbahn	-	-	-	1	2	-	5	1	-	9
- Doppelseilumlaufbahn	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3
- Umlaufbahn mit doppelter Förderseilschle	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
- Gruppenumlaufbahn	-	-	-	1	1	2	2	-	-	6
- Doppelsesselbahn (kuppelbar)	-	-	-	-	-	-	2	1	-	3
- Dreisesselbahn (kuppelbar)	-	2	-	-	3	1	3	4	-	13
- Viersesselbahn (kuppelbar)	-	8	1	3	25	14	56	9	-	116
- Sechssesselbahn (kuppelbar)	-	1	-	1	15	2	17	7	-	43
- Achtsesselbahn (kuppelbar)	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
<b>Hauptseilbahnen, Summe</b>	-	<b>29</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>91</b>	<b>29</b>	<b>165</b>	<b>45</b>	-	<b>375</b>