



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

GZ. BMVIT-10.000/0019-I/CS3/2004 DVR:0000175

XXII. GP.-NR

2263/AB

2005 -01- 05

zu 2322 /J

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, 4. Jan. 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2322/J-NR/2004 betreffend "Seilbahnvorfall" vom 14.11.2004 in Sölden/Tirol, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 16. November 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend möchte ich festhalten, dass die gegenständliche parlamentarische Anfrage auch an die Ötztaler Gletscherbahn Gesellschaft m.b.H. & Co.KG in Bezug auf die Fragen 1 bis 6 sowie 8 zur Stellungnahme weitergeleitet und wie folgt beantwortet wurde.

Zu den Fragen 1 bis 6 sowie 8

Sind Berichte zutreffend, dass Gäste des betroffenen Schigebiets nicht nur lange nach Bahnstillstand, sondern auch nach dem Gondelabsturz mit einer anderen Bahn in den Gefahrenbereich transportiert wurden?

Sind Berichte zutreffend, dass dabei keine Information über den "Vorfall" erfolgte?

Sind Berichte zutreffend, dass diesen Gästen ein "Weiterweg" von jener Bahn bergwärts empfohlen wurde, der sie in die unmittelbare Gefahrenzone unterhalb der defekten Bahn brachte?

Sind Berichte zutreffend, dass Mitarbeiter des Seilbahnunternehmens in dieser etwa einstündigen Phase nach dem Beginn des "Vorfalls" nicht über diesen bzw. dessen Tragweite informiert waren?

Sind Berichte zutreffend, dass die Öffentlichkeit erst lange im nachhinein auch vom Absturz einer Gondel informiert wurde?

Wie war der Entscheidungsablauf über die Bergungsaktion in zeitlicher und hierarchischer Hinsicht?

Welche Folgen hätte ein "Vorfall" dieser Art kurz vor Betriebsschluß und eine folglich bis Mitternacht oder darüber hinaus andauernde Rettungsaktion für die Gesundheit der betroffenen SeilbahnbenutzerInnen gehabt?

Die erste Sektion der Schwarzen Schneidbahn wurde nach dem Leerfahren im Notbetrieb in Betrieb gehalten, um die geborgenen Gäste abzutransportieren. Überdies diente die erste Sektion zum Transport der Bergemannschaft sowie aller notwendigen Geräte.

Die Fahrgäste wurden über die Lautsprecheranlagen informiert. Überdies waren an den Absperrungen Posten postiert, die die Gäste ebenfalls über den Vorfall informierten. Weiters wurden die Gäste an den Talstationen der 8 EUB Schwarze Schneid und der 4-er Sesselbahn Rettenbach-Joch informiert.

Jene Mitarbeiter, die im Rahmen des Bergeinsatzes tätig waren, waren voll informiert, ihre primäre Aufgabe war es, für die Bergung zu sorgen, es ist daher nicht auszuschließen, dass Mitarbeiter des Unternehmens nicht über alle Einzelheiten informiert waren.

Zum Entscheidungsablauf über die Bergungsaktion in zeitlicher und hierarchischer Hinsicht werden ein Protokoll des Bezirksgendarmeriekommandos Imst sowie eine Aufstellung der Hilfsmannschaften und der jeweiligen Personenzahl beigelegt.

Als Einsatzleiter fungierte Manfred Fiegl, Verantwortlicher der Pistenrettung in den Gletscherskigebieten der Bergbahnen Sölden. Herr Fiegl ist seit 1.5.1981 Mitarbeiter der Öztaler Gletscherbahn.

Unterstützend fungierten unterhalb der Stütze 8 als Koordinator Betriebsleiter Helmut Kuprian von der Skiliftgesellschaft Sölden – Hochsölden GmbH und oberhalb der Stütze 8 Betriebsleiter-Stellvertreter Michael Maier, ebenfalls von der Skiliftgesellschaft Sölden - Hochsölden GmbH.

Den Einsatzkräften ist eine, in Anbetracht der äußeren Bedingungen (Kälte, Wind, einbrechende Dunkelheit) großartige Leistung gelungen. Alle 113 Fahrgäste, ebenso wie alle im Einsatz befindlichen Retter, blieben unverletzt. Die in der Frage angenommene zeitliche Verschiebung würde auch zu einer entsprechenden zeitlichen Verschiebung der gesamten Rettung führen, weitere Auswirkungen werden nicht gesehen.

Frage 7:

Sind Berichte zutreffend, wonach 14 Gondeln/Kabinen der Seilbahn mit insgesamt 113 Personen betroffen waren?

Antwort:

Ja, die Berichte sind zutreffend.

Frage 9:

Welche Folgen hätte ein ähnlich gelagerter "Vorfall" bei Bahnen, die wegen noch weit höheren Grundabstandes keine Abseilbergung zulassen, wie etwa bei der neuen Seilbahn in Kitzbühel mit 400 m Grundabstand? Bis zu welcher Windgeschwindigkeit ist die bei dieser neuen Seilbahn vorgesehene "Fahrrad-Bergebahn" zuverlässig verwendbar?

Antwort:

Bei der 2004 in Betrieb genommene Seilbahn in Kitzbühel handelt es sich um ein völlig anderes Seilbahnsystem, das erstmals in Österreich errichtet wurde. Dabei sind auf jeder Seite zwei Tragseile vorgesehen, die sowohl für die Seilbahnkabinen als auch für den Bergewagen die Spur bilden. Damit ist auch eine wesentlich höhere Verfügbarkeit der Seilbahn bei Wind gegeben.

Die erste Maßnahme bei Ausfall des Hauptantriebes (Stillstand der Seilbahn) ist eine Weiterbeförderung mit dem Notantrieb bei aktiven Überwachungseinrichtungen beim Notantriebsfahren. Sollte wider Erwarten auch das Fahren mit dem Notantrieb nicht möglich sein (wie z.B. bei einem Bruch der Antriebs- oder Gegenscheibe), ist bei der Seilbahn "Schwarze Schneid" eine Bergung der Fahrgäste mittels Abseileinrichtungen vorgesehen. Bei der Seilbahn "3-S Safari Express" in Kitzbühel werden bei Unbeweglichkeit der Seilbahn im Bereich sehr großer Bodenabstände die Fahrgäste mit einer Bergbahn in die Stationen gebracht. Diese Bergbahn hat besondere konstruktive Maßnahmen auf dem Laufwerk (Gegenrollen), die ein Entgleisen auch bei sehr starkem Wind verhindern.

Frage 10:

Sind Berichte zutreffend, dass etwa eine Woche vor dem "Vorfall" an einer anderen, technisch vergleichbaren Bahn im Schigebiet Sölden eine Bergeübung durchgeführt wurde, bei der eine andere Bergetechnik für einen solchen "Vorfall" vorgestellt wurde, deren Installierung jedoch aus ökonomischen Gründen nicht erfolgt(e)?

Antwort:

Die Verpflichtung des Seilbahnunternehmens zur Durchführung jährlicher Bergeübungen ergibt sich aus der Betriebsvorschrift, in der auch die Anzahl und Art der Bergegeräte festgehalten ist; diese entsprechen dem Stand der Technik. Die Verwendung anderer Bergesysteme wäre genehmigungspflichtig, ein diesbezüglicher Antrag des Seilbahnunternehmens liegt nicht vor.

Frage 11:

Welche Änderungen bei den Prüfzyklen und den einzelnen im Zusammenhang mit diesem "Vorfall" relevanten Seilbahnkomponenten bzw. organisatorischen Abläufen sind für eine Bahn dieser Bauart seit dem Inkrafttreten des Seilbahngesetzes schlagend geworden? Bitte um detaillierte Gegenüberstellung im einzelnen.

Antwort:

Spezielle organisatorische oder auch betriebliche Abläufe sind im Seilbahngesetz diesbezüglich nicht verankert. Im Seilbahngesetz 2003 wird dezitiert für jede Seilbahn eine speziell anlagetypische Betriebsvorschrift gefordert, die das Verhalten von den Bediensteten der Seilbahn im Normalbetrieb und bei Auftreten besonderer Umstände regelt. Eine Änderung durch das Seilbahngesetz 2003 ist dabei nicht eingetreten.

Frage 12:

Welche Kontroll-, Prüf- und Aufsichtsmaßnahmen für eine Bahn dieser Bauart sind mit dem Inkrafttreten des Seilbahngesetzes bzw. darauf beruhenden Verordnungen a) auf das Seilbahnunternehmen selbst bzw. einzelne seiner MitarbeiterInnen, b) von der Seilbahnbehörde auf Dritte übergegangen?

Antwort:

zu a)

Durch das Inkrafttreten des Seilbahngesetzes 2003 sind nach der Inbetriebsetzung der Seilbahn keine Kontroll-, Prüf- und Aufsichtsmaßnahmen für eine Seilbahn dieser Bauart auf das Seilbahnunternehmen selbst bzw. einzelne seiner Mitarbeiter übergegangen. Diese Maßnahmen sind unverändert geblieben. Es handelt sich dabei um ein sehr engmaschiges Kontroll- und Überwachungssystem, bei dem die Seilbahnbediensteten in der Verantwortung des verantwortlichen Betriebsleiters der Seilbahn, externe Stellen (akkreditierte Stellen), Sachverständige des bmvit oder akkreditierte Stellen regelmäßige und festgelegte Überprüfungen vornehmen müssen.

zu b)

Gemäß Seilbahngesetz 2003 vom 21. November 2003 und auf Grundlage der Richtlinie 2000/9/EG vom 20. März 2000 werden zur Überprüfung der Sicherheitsbauteile und Teilsysteme einer Seilbahn benannte Stellen (notified bodies) zur Beurteilung beigezogen. Diese stellen über die von Ihnen zu prüfenden Sicherheitsbauteile und Teilsysteme Bauteilzertifikate aus. Mit der Vorlage der Konformitätserklärung durch den Hersteller ist dargelegt, dass der Hersteller eine benannte Stelle beigezogen hat und bestätigt, dass die grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang II der Seilbahnrichtlinie 2000/9/EG eingehalten und erfüllt sind und den Betriebsbedingungen bei dieser Seilbahn entsprechen.

Frage 13:

Wie oft haben Sie bzw. Ihr Ressort sich in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004

- a) schriftliche Überprüfungsaufzeichnungen österreichischer Seilbahnbetreiber insgesamt,
- b) derartige Aufzeichnungen des Seilbahnbetreibers "Bergbahnen Sölden",
- c) derartige Aufzeichnungen der von der "Vereinigten Bergbahnen GesmbH" betriebenen Seilbahnen vorlegen lassen?

Antwort:

Bei jeder Seilbahn in Österreich muss gemäß Betriebsvorschrift jährlich eine genaue Untersuchung aller Seilbahnanlagebauteile durchgeführt. Der Betriebsleiter ist dabei jene Person, die diese Untersuchungen durchführt und bestätigt. Der Betriebsleiter ist eine speziell ausgebildete Fachkraft, der vor seiner Bestellung als Betriebsleiter mehrere Prüfungen und entsprechende Praxisnachweise ablegen bzw. vorlegen muss. Diese Berichte über die Hauptuntersuchung werden für jede Seilbahn jährlich der zuständigen Behörde vorgelegt.

Spezielle Untersuchungsergebnisse an sicherheitsrelevanten Bauteilen, wie z.B. die Aufzeichnungen über die Kontrollen der in Betrieb befindlichen Seile oder von dauerbeanspruchten Bauteilen, werden termingemäß erfasst und überwacht.

Frage 14:

Wieviele zusätzliche Überprüfungen im Sinne von § 50 Seilbahngesetz haben Sie seit Inkrafttreten des Seilbahngesetzes veranlasst, und wie sieht hier der Vergleich zur vorherigen Situation aus?

Antwort:

Seit Inkrafttreten des Seilbahngesetzes 2003 wurden im Sinne § 50 Seilbahngesetz 2003 zusätzlich zu den gemäß SeilbÜV vorgesehenen periodischen Überprüfungen von den in Kompetenz des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie stehenden Seilbahnen zusätzlich 7 Seilbahnen überprüft.

Frage 15:

Halten Sie die Tatsache, dass umfassende Überprüfungen von Seilbahnen durch unabhängige Externe nur alle fünf Jahre erforderlich sind, angesichts dieses nach nur einjähriger Betriebsdauer eingetretenen "Vorfalls" für hinreichend?

Antwort:

Ja. Der Betriebsleiter hat die Aufgabe für einen sicheren Betrieb zu sorgen. Damit dies sichergestellt ist, sind umfangreiche Kontrollen täglich, wöchentlich, monatlich, jährlich und mehrjährig an der Seilbahn vorzunehmen. Es ist bei dem Ereignis "Absturz einer Kabine" noch nicht geklärt, ob die Kontrollen, die durch das Seilbahnunternehmen vorzunehmen sind, unzureichend vorgenommen wurden. Auch bei einer Änderung der externen Kontrollfristen auf eine kürzere Zeitspanne hätte dies an dem Vorfall nichts geändert.

Frage 16:

Werden Sie angesichts der beiden jüngsten Seilbahn"vorfälle" in Gmunden und Sölden eine Aufstockung des Seilbahnkontrollpersonals in die Wege leiten, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Mit Inkrafttreten des Seilbahngesetzes 2003 wurden für die Seilbahnabteilung ein weiterer technischer Mitarbeiter sowie eine juristische Mitarbeiterin aufgenommen.

Frage 17:

Werden Sie dafür sorgen, dass die nötigen Untersuchungen der möglicherweise oder tatsächlich „vorfallsauslösenden“ Seilbahnkomponenten sowie die sich daraus ergebenden Folgeaktivitäten ohne Zeitdruck betriebswirtschaftlicher oder lokalpolitischer Art erfolgen können?

Antwort:

Ja.

Frage 18:

Werden Sie die vom Seilbahnbetreiber und von einem leitenden Angestellten des Seilbahnherstellers öffentlich angekündigten „provisorischen“ Lösungen zur Überbrückung z.B. des sicherheitsrelevanten zerstörten Steuerkabels unterstützen?

Antwort:

Die Seilbahnbehörde hat nicht provisorische Lösungen zu unterstützen, sondern lediglich festzustellen, ob von einem Seilbahnunternehmen geplante Maßnahmen, auch wenn sie nur vorübergehender Natur sind, die Voraussetzungen für eine Genehmigung entsprechend den Grundsätzen von Sicherheit und Ordnung erbringen.

Frage 19:

Sind diese konkret beabsichtigten „provisorischen“ Lösungen genehmigungs-/bewilligungspflichtig oder genehmigungs-/bewilligungsfrei, falls letzteres, warum?

Antwort:

Sie bedürfen einer Baugenehmigung und Betriebsbewilligung.

Frage 20:

Auf welcher Grundlage werden Sie bei Verlegung von Provisorien z.B. über eine naheliegende andere Seilbahnanlage Gefährdungen der BenutzerInnen dieser anderen Seilbahnanlage ausschließen?

Antwort:

Das Provisorium betrifft die unterirdische Verlegung des Steuerkabels in das Gletschereis. Die Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für die Verlegung des Steuerkabels erfolgte nach dem Seilbahngesetz 2003. Damit wurde die Erstellung einer Sicherheitsanalyse, in der alle Gefahren, die die Verlegung mit sich bringen kann, untersucht und in einem abschließenden Sicherheitsbericht beurteilt. Provisorisch bedeutet hier in diesem Zusammenhang, dass das Seilbahnunternehmen aufgrund der Gletschereisbewegung nicht jährlich umfangreiche Versetzmaßnahmen treffen will, sondern eine endgültige andersgeartete Konstruktionslösung anstrebt.

Frage 21:

Wie werden Sie Kettenreaktionen der hier eingetretenen Art in Zukunft vorsorglich ausschließen? Durch welche Auflagen baulicher und/oder technischer Art wird künftig insbesondere a) das Lösen einer Gondel vom Seil außerhalb der Stationsbereiche, b) das "Verhängen" schadhafter Seilbahnkomponenten mit Gondeln oder anderen Komponenten bei allen österreichischen Seilbahnen zuverlässig verhindert werden?

Antwort:

Die dem Bauentwurf zugrunde liegenden Berechnungen eines Zivilingenieurs weisen einen kleinsten Vertikalabstand zwischen der tiefsten Lage des Steuerkabels und den Kabinen von mehreren Metern aus. Die Lage des Steuerkabels und die Seile der Seilbahn sind regelmäßig vom Seilbahnunternehmen zu prüfen und einzustellen, wobei sowohl Kontrollanzeigen als auch Überwachungseinrichtungen bei der Seilbahn für die Lage des Kabels und der Seile vorhanden sind. Erst aufgrund der Ermittlungen wird sich zeigen, welcher Umstand tatsächlich zu dem Verfangen des Steuerkabels mit den Kabinen führte.

Mit freundlichen Grüßen



2 Beilagen

Aufstellung der Personenanzahl der einzelnen Rettungsteams vom Bergeinsatz Seilbahnvorfall 14.11.2004

Mitarbeiter der Bergbahnen Sölden	50 Personen
Freiwillige Feuerwehr	40 Personen
Bergrettung Sölden	18 Personen
Bergrettung Längenfeld	12 Personen
Rotes Kreuz	18 Personen
Alpin 2	4 Personen
Alpingendarmerie	<u>3 Personen</u>
	<u>145 Helfer</u>

Gendarmerie Bundespolizei
Innsbruck



Zu GZ EI/2357/2004

Innsbruck 16.11.2004

Chronologischer Ablauf über
Bergungsablauf am 14.11.2004

13:33 Uhr Stillstand der Kuppelbahn Schwarzen-Schneid am Rettenbachferner.
Fehlersuche durch Stationsbediensteter u. Zuziehung des Betriebselektikers –
FREIDL Gernot, der in der Werkstatt am Rettenbachferner war.
Dieser musste zur Mittelstation auffahren u. traf ungefähr ca. 20 bis 25
Minuten später ein. Neben anderen Störungen konnten am Seilpult auch die
Störung „Kommunikation“ auf Fehlerbehebung war nicht möglich, daher er-
folgte eine Rückfrage bei der Fa. Doppelmayr (B. Anstufel).
Fehlersuche – bis auf Störung Kommunikation – war erfolgreich, da keine
Fehler gefunden.
Deshalb Streckenkontrolle durch die Stationsbediensteten (Mittelstation u.
Bergstation u. anschließend Umschalten auf Notbetrieb).
Nach kurzer Fahrt auf Notbetrieb – stürzte die Gondel im Bereich der Stütze 8
ab und das Kommunikationkabel fiel herab und über das Seil des in Betrieb
befindlichen Karleskogel-Schleppliftes

EINSATZPROTOKOLL:

14:20 Uhr Verständigung der Pistenrettung (Manfred FIZGL) über Stillstand der
Schwarze-Schneid-Bahn und der Notwendigkeit einer Evakuierung der
Fahrgäste

Überschlagsrechnung wie viele Personen zu Bergen – Rechnung der Ein- satzleitung zwischen 100 u. 120 Fahrgäste

14:22 Uhr Verständigung der Bergrettung Sölden (Fiegl. Josef) wegen Bergrettungs-
Einsatz u. Hubschrauber (Alpin 2, der in Sölden stationiert ist!)

14:25 Uhr Verständigung GP Sölden, mit Auftrag der Verständigung der BH etc

14:35 Uhr Mitteilung der Bezirksleitzentrale der Gend., dass Christophorus V in Richtung
Sölden gestartet. Müsste zu Notarzteeinsatz auf der Gletscherstraße umgedirigiert
werden

14:40 Uhr Notarzhubschrauber Martin 2 u. BMI (Libelle) angefordert

14:41 Uhr Start des NAH Martin 2 in Innsbruck

14:44 Uhr Alpin 2 erreicht Bergeversuch aufgrund des heftigen Windes ab

14:53 Uhr Verständigung Bergrettung Längenfeld über Notruf 140

15:00 Uhr Mit Bergung bei den Kabinen im Bereich Talstation u. bei der Bergstation
wird begonnen.

15:04 Uhr Verständigung der Freiwilligen Feuerwehr über Stufenalarm u. starker
Alarmierung u. in weiterer Folge Verständigung der FF W von Zwieselstein,
Gurgl u. Längenfeld

15:05 Uhr Im Restaurant Vorsorge getroffen, dass Gäste in Kabinen mit Tee versorgt
werden etc. li.

10.12.04 FR 10:09 FAX 0043124500335

KWR-RECHTSANWALT
SÖLDEN HUGO-S.

SEITE 4

- Verständigung des Bereitschaftsdienstes des Roten Kreuzes am Rettenbach-Ferner über Situation u. Einleitung von Maßnahmen seitens des RK (Kat-Team etc.)
- 15.15 Uhr HS des BMI kann aufgrund des Windes nicht helfen u. mit sich in Seilen in Bereitschaft – ev. Beruhigung des Windes. Mann n. 2 Einsatz wg. Wind abgebrochen u. Rückflug zum Stützpunkt.
- 15.30 Uhr Neuerlicher Versuch von Hubschrauber - Alpin 2 - Bergemannschaften auf Kabinen abzusetzen bzw. gerissenes Seil zu bergen. - Fehlgeschlingen u. Vorhaben vorläufig abgebrochen (Boiger Wind) – Rückflug nach Sölden.
- 16.00 Uhr Rückflug von HS des BMI
- VOR Einbruch der Dunkelheit gelingt es dem Hubschrauber Alpin 2 auf 2 Gondel Bergmannschaften abzusetzen!!!
- 18.10 Uhr Ca. die Hälfte der Personen sind geborgen u. wurden bei der Mittelstation bzw. Dann auch noch bei der Talstation von der Rettung registriert (Nameslisten)
- 21.15 Uhr Abschluss der Bergeaktion – alle Fahrgäste u. auch die Bergemannschaften sind unverletzt bei der Talstation.

Daten stammen aus dem Protokoll der Gendarmerie (GP Sölden u. Beamten die am Gletscher eingesetzt waren.

Protokolle des Roten Kreuzes und der Bergrettung sind noch ausständig – wurden aber bereits angefordert.

Für die Richtigkeit:

(Gasteiger Peter eh)