

XXII. GP.-NR**2322 /J****16. Nov. 2004****ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend "Seilbahnvorfall" vom 14.11.2004 in Sölden/Tirol

Am 14. November dieses Jahres kam es im Öztaler Gletscher-Schigebiet Sölden/Rettenbachferner zu einem Seilbahnunfall, der nur durch großes Glück keine Opfer unter den Gästen des Schigebiets forderte. Unter anderem stürzte eine – glücklicherweise leere - Gondel 40 Meter tief in hochalpinem Gelände ab, obwohl sich diese nach den Worten des Betriebsleiters eigentlich nicht vom Seil hätte lösen dürfen; auch führte der kurz nach Mittag geschehene Unfall zu einer achtstündigen Bergungsaktion, die erst in den Nachtstunden abgeschlossen werden konnte.

Noch am Folgetag war seitens des Betreiberunternehmens eine einzige dürre, unter dem harmlosen Titel „Seilbahnvorfall vom 14.11.2004“ stehende Mitteilung öffentlich zugänglich. Diese hatte folgenden Wortlaut:

„Sölden, 15.11.2004

Bei der 2. Sektion der Schwarze Schneidbahn am Rettenbachgletscher kam es zu einem Stillstand der Bahn, einem Riss des Steuerkabels und zum Absturz einer leeren talwärts fahrenden Gondel.

In der Folge wurden durch eine manuelle Bergung alle 113 Fahrgäste unverletzt aus den Gondeln geborgen.

Derzeit untersucht die Behörde sowohl das gerissene Steuerkabel als auch die abgestürzte Gondel.

Bei der Schwarze Schneidbahn handelt es sich um eine 8 Personen-Einseilumlaufbahn, die im Herbst 2003 in Betrieb genommen wurde.

Man hofft, daß die Anlage zum kommenden Wochenende wieder in Betrieb gehen kann.

Bergbahnen Sölden“

Dem Seilbahnunternehmen sowie auch dem Herstellerunternehmen scheint somit schnellstmögliche Wiederinbetriebnahme der Bahn, nach Medienberichten auch mittels Provisorien (zB provisorisches Steuerkabel) wichtig zu sein, der Bürgermeister der Standortgemeinde beklagte via Medien vor allem Image-Nachteile. Im Kontrast zu diesen unmittelbar nach einem nur durch Zufall ohne Todesopfer verlaufenen „Vorfall“ doch bemerkenswerten Prioritätensetzungen stehen unmittelbar nach dem Unglück veröffentlichte Augenzeugenberichte, in denen hinterfragenswerte Details angeführt wurden. Diesen Berichten zufolge seien Gäste noch lange nach eingetretenem Stillstand der Bahn und auch noch nach Kabelriß und Gondelabsturz über eine parallel verlaufende Bahn ins Unglücksgebiet transportiert worden. Dabei sei – auf dem von SeilbahnmitarbeiterInnen empfohlenen Weiterweg von dieser Bahn zu einem nicht direkt anschließenden Schlepplift – auch das unmittelbare Gefahrengebiet unterhalb der Gondelbahn zu

durchqueren gewesen, wodurch im Moment des Kabelrisses und Gondelabsturzes mehrere Personen zusätzlich gefährdet gewesen seien; eine halbe Stunde nach Beginn des Unglücks hätten an der Talstation weder das Seilbahnpersonal noch „Bergwacht“ oder Gendarmerie etwas vom Unglück gewusst; rund eine Stunde lang sei keine Information der über 100 in den stillstehenden Gondeln befindlichen Personen erfolgt; schließlich sei die Öffentlichkeit erst nach der stundenlangen Rettungsaktion darüber informiert worden, dass zuvor bereits eine Gondel abgestürzt war.

Aussagen eines leitenden Angestellten des Seilbahnunternehmens lassen zudem darauf schließen, dass Unterkühlungen der betroffenen SeilbahnbenutzerInnen nur aufgrund weiterer glücklicher Umstände – nämlich wegen der vollen Besetzung der Gondeln - ausblieben.

So erfreulich es ist, dass infolge des enormen Einsatzes der ehren- und hauptamtlichen Rettungsmannschaften und infolge glücklicher Umstände bei Gondelabsturz und Kabelriß letztlich niemand zu Schaden kam, lässt dieser „Vorfall“ doch einige Fragen offen. Schließlich bilden konsequente Unfallursachenerhebungen die Basis für die Verbesserung der Sicherheit von Seilbahnen bzw. die Vermeidung von Unfällen und stärken das Vertrauen der TouristInnen,

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

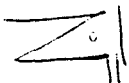
ANFRAGE:

1. 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?
2. Sind Berichte zutreffend, dass dabei keine Information über den „Vorfall“ erfolgte?
3. 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?
4. 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?
5. Sind Berichte zutreffend, dass die Öffentlichkeit erst lange im nachhinein auch vom Absturz einer Gondel informiert wurde?
6. Wie war der Entscheidungsablauf über die Bergungsaktion in zeitlicher und hierarchischer Hinsicht?
7. Sind Berichte zutreffend, wonach 14 Gondeln/Kabinen der Seilbahn mit insgesamt 113 Personen betroffen waren?
8. 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?
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 400m Grundabstand? Bis zu welcher Windgeschwindigkeit ist die bei dieser neuen Seilbahn vorgesehene „Fahrrad-Bergebahn“ zuverlässig verwendbar?
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 Installation jedoch aus ökonomischen Gründen nicht erfolgt(e)?
 11. Welche Änderungen bei den Prüfzyklen und den einzelnen im Zusammenhang mit diesem „Vorfall“ relevanten Seilbahnkomponenten bzw. organisatorischen Abläufe sind für eine Bahn dieser Bauart seit dem Inkrafttreten des Seilbahngesetzes schlagend geworden? Bitte um detaillierte Gegenüberstellung im einzelnen.
 12. Welche Kontroll-, Prüf- und Aufsichtsmaßnahmen für eine Bahn dieser Bauart sind mit dem Inkrafttreten des Seilbahngesetzes bzw. darauf beruhender Verordnungen a) auf das Seilbahnunternehmen selbst bzw. einzelne seiner MitarbeiterInnen, b) von der Seilbahnbehörde auf Dritte übergegangen?
 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?
 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?
 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?
 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?
 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?
 18. Werden Sie die vom Seilbahnbetreiber und von einem leitenden Angestellten des Seilbahnherstellers öffentlich angekündigten „provisorischen“ Lösungen zur Überbrückung zB des sicherheitsrelevanten zerstörten Steuerkabels unterstützen?
 19. Sind diese konkret beabsichtigten „provisorischen“ Lösungen genehmigungs-/bewilligungspflichtig oder genehmigungs-/bewilligungsfrei, falls letzteres, warum?
 20. Auf welcher Grundlage werden Sie bei Verlegung von Provisorien zB über eine naheliegende andere Seilbahnanlage Gefährdungen der BenutzerInnen dieser anderen Seilbahnanlage ausschließen?
 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?

✓ J. Ren - felsee



✓ - Rose

toel

Abd,