

Seilbahnen: Benützung auf eigene Gefahr

Die Kontrolle der Sicherheit ist bei den Schweizer Seilbahnen immer weniger gewährleistet. In Österreich und Deutschland werden die Bahnbetreiber bedeutend schärfer unter die Lupe genommen.

Wer ein Auto fährt, muss es in regelmässigen Abständen auf die Strassentauglichkeit überprüfen lassen. Und: Ohne den Nachweis einer genügenden Haftpflichtversicherung gibts keine Nummer.

Seilbahnen gibt es in der Schweiz zwar deutlich weniger als Autos – aber regelmässige Sicherheitskontrollen sind Vergangenheit. Und die Versicherungspflicht ist minim (siehe Box Seite 10).

Ab sofort müssen Seilbahnen keine technische Prüfung mehr durchführen lassen, wenn sie ihre Betriebsbewilligung nach zwanzig Jahren erneuern lassen möchten. Während bisher Ingenieure des Bundesamts für Verkehr (BAV) die Anlagen vor Ort überprüfen konnten, orientiert sich das Amt nun lediglich an den eingereichten Unterlagen der Bahnbetreiber.

Und Unterlagen zu Sicherheitsaspekten darf das BAV bei einer Verlängerung der Betriebsbewilligung nicht mehr anfordern, wenn sich aus den Unterlagen der Betreiber keine Hinweise auf unsorgfältigen Betrieb ergeben.

Starke Seilbahn-Lobby im Parlament schwächte die Kontrolle

Dies ist das groteske Fazit aus einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. Juli 2009. Ihm liegt ein Rechtsstreit zwischen der Zermatt Bergbahnen AG und dem Bundesamt für Verkehr zugrunde. Das Bergbahnunternehmen erhielt vor einem Jahr die Verlängerung der Betriebsbewilligung des Sesselliftes Patrullarve-Blauherd für weitere 25 Jahre. Dies allerdings unter der Bedingung, dass ein Bericht eines Experten mit sicherheitsrelevanten Unterlagen nachgereicht werde.

Dagegen legte die Zermatter Bergbahnen AG, das fünfgrösste Seilbahnunternehmen der Schweiz, Beschwerde ein. Begründung: Zusatzberichte von Fachleuten könnten nur dann verlangt werden, wenn grundlegende Anforderungen nicht erfüllt seien. Dies sei aber nicht der Fall. Die Beschwerde wurde vom Bundesverwaltungsgericht gutgeheissen.

Hintergrund des Entscheids:

Seit Januar 2007 ist das neue Seilbahngesetz in Kraft. Der Bundesrat wollte zwar die frühere Praxis beibehalten. Die lautete: Betreibergesellschaften mussten nicht nur bei der erstmaligen Inverkehrsetzung einer Seilbahn Sicherheitsnachweise erbringen, sondern auch bei jeder Erneuerung der Bewilligung.

Im National- und Ständerat unterlagen jedoch die Befürworter einer solchen Regelung. Die Lobby der Bergbahnen argumentierte, «die Verantwortung für die Sicherheit trage das Unternehmen». Deshalb könne es nicht angehen, dass alle zwanzig Jahre eine Sicherheitsprüfung zu erfolgen habe. Eine erneute Prüfung sei auch unnötig, da die Anlagen ja dauernd in Stand gehalten würden.

Für die Erneuerung der Konzession genügt der normale Postweg

Das gestützt auf die Mehrheit des Parlaments nun abgespeckte Verfahren freut die Bergbahnbetreiber, spart es doch Zeit und Geld. Eine Erneuerung ablaufender Konzessionen und Betriebsbewilligungen ist rasch und auf dem Postweg möglich. Bestehen bleiben die Jahresberichte ans Bundesamt.

Christen Baumann, Geschäftsführer der Zermatt

Bergbahnen AG, meint, dass damit der administrative Aufwand für die Betreiber sowie der Dialog mit dem Bundesamt noch intensiv genug sei.

BAV-Sprecher Gregor Saladin bestätigt die neue Praxis: «Die Bergbahnen müssen zukünftig mehr Verantwortung übernehmen.» Eine technische Kontrolle der Bahn werde nun nur noch bei einer neuen Anlage, einem Umbau oder bei begründetem Verdacht auf Unvorsorgfalt durchgeführt. Und wann besteht ein solcher Verdacht? Saladin: «Beispielsweise nach Unfällen oder bei Hinweisen von Passagieren oder Medien.»

Seilbahnen ignorierten eine Aufforderung des Bundesamtes

Wie gut es um die behördliche Kontrolle der Sessellifte und Seilbahnen in der Schweiz bestellt ist, zeigt auch die Erfahrung nach dem tödlichen Sesselliftunfall auf der Kleinen Scheidegg Anfang 2008 (siehe Chronologie). Damals veranlasste die Behörde eine sicherheitstechnische Umfrage bei allen sogenannten Einseilumlaufbahnen, die vor dem Jahr 2000 in Betrieb genommen worden waren. Gut die Hälfte der 650 Seilbahnunternehmen wurden dazu befragt.

Ergebnis war, dass bei einem Teil der Anlagen aus den Sech-

ziger- und Siebzigerjahren einige technische Details nicht mehr den Sicherheitsstandards entsprachen. Ein Teil der Unternehmen erklärte, wie sie diese Mängel beheben wollten.

75 Bahnen reagierten nicht auf die Sicherheitsumfrage des Bundesamtes und erhielten darauf eine nochmalige Frist bis April 2009. Ferner auferlegte man ihnen betriebliche Einschränkungen, wie zum Beispiel die Einstellung des Betriebs schon bei geringen Windstärken.

Bundesamt hat keinen Überblick über säumige Seilbahnen

Rund ein Drittel der 75 säumigen Bahnen liess auch diese Frist ungenutzt verstreichen. Ob sie in der Zwischenzeit Stellung genommen haben oder Konkurs gegangen sind, konn-

te das BAV bis Redaktionsschluss nicht herausfinden. Ob die betrieblichen Einschränkungen von den veralteten Anlagen eingehalten werden, kann beim Bundesamt angeblich «aus Ressourcengründen» ebenfalls nicht kontrolliert werden.

Österreich: Alle fünf Jahre werden die Bahnen kontrolliert

In Österreich nimmt man das Problem ernst. Hier wird jede der knapp 1000 Bahnanlagen alle fünf Jahre von einer akkreditierten Stelle begutachtet. Diese überprüft, ob die Bahn dem genehmigten Zustand entspricht oder ob es Änderungen gab. Das Protokoll geht an die zuständige Seilbahnbehörde beim Bund. Während die Betriebsbewilligung unbefristet vergeben wird, ist die Konzessi-

on für 30 bis 40 Jahre gültig. Nach Ablauf dieser Zeit erfolgen eine spezielle Überprüfung durch die Behörde sowie nötige Um- und Aufrüstungen.

Der Betriebsleiter trägt zwar auch in Österreich eine hohe Verantwortung. So muss er zum Beispiel die jährliche Revision vornehmen oder etwa bei Sturm eine Straffung der Seile veranlassen. Die staatliche Kontrolle geht aber weiter als in der Schweiz. Jörg Schröttner, Leiter der österreichischen Seilbahnbehörde, nennt ein Beispiel: «Wenn irgendwo ein Baum auf ein Seil gefallen ist, lassen wir eine technische Überprüfung vornehmen und entscheiden dann über das weitere Vorgehen.» Auf einen Vergleich der staatlichen Überwachung Österreichs und der Schweiz angesprochen, sagt Schröttner

nur: «Die Schweiz geht einen anderen Weg als wir.»

Deutschland: Jede Bahn wird zweimal pro Jahr geprüft

Deutschland geht in Sachen Sicherheit noch weiter als Österreich: So schreibt der Gesetzgeber vor, alle 160 Seilbahnen zweimal im Jahr zu untersuchen. «Einen dieser Tests nimmt ein unabhängiger Prüfer vor, zumeist ein Sachverständiger des Technischen Überwachungsvereins», so Jutta Zenger vom Verband Deutscher Seilbahnen.

Die zweite regelmässige Prüfung führt das Seilbahnunternehmen selbst durch – und teilt sich an dieser Stelle die Verantwortung mit dem Verkehrsministerium des jeweiligen Bundeslandes.

Gertrud Rall

Schweizer Seilbahnen: Unglücke und Zwischenfälle seit 1997

14. Dezember 1996, Riederalp VS
 Gondelbahn Riederalp–Hohe Moosfluh

Ein Achsbruch an der Talstation der neuen Anlage katapultiert das Seilführungsrad weg. Die Zwölfperfekabinen federn wie am Gummiseil auf und ab. Folge: 1 Toter und 18 Verletzte. Ursache: Ein Ermüdungsbruch der Achse, weil die Sicherheitsmarge vom Hersteller falsch berechnet wurde.



3. Februar 1997, Zermatt VS
 Skilift Triftji

Das schwere Liftkabel springt aus den Rollen und schlägt mit grosser Wucht auf die Skifahrer. Drei Frauen und zwei Männer werden verletzt. Ein Opfer erleidet schwere Kopf- und Armverletzungen. Unfallursache ist ein technischer Mangel bei der Seilklemme des Skilifts.

1. Juni 1997, Dallenwil NW
 Luftseilbahn Dallenwil–Niederrickenbach

Eine mit 14 Personen besetzte Kabine prallt ungebremst in die Bergstation. Vier Personen verletzen sich dabei, eine muss hospitalisiert werden. Unfallursache: Die Luftseilbahn war auf Handbetrieb geschaltet, der Maschinist hatte die Bremsung zu spät eingeleitet.

13. Dezember 1997, Zermatt VS
 Gondelbahn Sunnegga–Blauherd

Wegen starken Windes wird die Anlage abgestellt. Kurz darauf hebt eine Böe das Zugseil bei den untersten Masten aus den Rollen. Mehrere leere Kabinen stürzen zu Boden und werden wieder hochgeschleudert. Verletzt wird niemand. 57 Personen müssen abgeseilt werden.





Unfälle und Zwischenfälle von 2002 bis heute

23. April 2002, Zermatt VS
Kabinenbahn
Zermatt-Furi

Eine unbesetzte Kabine fällt beim neunten Mast aus der Rolle und stürzt 40 Meter ab. Zu diesem Zeitpunkt sind 19 besetzte und 3 leere Kabinen unterwegs. Ursache für den Unfall: ein nicht richtig eingeschraubter Bolzen der Spannvorrichtung, der bei der Kontrolle übersehen wurde.

29. Dezember 2004, Mürren BE
Schilthornbahn

Bei einem der beiden Tragseile der Grosskabinenbahn reissen alle Stränge des Seilmantels. Der Seilkern bleibt intakt. Die Bahn kann vor dem Passieren der Schadenstelle angehalten werden. Ursache für die Beschädigung ist eine Tragseilverschiebung im Jahr 1979. Die Schäden blieben unentdeckt.

3. Januar 2008, Grindelwald BE
Sesselbahn Fallboden, Kleine Scheidegg

Ein Sessel wird von einer starken Böe erfasst und springt von der Rolle. Das Förderseil entgleist. Folge: Drei Sessel fallen aus zehn Meter Höhe in die Tiefe. Ein Deutscher stirbt noch auf der Unfallstelle, neun Personen verletzen sich. Insgesamt 75 Passagiere müssen von Bergführern abgeseilt werden.



19. Februar 2009, Seelisberg UR
Seilbahn Brunni-Weid

Auf der Talfahrt wird eine Kabine aus dem Tragseil geschleudert. Beim Aufprall am Boden öffnet sich die Tür, die Passagiere fallen heraus oder können abspringen. Ein 14 Monate altes Mädchen rutscht im sehr steilen Gelände 200 Meter in die Tiefe. Es wird unterkühlt geborgen.



HAFTPFLICHT

Mindestsumme gestrichen



Recherche:
saldo-Artikel
vom 22.11.2000

saldo berichtete vor neun Jahren, dass viele Seilbahnen auf Kosten von Unfallopfern Versicherungsprämien sparen (Ausgabe 19/00). Schäden in Höhe von Dutzenden Millionen Franken sind bei einem Seilbahnunglück nicht unrealistisch. Doch die saldo-Recherchen zeigten: Solche Summen waren damals in den wenigsten Fällen versichert. Grund: Das Bundesamt für Verkehr (BAV) schrieb den Betreibern le-

diglich eine Haftpflichtversicherung mit einer Mindestdeckung von 10 Millionen Franken vor.

Seither hat sich die Situation nicht verbessert – im Gegenteil: Das im Jahr 2007 in Kraft getretene neue Seilbahngesetz sieht gar keine Mindestsumme für die Haftpflichtversicherung mehr vor. Das BAV kann laut Gesetz aber eine Erhöhung der Versicherungssumme verlangen, wenn diese

«offensichtlich ungenügend ist». Zum Vergleich: Wer ein Auto besitzt, muss eine Autohaftpflichtversicherung abschliessen, die eine unbegrenzte Schadenssumme abdeckt.

Was «offensichtlich ungenügend» in Zahlen und in der Praxis heisst, kann BAV-Sprecher Gregor Saladin auf Nachfrage von saldo nicht sagen. Begründung: Das zuständige Personal befände sich in den Herbstferien.