

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesgesetz über die Seilbahnen zur Personenbeförderung
Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung**

Bern, im Juli 2004

Zusammenfassung der Ergebnisse

Es wird allgemein begrüsst, dass ein Seilbahngesetz geschaffen und damit eine Vereinfachung der Verfahren mit entsprechend erhöhter Rechtssicherheit angestrebt wird. Diesbezüglich wird ein Handlungsbedarf anerkannt. Auch die Beibehaltung der Konzessionierungspraxis sowie die Überführung der dafür geltenden Grundsätze von der Luftseilbahnkonzessionsverordnung ins Personenbeförderungsgesetz werden positiv aufgenommen.

Unbestritten ist ferner die geplante Harmonisierung des Seilbahngesetzes mit der Seilbahnrichtlinie der Europäischen Union (Richtlinie 2000/9EG), wobei in einzelnen Punkten noch offene, vor allem technische Fragen bestehen (z. B. Anwendung für Schlepplifte und für bestehende Anlagen).

Auf breite Kritik (vor allem Kantone, Seilbahnverband SBS und IKSS) stösst hingegen die geplante Kompetenzregelung. Die Verschiebung der Zuständigkeit für Schlepplifte und Kleinluftseilbahnen von den Kantonen zum Bund wird wegen des heute gut funktionierenden Systems grundsätzlich abgelehnt. Zudem werden Kostensteigerungen befürchtet, was die Seilbahnbranche nicht verkraften könnte. Wenn schon eine Vereinfachung der Verfahren angestrebt wird, sollte dies zu einer Kostenreduktion führen. Die Kostenfrage spielt auch im Zusammenhang mit den Gebühren eine Rolle.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der geplanten Neuen Regionalpolitik vermissen mehrere der Vernehmlassenden im Gesetz eine Bestimmung zur wirtschaftlichen Förderung von Seilbahnen bzw. der Seilbahnbranche - andererseits lehnen dies einige wenige explizite ab.

Ebenfalls kontrovers aufgenommen wird die vorgesehene finanzielle Absicherung der (bestehenden) Rückbaupflicht. Sie wird sowohl grundsätzlich abgelehnt, als auch ausdrücklich unterstützt.

Zahlreiche Fragen werden zu den umwelt- und raumplanungsrechtlichen sowie wirtschaftlichen Voraussetzungen zur Erteilung des Transportrechts und der Betriebsbewilligung gestellt. Weitere in der Vernehmlassung behandelte Themen sind die Verfahren (Inhalt, Ablauf, Methode, Dauer, Mitwirkung), die Behandlung von Nebenanlagen (Pisten, Beschneiungsanlagen), Statistik, Personalausbildung, Arbeitsrecht, Ausführungsbestimmungen, Enteignungsrecht, Delegation von Aufsichtsaufgaben, Mineralölsteuer, Postsachentransporte, Beförderungsbestimmungen.

Inhaltverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Teilnehmer des Vernehmlassungsverfahrens	4
2.1	Kantone	4
2.2	Gerichtliche Instanzen.....	4
2.3	Politische Parteien	4
2.4	Verbände, Organisationen, Unternehmungen	4
3	Auswertung der Stellungnahmen.....	6
3.1	Förderung der Seilbahnen	6
3.2	Kompetenzteilung	6
3.3	Geltungsbereich.....	7
3.4	Umweltrechtliche Aspekte	8
3.5	Raumplanerische Aspekte	9
3.6	Harmonisierung mit dem europäischen Recht	9
3.7	Ausbildung des Personals.....	9
3.8	Betriebsbewilligung	10
3.9	Finanzielle Absicherung der Rückbaupflicht	10
3.10	Statistik.....	10
3.11	Erhebung einer Aufsichtsabgabe.....	10
3.12	Diverse Bemerkungen	10

1 Einleitung

Mit Beschluss vom 15. Dezember 2003 ermächtigte der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens zum Entwurf des Bundesgesetzes über die Seilbahnen zur Personenbeförderung.

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte bis zum 31. März 2004.

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2003 wurden mit den Einladungen an die Teilnehmer das Vernehmlassungsverfahren eröffnet.

2 Teilnehmer des Vernehmlassungsverfahrens

Zur Vernehmlassung wurden alle Kantone, zwei gerichtliche Instanzen, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, sowie interessierte Fach- und Wirtschaftsorganisationen eingeladen.

Im Einzelnen sind dies:

2.1 Kantone

AI, AR, AG, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH.

Nicht bzw. nicht inhaltlich Stellung genommen haben: SH, TG

2.2 Gerichtliche Instanzen

Schweizerisches Bundesgericht, Eidgenössisches Versicherungsgericht

2.3 Politische Parteien

FDP Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
SPS Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP Schweizerische Volkspartei
LPS Liberale Partei der Schweiz
GPS Grüne Partei der Schweiz
EDU Eidgenössische Demokratische Union

Keine Stellung genommen haben:

EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz
GB Grünes Bündnis
Lega Lega dei Ticinesi
CSP Christlichsoziale Partei
SD Schweizer Demokraten
PdA Partei der Arbeit
AL Alternative Liste
SolidaritéS

2.4 Verbände, Organisationen, Unternehmungen

SBS	Seilbahnen Schweiz
IKSS	Interkantonales Konkordat für Seilbahnen und Skilifte
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete
SHV	Schweizer Hotelier-Verband
STV	Schweizer Tourismus Verband

VCS	Verkehrsclub der Schweiz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
TCS	Turingclub Schweiz
Pro Bahn Schweiz	
SEV	Schweizerischer Eisenbahnen- und Verkehrspersonal-Verband
FER	Fédération des Entreprises Romandes
SBV	Schweizer Bauernverband
CP	Centre Patronal
Schweizer Gemeindeverband	
Die Post	
ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
Pro natura	
SL	Schweizer Stiftung für Landschaftsschutz- und pflege
WWF	World Wildlife Fund Schweiz
economiesuisse (hat Walliser Industrie- und Handelskammer/WIH sowie den Schweizerischen Versicherungsverband mit einbezogen)	
Garaventa	

Nicht bzw. nicht inhaltlich Stellung genommen haben:

WEKO	Wettbewerbskommission
Schweizerischer Arbeitgeberverband	
SBMV	Schweizerischer Baumeisterverband
Gesellschaft zur Förderung der schweizerischen Wirtschaft	
Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels	
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
VSA	Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände
CNG	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz
LFSA	Landesverband freier Schweizerischer Arbeitnehmer
SKV	Schweizerischer Kaufmännischer Verband
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
Transfair	Christliche Gewerkschaft Service Public und Dienstleistungen Schweiz
VHTL	Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Alpen-Initiative, Initiativkomitee	
SGU	Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz
Naturfreunde Schweiz	
Société Suisse pour la Protection de l'Environnement	
StV	Schweizerischer Städteverband
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft
Doppelmayr Seilbahn AG	
Leitner AG	
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
FRC	Fédération romande des consommatrices
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
RN	Redressement National

Eingaben von nicht eingeschriebenen Adressaten

NSBIV
Gemeinde Arosa
Gemeinde Flims
Landschaft Davos Gemeinde
Zermatt Bergbahnen

Zertifizierungsstelle SIBE Schweiz

3 Auswertung der Stellungnahmen

Innerhalb der Vernehmlassung sind über 60 Stellungnahmen eingereicht worden. Die meisten haben sich allgemein zum vorgelegten Gesetzesvorentwurf geäußert, ein Teil hat auch konkrete Änderungsanträge zu den Artikeln des Gesetzes gestellt.

3.1 Förderung der Seilbahnen

Die Vernehmlassungsteilnehmer haben auf die zentrale Bedeutung der Seilbahnwirtschaft für den gesamten Schweizer Tourismus hingewiesen. Die Seilbahnen bilden einen wichtigen Wirtschaftszweig weswegen dieser Bedeutung im Gesetzesentwurf angemessene Rechnung zu tragen sei.

Die Schweizer Seilbahnen seien als KMU anzusehen und seien mit denselben Problemen konfrontiert. Der Bundesrat habe diese in den letzten Jahren verschiedentlich thematisiert und bessere Rahmenbedingungen in Aussicht gestellt. Diese Grundsätze sollen auch in der Ausgestaltung der Seilbahngesetzgebung ihren Niederschlag finden (SBS).

Zahlreiche Vernehmlassende (SBS, Schweizer Gemeindeverband, GR, GL, SAB, UR, SHV, FR) äusserten sich zum Thema Förderung der Seilbahnen. Eine solche soll im Gesetz verankert werden. Vorgeschlagen wurde eine Ergänzung des Zweckartikels. Das Gesetz soll gemäss diesen Vorschlägen der Stärkung der Seilbahnbranche dienen. Der Bund soll im Rahmen der Regionalpolitik die Entwicklungsmöglichkeiten der Seilbahnbranche fördern.

Einige der Vernehmlassenden weisen auf die Neue Regionalpolitik des Bundes hin, mit der neue noch unbekannte Instrumente vorgesehen werden (GR, GL). Das bisherige Instrument – das Bundesgesetz über die Investitionshilfe für Berggebiete – soll abgelöst werden. Wie diesbezüglich neu damit umgegangen werden soll, soll aufgezeigt werden (LU).

Es wurde auch vorgeschlagen (SAB, UR), dass die zuständigen Bundesämter eine zweckdienliche Alternative vorlegen sollen, sofern die Förderung der Seilbahnen nicht im Rahmen der Neuen Regionalpolitik umgesetzt werden könnte. Als Beispiel wird ein neues Seilbahnfördergesetz oder eine Regelung im Rahmen eines neuen Tourismusgesetzes genannt.

Drei der Vernehmlassenden (SP, SVP, AR) begrüßten ausdrücklich, dass mit dem vorgelegten Entwurf kein eigentliches Seilbahnfördergesetz geschaffen werde und der Versuchung widerstanden worden sei, unter dem Titel des Tourismus und der Randregionen, einen Anspruch der Anlagen auf staatliche Unterstützung im Gesetz festzuschreiben (SVP).

Der Kanton AR ist auch der Meinung, dass die Förderung der Seilbahnunternehmen nicht in das Seilbahngesetz gehöre.

Die SP findet es zwar zweckmässig, jedoch solle aufgezeigt werden, mit welchen Finanzierungsmodellen und Förderinstrumenten der Bundesrat seine umfassende Kompetenz im Seilbahnwesen wahrzunehmen gedenkt.

3.2 Kompetenzteilung

Die grösste Kritik betrifft die neue Zuständigkeitsregelung. Eine neue Regelung sei nicht notwendig. Dies wird damit begründet, dass das heutige System einwandfrei funktioniere.

Teilweise wird die Meinung geäussert, dass die Schlepplifte nicht in den Geltungsbereich des Gesetzes fallen sollen (GR, GL, UR, ZH, VD, JU, NE, VS, FR, NW, AI, BE, Schweizer Gemeindeverband, STV, SAB, WIH, IKSS, SHV, TCS, EDU, CVP, Gastro Suisse). Viele dieser Anlagen operierten heute an der Existenzgrenze. Die Bundeszuständigkeit berge für diese Anlagen die Gefahr einer Kostenerhöhung für die Betreiber. Aufgrund grösserer Distanz zum Bewilligungsobjekt könnten die Bewilligungs- und Kontrollkosten steigen. Damit würden die kleinen Schlepplifte hohe Nachrüstung- und Investitionskosten aufgebürdet (SBS, Schweizer Gemeindeverband, STV, GR, GL).

Zum Teil wird ausserdem geäussert (AI, UR, SG, TI, SZ, IKSS, CP, SGV, FER), dass Konzessions- und Bewilligungsverfahren nicht nur bei den Schleppliften, sondern auch bei den Kleinluftseilbahnen nicht Sache des Bundes sein solle. Die kantonalen Verfahren hätten sich bewährt. Das IKSS sei zudem eine erfahrene Kontrollstelle, die effizient und fachlich arbeite und einen guten Ruf geniesse. Dank der langjährigen Erfahrungen und der verantwortungsbewussten Arbeit der Experten seien die Unfallzahlen sehr tief.

Aus regionalpolitischer Sicht sei es auch richtig, die Zuständigkeiten bei den Kantonen zu belassen. Dabei wurde auf das Nachbarland Österreich hingewiesen, das ebenfalls die Aufgaben an die Bundesländer delegiere.

Der neuen Kompetenzteilung wird lediglich vom Kanton OW zugestimmt. Die Zermatt Bergbahnen äussern sich dahingehend, dass die Seilbahnen und Schlepplifte dieselbe Bewilligungsinstanz haben sollen.

3.3 Geltungsbereich

Alle Seilbahnen erfassen, die eine Gefahr für Personen darstellen:

Einige der Vernehmlassenden weisen darauf hin, dass das Gesetz nicht nur auf Anlagen Anwendung finden solle, die Personen befördern, sondern auf alle Anlagen, die eine Gefahr für Personen darstellen könnten. Ein solcher Antrag wird damit begründet, dass damit eine einheitliche Regelung der Seilbahnsicherheit gewährleistet und die Gefahr, die von gemäss dem Gesetzesentwurf nicht bewilligungspflichtigen Anlagen ausgehen könne ebenfalls berücksichtigt werden könnten (WIH, AG, UR, AI, FR). Kanton FR begründet seine Ablehnung damit, dass die Bundesverfassung dem Bund nicht erlaube, ein Gesetz für alle Seilbahnarten zu erlassen. Der Verfassungsartikel in Französisch spricht nur von Luftseilbahnen. Die Vereinfachung soll nicht nur auf eidgenössischer Ebene, sondern auch auf kantonaler angestrebt werden. Deshalb müsse das Gesetz alle Seilbahnen erfassen, welche Personen gefährden könnten (IKSS). Das heisst, das Gesetz solle auch Anlagen für Güterbeförderung erfassen (VD, FER). Wenn man alle Seilbahnen einbeziehen würde, könnten einheitliche Vorgaben für die Sicherheit aller Seilbahninstallationen geschaffen werden (JU). Der Kanton OW ist der Meinung, es sollten alle Seilbahnen eingeschlossen werden, die Personen oder Bauten und Anlagen gefährden könnten.

Nebenanlagen: Es wurde die Frage aufgeworfen ob die Anlage nur die Bahn als solche oder auch die Stationsgebäude erfasse, obwohl darin auch ein Restaurant geplant sei. Das Gesetz solle auch die Nebenanlagen regeln (AI, JU, ZH, LU, GR, GL, VS, WIH, IKSS, SBS, ENHK). Begleitinfrastrukturen wie Abfahrtspisten (Planierungen, Rodungen), sowie weitere Bauten sind explizit als Bestandteil der Anlage aufzuführen. Der Entwurf lasse ausser Acht (WWF, SL), dass Seilbahnen sehr oft eine entsprechende touristische Infrastruktur (Abfahrtspisten, Beschneiungsanlagen, Restaurationsbetriebe, Parkplätze usw.) bedingen. Da die Zuständigkeit bei diesen Anlagen beim Kanton liege, wogegen die Seilbahn durch den Bund bewilligt werde, ergäben sich koordinationsbedürftige Schnittstellen.

Der Einbezug der Standseilbahnen ins neue Gesetz komme nicht genügend zur Geltung. Der Bericht sei durch die grossmehrheitlich touristischen Belange der Luftseilbahnen geprägt (Litra).

3.4 Umweltrechtliche Aspekte

Manche Vernehmlassenden bringen Einwände bezüglich der umweltrechtlichen und raumplanerischen Aspekte vor, die in verschiedenen Bereichen wenig berücksichtigt wurden. Dies präsentiert sich wie folgt:

- Im Konzessionsverfahren müsse der umweltrelevante Aspekt von Seilbahnen unterstrichen werden. So wird bemängelt, dass die Unterlagen, die im Konzessionsgesuch beim BAV eingereicht werden müssen, (VCS, pro natura, SL, GPS, WWF) die Umweltauswirkungen oder die wirtschaftliche Nachhaltigkeit des zu bewilligenden Projektes nicht mit umfassen. Es wird daher vorgeschlagen, dass der Bundesrat festlegen soll, dass und welche Unterlagen betreffend Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit, bzw. noch Raumentwicklung (WWF), der geplanten Anlage der Gesuchsteller, beizubringen habe.
- Der Entwurf sei einseitig auf sicherheitstechnische Aspekte ausgerichtet. Die SL möchte deshalb die grundlegenden Anforderungen auf die sicherheitstechnischen, ökonomischen, ökologischen und soziokulturellen Aspekte ausweiten..
- Vereinfachte Verfahren: Der WWF und die ENHK weisen darauf hin, dass um ein vereinfachtes Verfahren durchzuführen, das Kriterium der Betriebsdauer nicht geeignet sei. Die Anlagen, die nur weniger als drei Jahre oder provisorisch betrieben werden sollen, könnten trotzdem erhebliche negative Auswirkungen auf die Natur und Landschaft haben. Deshalb wird vorgeschlagen, dass das vereinfachte Verfahren (ENHK) nicht nur angewendet wird, wenn die Anlage nach drei Jahren wieder entfernt werden soll, sondern auch (kumulativ) wenn sie sich unerheblich auf den Raum und Umwelt auswirkt. Der WWF beantragt, die Betriebsdauer als Kriterium für das vereinfachte Verfahren ersatzlos zu streichen. Es wird auch beantragt, dass die kantonalen oder kommunalen Fachstellen bestätigen müssten, dass das Bauvorhaben keine erhebliche negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben werden (WWF), oder zusätzlich Organisationen des Natur- und Heimatschutzes konsultiert werden können, da die zuständige Behörde nicht über spezifisches Wissen über Flora und Fauna des betreffenden Gebietes verfügen könne (VCS, pro natura, SL, GPS).
- Die Umsetzung und die Realisierung der Konzessionsauflagen im Bereich Umwelt müsse ebenfalls als Voraussetzung für die Erteilung der Betriebsbewilligung im Gesetz festgehalten werden. Die Aspekte Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit sollen hier nebst der Sicherheit berücksichtigt werden (ENHK, SL).
- VCS, pro natura, SL, GPS finden, dass die Umweltrisiken im Bereich Aufsicht vollständig fehlten. Es sei unabdingbar, dass eine kompetente Baubeaufsichtigung und eine umfassende Abnahme nach Beendigung eines Projektes stattfinden. Im Hinblick auf eine Verbesserung wird vorgeschlagen, dass die Aufsichtsbehörde jedes abgeschlossene Werk einer umfassenden Abnahme nach Massgabe der erteilten Konzession und Baubewilligung unterzogen werde.
- Die SL ist der Meinung, dass es nicht nur einer Baubegleitung sondern auch einer umweltverträglichen Betriebsführung genügend Beachtung geschenkt werden müsse. Hilfe kann dabei das System der Ökoaudits bieten. In diesem Sinne wird auch eine Ergänzung der entsprechenden Bestimmung verlangt. Auch der WWF setzt sich für die Einführung einer Baubegleitung ein, zusätzlich verlangt er aber, dass falls nicht alle Auflagen erfüllt werden die Konzession ausgesetzt werden könne, bis der verfügte Sicherheits- und Umweltstandart vollumfänglich erreicht worden sei. Der VCS, pro natura, SL und GPS fordern in diesem Zusammenhang eine Verankerung im Gesetz, dass wenn die Anlage Personen, Güter oder die Umwelt gefährde, müssen alle erforderlichen Massnahmen getroffen werden, um sofort Abhilfe zu schaffen, ansonsten der Betrieb der Anlage einschränkt oder untersagt werden könne.
- Die Kriterien für die Erteilung der Konzession, welche neu im Personenbeförderungsgesetz¹ eingefügt werden sollen (bisher LKV), werden von der Gemeinde Flims, dem Schweizer Gemeindeverband und der Landschaft Davos Gemeinde kritisiert. Dadurch würden in einem

¹ Bundesgesetz über die Personenbeförderung und Zulassung als Strassentransportunternehmung: SR 744.10

Gesetz, dass eigentlich Sicherheit von technischen Anlagen regeln soll, wirtschafts-umweltpolitische- sowie raumplanerische Kriterien geprüft, die hier nicht notwendigerweise zu prüfen sind und nicht in die Kompetenz des BAV gehörten. Mit diesen Hinweisen würde das Raumplanungsrecht unterlaufen und sollen deshalb auch gestrichen werden. Vom VCS und pro natura wird die vorgeschlagene Regelung im PBG als unentbehrliche Grundlage betrachtet, damit das Seilbahngesetz seinen Zweck gemäss der Zielsetzung erfüllen könne.

3.5 Raumplanerische Aspekte

- Die SAB vertritt die Meinung, dass die zu erschliessenden Gebiete im Normalfall mit raumplanerischen Instrumenten zu definieren seien (Richtplan, Zonenplan). Die Kantone und Gemeinden sollen ermuntert werden, die nachhaltige Entwicklung des Skigebetes mit raumplanerischen Instrumenten zu unterstützen.
- Sachplan: Der Kanton ZH weist in seiner Stellungnahme auf die mögliche erhebliche Raumwirksamkeiten der Seilbahnprojekte hin. Deshalb soll im Gesetz ausdrücklich festgehalten werden, dass deren Zulassung den Konzepten und Sachplänen des Bundes gemäss Artikel 13 RPG entsprechen muss.
Der Kanton UR ist der Ansicht, dass ein Sachplan weder nötig noch sinnvoll sei. SP und SGV sind beunruhigt, dass das Landschaftskonzept Schweiz wiederholt im Bericht erwähnt wird. Dieses Projekt sei nach deren Meinung bereits zu Beginn betreffend Ansatz und Form umstritten gewesen. Es wäre unannehmbar, wenn der Bund Seilbahnprojekte aufgrund solcher Konzepte blockieren könnte. Der Bund soll nicht durch die Planung Politik betreiben. Die Kantone GR und GL schlagen vor, das Gesetz in dem Sinne zu überarbeiten, dass sich die Konzessionspolitik nach den Richtplänen zu orientieren könne. Die Konzessionspolitik könne sich nicht nach dem Landschaftskonzept oder gar nach den bundesrätlichen Antworten auf parlamentarische Vorstösse (Forster) richten. Wird der Richtplan berücksichtigt, könne auf einen Sachplan verzichtet werden.

3.6 Harmonisierung mit dem europäischen Recht

Es wird auf die Begriffe der Sicherheitsbauteile, Teilsysteme oder der grundlegenden Anforderungen hingewiesen, die einer Erklärung bedürfen (Garaventa, IKSS, NSBIV) sowie auf die Definition des Geltungsbereiches, der gleich wie in der Richtlinie ausgestaltet werden soll.

Zudem wird die Ansicht vertreten, dass die grundlegenden Anforderungen nur auf die eidgenössisch genehmigten / grossen Anlagen anwendbar sein sollen (AI, VD, FR, JU, NW, UR, GR, GL, TI, WIH, IKSS, FER, TCS). Die Richtlinie sei nicht für die kleinen Anlagen erstellt. Würde man sie auf solche Anlagen anwenden, würde das den Weiterbestand vieler Bahnen gefährden, obschon sie unter den heutigen Rahmenbedingungen sicher betrieben werden können. Der Kanton SZ ist der Ansicht, die grundlegenden Anforderungen sollen auf alle Anlagen, die Personenbeförderung dienen, anwendbar sein.

Es wird bemerkt, dass die Seilbahnrichtlinie besser berücksichtigt (SBS, NSBIV) und verschiedene Regelungen in der Verordnung getroffen werden sollen (SBS, SAB, STV, SL, OW). Dabei soll es dem Bundesrat empfohlen werden, das EG Recht zu berücksichtigen (SBS).

3.7 Ausbildung des Personals

Der Entwurf sieht nur am Rande einen Hinweis auf die Ausbildung des Personals vor. Der SHV vermisst hier eine Spezifizierung der Anforderungen nach ausgebildetem Personal bzw. Aussagen zur Grund- und Weiterbildung, die im Rahmen der Berufsbildungsgesetzgebung erfolgen sollten. Zudem wird vorgeschlagen (IKSS, AI, Gastro Suisse) eine Bestimmung betreffend Organisation und Ausbildung im Gesetz anzubringen. Konkret könne der Bundesrat dem Branchenverband die Festlegung der Anforderungen an die Ausbildung und die Organisation übertragen und diese Tätigkeit auch mit finanziellen Beiträgen unterstützen (SBS, SAB, UR, STV). Gemäss dem Vorschlag des SEV solle die Inhaberin einer Konzession oder einer kantonalen Bewilligung für die korrekte Ausbildung

des Personals verantwortlich sein. Die Art und Umfang der Ausbildung würde dann in einer entsprechenden Verordnung geregelt.

3.8 Betriebsbewilligung

Einige Male wird die fehlende Koordination zwischen den Konzessions- und Betriebsbewilligungsverfahren (SBS, AI, GR, GL, EDU), beziehungsweise zwischen raumplanerischer Bewilligung und Betriebsbewilligung (Gemeinde Flims, Landschaft Davos Gemeinde) erwähnt.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Gesetz sich nicht zur Dauer der Gültigkeit der Bewilligung und des Verfahrens äussert (SBS, AI). Diese Lücke müsste geschlossen werden. Als eine mögliche Lösung wird eine Regelung auf Verordnungsstufe erwähnt.

3.9 Finanzielle Absicherung der Rückbaupflicht

Nach Meinung des SBS behandelt die Bestimmung ein Problem das sich nur selten stelle und deshalb gestrichen werden solle. Die Verpflichtung zur Versicherung der Kosten wird zudem abgelehnt (WIH, IKSS, JU, FER), weil dies zu einer Blockierung von Kapital führe. Die Anlagebetreiber dürften nicht mit Versicherungsprämie, für kaum je zum Tragen kommende Leistungen belastet werden (EDU). Es wurde auch darauf hingewiesen, dass auf dem Markt keine derartigen Garantieversicherungsprodukte existierten, weshalb diese Idee kritisch hinterfragt werden müsse (Schweizerischer Versicherungsverband). Anstelle einer Versicherungspflicht soll jedoch eine Sicherungspflicht eingeführt werden, z.B. durch Bankgarantien oder Hinterlegung.

Es gibt allerdings auch einige Vernehmlasser, die eine solche Versicherungspflicht sehr begrüßen würden (WWF, SP, GR, GL). Es soll sogar geprüft werden, ob eine solche Pflicht nicht für alle Betreiber und nicht nur für Neu-Konzessionäre vorzusehen wäre (WWF). Es wurde auch die Frage gestellt, ob die Betreiber nicht zur Bildung von Rückstellungen für die Rückbaukosten verpflichtet werden könnten (SP).

3.10 Statistik

Diverse Stellungnahmen enthalten einen Vorschlag, das Gesetz mit einer Regelung zu ergänzen, die vorsieht, dass das BAV in Zusammenarbeit mit dem Branchenverband die wirtschaftlichen, technischen und raumplanerisch relevanten statistischen Daten erheben kann (SBS, SHV, SAB, STV, UR).

3.11 Erhebung einer Aufsichtsabgabe

Einige Vernehmlassende lehnen die Erhebung einer Aufsichtsabgabe ab (SBS, EDU, STV, TCS, BE). Eine Abgabe sei fragwürdig und angesichts der notwendigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Seilbahnbranche abzulehnen. Die Abgabe sollte die wirtschaftlichen Verhältnisse der Seilbahnbranche berücksichtigen (SAB, CVP, FR).

3.12 Diverse Bemerkungen

Im Übrigen sind noch folgende Anregungen gemacht worden
(die Aufzählung ist nicht abschliessend; weggelassen wurden die redaktionellen Anmerkungen)

- Enteignungsrecht: Dieses Recht solle nicht nur den Seilbahnen im Bereich des Orts- oder Regionalverkehrs zustehen (Zermatt Bergbahnen, GR, GL). Es solle auch den Bergbahnen zustehen, sofern deren Bau im öffentlichen Interesse sei. Die vorgeschlagene Formulierung sei zu restriktiv. Würde dies nicht gewährt, könnte eine Einzelperson wichtige Neu- oder Ersatzanlagen verhindern und somit der Unternehmung und / oder der Destination grossen Schaden zufügen. FER ist dafür, den Begriff „Touristischer Verkehr“ einzufügen. SBS weist in diesem Zusammenhang nur darauf hin, dass die Begriffe Orts- und Regionalverkehr nicht kumulativ verstanden werden dürften. VS und SZ beantragen die Aufnahme der Enteignungsphase in die Phase der Plangenehmigung, da sich sonst unlösbare Koordinationsprobleme ergeben könnten.

- Erteilung der Konzession für mehrere Anlagen: Einige Vernehmlassende sind mit dem Vorschlag einverstanden (WIH, AI), es soll aber nicht als ein Obligatorium ausgestaltet werden, wenn eine Gesellschaft mehrere Betriebe in der gleichen Zone planen würde. FER dagegen will eine Verpflichtung für den Fall definieren, dass eine TU mehrere Anlagen im gleichen Gebiet plant. Besser wären jedoch wegen der Projektkosten und Konzessionsfristen die einzelnen Projekte zu etappieren. Die Kantone FR, NW, AG und das IKSS erachten diese Lösung als schwierig bzw. problematisch. Es brauche für jede Anlage ein eigenes Konzessionsverfahren. Es komme vor, dass einzelne Anlagen den rechtlichen Anforderungen nicht genügen und zur Überarbeitung zurückgewiesen würden. Dies führe zur Verzögerung und blockiere das ganze Verfahren. Deshalb erscheine der Grundsatz „Eine Anlage – ein Verfahren“ als zweckmässiger. Dies träge auch den kantonsübergreifenden Anlagen besser Rechnung. Der Kanton JU schlägt vor, die entsprechende Bestimmung zu streichen.
- Grundsatz der raschen Entscheidung: Ein solcher Grundsatz sei im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Anlagen im Gesetz zu verankern (SBS, CVP, STV), um das Ziel des Gesetzes, die Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren zu erreichen. In diesem Sinne sind weitere Anmerkungen aufgeführt, mit denen vorgeschlagen wird, im Gesetz eine maximale Frist (als Vorschlag 6 Monate) für die Behandlung der Konzessionsgesuche festzuschreiben (SAB, UR, Gastro Suisse, VS, FER, Zermatt Bergbahnen). Dies wäre auch im Sinne der Transparenz (Garaventa, WIH, FER, LPS), wenn das Gesetz einen zeitlichen Rahmen für das BAV für die Durchführung des Konzessionsverfahrens festlegen würde. Das Gesetz soll nach Ansicht der FDP sogar verschärfte Fristen für die Behandlung und Ausstellung der Konzession vorsehen.
- Aussteckung: Diese Bestimmung wird begrüsst (VCS, pro natura); man hofft dass allfällige Geländeänderungen, die das geplante Werk bewirkt (Abfahrtspisten, Rodelbahnen) im Gelände visualisiert werden (WWF). Es wurden aber verschiedene Detailfragen aufgeworfen, inwieweit ausgesteckt werden solle und inwieweit dies sinnvoll sei (CVP, Zermatt Bergbahnen).
- Anhörung der Kantone und Gemeinden: Die Mitwirkung der Kantone und der Gemeinden müsse in jedem Fall garantiert werden (VS, LPS). Es wird aber beantragt (LU) zu prüfen, ob den Kantonen zur Wahrung ihrer berechtigten Interessen ein Beschwerderecht eingeräumt werden müsse und der Entwurf entsprechend anzupassen sei. Von den Gemeinden (Gemeinde Flims, Landschaft Davos Gemeinde, Gemeinde Arosa) dem Schweizer Gemeindeverband und den Kantonen GR und GL wird darauf hingewiesen, dass ihre Position gestärkt werden müsste. Die Kantone sollen die Meinung der Gemeinden beiziehen, da sie stark davon betroffen seien. Das Anhörungsrecht soll verankert werden, da sonst befürchtet wird, dass es vom Wohlwollen der Kantone abhängen, ob die Gemeinden zur Stellungnahme eingeladen werden oder nicht, oder sie wie eine Privatperson auf das Einspracheverfahren verwiesen würden. Auch die Frist zur Stellungnahme für die Kantone wurde angesprochen.

Für SAB sei die Frist von drei Monaten zur Stellungnahme zu kurz und sie schlagen stattdessen vier Monate vor. Die CVP ist dagegen der Meinung die vorgesehenen drei Monate seien vernünftig. Der Passus solle sogar ergänzt werden mit dem Wort „innerhalb von drei Monaten“, womit ein Zeichen für speditives Vorgehen gesetzt werde.

- Vereinfachtes Verfahren: Der Artikel sei zu wenig griffig formuliert (WWF, FER) und enthalte erklärungsbedürftige Begriffe; eventuell müsste diese Bestimmung nicht als ein eigenständiger Artikel, sondern im Artikel betreffend das ordentliche Verfahren integriert werden (Garaventa).
- Entsorgung von Aushub- und Ausbruchmaterial: Es wurden Zweifel geäußert, ob dieser Artikel überhaupt notwendig sei (GR, GL, SZ). Er solle nur in Ausnahmefällen zum Zuge kommen. Wichtiger wäre eine Statuierung einer Pflicht der Gesuchsteller, ein Materialbewirtschaftungskonzept einzureichen, welches aufzeigt, woher die Baustoffe

kommen und wo allfälliges Aushubmaterial entsorgt wird. Ein solches Konzept gehöre bei Anlagen wie Seilbahnen zwingend zu den Planungsunterlagen, beziehungsweise müsste zwingend stufengerecht im Konzessionsverfahren geregelt werden (BE, SO). Einige Vernehmlassende (IKSS, AR, VD, VS, JU, FER) sind sogar der Meinung, diese Bestimmung sollte nicht im Seilbahngesetz sondern in der Umweltgesetzgebung geregelt werden, weil sonst noch andere Aspekte einer Regelung bedürften, beziehungsweise die Materie bereits in der Umweltgesetzgebung (AG, UR, ZH) oder in kantonalen Erlassen (AI) geregelt sei.

- Gebühren: Manche Kantone (ZH, GR, GL, BE) weisen darauf hin, dass durch die Konzentration der Kompetenzen beim Bund bei den Kantonen die Möglichkeit verloren gehe, selbst Gebühren für ihre Tätigkeit zu verlangen. Die Entlastung wäre für die Kantone nur formell. Die Kantone sollen für ihre Kosten Gebühren erheben können.
- Rechtsmittel: Zur Einführung eines einheitlichen Rechtsmittels hat sich das Bundesgericht positiv geäußert. Einige Vernehmlassende (Garaventa, IKSS, AI, TI, VD, NE, JU) monieren fehlende Hinweise auf die kantonalen Rechtsmittel, die in den kantonalen Bewilligungsverfahren für kantonale Anlagen bestehen.
- Ausführungsbestimmungen: Es wird einige Male erwähnt, dass im Gesetz ein klarer Hinweis auf die vom Bundesrat zu erlassenden Ausführungsbestimmungen fehle. Es wird auch der Wunsch geäußert, bei der Ausarbeitung dieser Bestimmungen interessierte Kreise anzuhören (SBS, SAB, EDU, GR, GL).
- Übertragung von Aufsichtsaufgaben: Die Möglichkeit der Delegation von Aufsichtsaufgaben wird teilweise abgelehnt (SBS, TCS), weil das zur Erhöhung der Kosten führen würde, ohne dass eine bessere Sicherheit gewährleistet wäre. Einige Vernehmlassende äussern sich zwar nicht ablehnend zu dieser Bestimmung (IKSS, AI, VD, NE, JU, FER, BL), schlagen aber Präzisierungen vor, wonach die Delegation an eine ausgewiesene Stelle erfolgen könne und durch zuständige Behörden zu erfolgen habe (und nicht durch den Bundesrat) und diese nicht zu Kostensteigerungen führen dürfe. GR und GL meinen, wenn dies beibehalten werde, müsse auf das Wissen der IKSS zurückgegriffen werden.
- Stichproben: Der SBS lehnt die Durchführung von Stichproben durch das BAV ab. Es wird befürchtet, eine solche Praxis führe zu willkürlichen Ergebnissen. Es solle vielmehr das Kriterium von anerkannten und feststehenden Methoden im Gesetz übernommen werden.
- Änderung des Mineralölsteuergesetzes: Es wird mehrmals verlangt, das Mineralölsteuergesetz sei zu ändern und die Pistenfahrzeuge damit von der Mineralölsteuerverpflichtung zu befreien. Dies mit der Begründung, dass diese sich nicht auf öffentlichen Wegen bewegen (SBS, Schweizer Gemeindeverband, SHV, SAB, UR, STV).
- Arbeitsrecht: Die Anstellungsbedingungen sollen den regionalen und branchenüblichen Standards entsprechen (SAB, UR, STV, SP).
- Ausführung von Postsachentransporten: Wichtiger Hinweis, dass die Post zur Erfüllung des ihr im Postgesetz übertragenen Leistungsauftrages, auch künftig einen Anspruch auf Ausführung von Postsachentransporten in Seilbahnen haben müsse. Eine solche „Beförderungsgarantie“ stelle sicher, dass die Post den von der Regulationsbehörde geforderten Qualitätsanforderungen im Bereich des Service Public genügen könne (Die Post).
- Anschluss an den Direkten Personenverkehr: Pro Bahn beantragt, dass bei der Betriebsbewilligung der Anschluss an den direkten Personenverkehr der Schweizerischen Transportunternehmungen (und damit auch an das Halbtaxabonnement) zwingend vorgeschrieben werden solle.