

I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM

Dr. Hans-Kaspar STIFFLER

Schweiz: Schneesportrecht

Der Schneesport macht uns Freude, dient der Erholung und ist gut für unsere Gesundheit. Leider gibt es Unfälle. In der Schweiz beläuft sich die Anzahl der Unfälle beim Schneesport auf 45'400 Skifahrer und 25'800 Snowboarder, das heisst auf 71'200 Benützer der Schneesportabfahrten (Mittelwert der letzten fünf Jahre). Die Situation in den andern Alpenländern, in denen der Schneesport ausgeübt wird, ist wohl kaum besser. Was also ist zu tun?

Italien hat das Gesetz „Sicherheit auf den Schneepisten“ vom 24. Dezember 2003 verfasst. Dieses Gesetz beschäftigt sich vor allem mit den Pflichten der Betreiber der Schneesportstationen und mit den Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder. Aus diesem Grunde widme ich meinen Bericht ebenfalls diesen beiden Themen, für welche wir in der Schweiz kein Gesetz haben, sondern nur Richtlinien und Regeln, welche von der Rechtsprechung unseres Bundesgerichtes aber anerkannt werden.

Ich beginne jedoch mit vier Bereichen, die in der Schweiz durch Gesetze und Verordnungen des Bundes und der Kantone geregelt werden. Es sind dies:

- Raumplanung
- Seilbahnen und Schlepplifтанlagen
- Pistenbearbeitungsmaschinen
- Schneesportlehrer

Raumplanung

Als man mit dem Skifahren begann – für mich war das im Jahre 1936 – sprach niemand über ein Schneesportrecht. Jedermann stand es frei, den Sport in der Natur da auszuüben, wo es ihm Spass machte. Artikel 699 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches legte fest und legt immer noch fest: *„Das Betreten von Wald und Weide ist im ortsüblichen Umfange jedermann gestattet“*, allerdings nur *„soweit nicht im Interesse der Kulturen seitens der zuständigen Behörde einzelne bestimmt umgrenzte Verbote erlassen werden.“*

Die Zeiten haben sich geändert. So wie der Schneesport heutzutage ausgeübt wird, benötigt er Seilbahnen und Schlepplifтанlagen, hergerichtete Abfahrten, welche mit Pistenraupen präpariert werden, Restaurants usw. Das ist nicht überall möglich, beispielsweise nicht auf Grund und Boden, der einem Bauern, einer landwirtschaftlichen Kooperative oder einer Gemeinde gehört. Es sind somit Regelungen erforderlich.

Die Schweiz hat ein **Bundesgesetz über die Raumplanung** erlassen. Dieses Gesetz verpflichtet Bund, Kantone und Gemeinden dafür zu sorgen, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Dazu müssen Kantone und Gemeinden Nutzungspläne ausarbeiten, welche insbesondere Bau-, Landwirtschafts- und Schutzzonen abgrenzen. Das kantonale Recht kann weitere Nutzungszonen vorsehen wie beispielsweise solche für den Schneesport. Eine derartige Zone

ermöglicht den Bau von Seilbahnen und Schleppliftanlagen, die Präparierung der Schneesportabfahrten mit Pistenbearbeitungsmaschinen sowie den Bau von Restaurants, somit alles, was für den Schneesport heutiger Prägung eben erforderlich ist.

Aufgrund des Rauplanungsgesetzes und von Art. 699 des Zivilgesetzbuches können auch Schutzzonen für Flora und Fauna festgelegt werden.

Seilbahnen und Schleppliftanlagen

Für die Seilbahnen und die Schleppliftanlagen gibt es in der Schweiz zahlreiche Gesetze und Verordnungen. Alles wird vom Bund geregelt: die Konzessionen für Seilbahnen und Schlepplifte, der Bau, der Betrieb und die Kontrolle usw. Eben jetzt sind wir dabei, ein neues Seilbahngesetz zu erarbeiten, das um einiges einfacher sein dürfte als die derzeitige Ordnung. Technisch ist das neue Gesetz mit den europäischen Normen für Seilbahnen und Schleppliftanlagen kompatibel.

Die Verantwortlichkeit für die Seilbahnen wird durch das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post geregelt. Dessen Art. 1 bestimmt: *„Wenn beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet oder verletzt wird, so haftet der Inhaber der Eisenbahnunternehmung für den daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht wurde.“* Die Verantwortlichkeit entspricht damit einer sehr strengen Kausalhaftung (Gefährdungshaftung). Der Verunfallte muss nicht das Verschulden des Betreibers beweisen, sondern nur seinen Schaden und dass der Unfall durch den Betrieb einer Seilbahn verursacht worden ist.

Für Schleppliftanlagen gilt die Haftung des Werkeigentümers. Art. 58 des Schweizerischen Obligationenrechts bestimmt: *„Der Eigentümer eines Gebäudes oder eines andern Werks hat den Schaden zu ersetzen, den diese infolge von fehlerhafter Anlage und Herstellung oder von mangelhafter Unerhaltung verursachen.“* Auch diese Verantwortlichkeit ist eine Kausalhaftung.

Pistenbearbeitungsmaschinen

Pistenbearbeitungsmaschinen sind Motorfahrzeuge und unterstehen daher dem Bundesgesetz über den Strassenverkehr und zahlreichen zugehörigen Verordnungen.

Die Haftung wird in Art. 58 wie folgt geregelt: *„Wird durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet der Halter für den Schaden.“* Auch diese Haftung ist eine sehr strenge Kausalhaftung (Gefährdungshaftung) wie jene für die Eisenbahnen.

Schneesportlehrer

Schneesportlehrer werden von Swiss Snowsports ausgebildet und fortgebildet, einem Verband, der die Schneesportlehrer und die Schneesportschulen vereint. Die Lehrer erhalten einen Fähigkeitsausweis von Swiss Snowsports.

In einigen Kantonen der Schweiz wie Graubünden (mit sehr bekannten Schneesportgebieten wie Davos und St. Moritz) oder Wallis (Zermatt, Saas Fee) wird der Schneesportunterricht gesetzlich geregelt, in andern Kantonen wie Bern (Wengen, Mürren) aber nicht. Das bedeutet, dass in einigen Kantonen das Gesetz nicht nur einen Fähigkeitsausweis für die Schneesportlehrer verlangt, sondern auch regelt, wo und wie die Schneesportlehrer unterrichten dürfen und wie sie sich verhalten müssen. Diese Situation ist unbefriedigend, eine einheitliche Lösung wäre uns lieber. Ich meine, dass die Voraussetzungen für das Unterrichten der Kundschaft in der gesamten Schweiz die selben sein müssten.

Aber das Problem ist noch schwerwiegender. In allen Alpenländern (Italien, Deutschland, Frankreich, Österreich und Schweiz) erhalten die Schneesportlehrer eine ausgezeichnete Ausbildung. Aber die Schneesportlehrer haben keine Möglichkeit, Gäste in all diesen Ländern zu unterrichten, sondern dort, wo sie ihren Fähigkeitsausweis erworben haben. Warum nicht eine Lösung finden, dass die Alpenländer die Fähigkeitsausweise der andern Alpenländer anerkennen. Ich weiss, dass der internationale Dachverband versucht, eine Lösung zu schaffen. Hoffen wir, dass es gelingt.

Aber es bleibt das Problem des freien Personenverkehrs. In Kürze wird es möglich sein, dass ein Schneesportlehrer aus einem nicht zum Alpenbogen gehörenden Land die Möglichkeit hat, Gäste zu unterrichten, mit oder ohne Fähigkeitsausweis. Wie können wir hier eine Lösung finden? – Gewiss nicht mit einem Gesetz „Sicherheit auf den Skipisten“.

Der Vertrag zwischen Schneesportlehrer und Gast gilt im Schweizer Recht als Auftrag. Der Lehrer als Auftragnehmer haftet dem Gast als Auftraggeber für getreue und sorgfältige Ausführung des ihm übertragenen Geschäfts (Art. 398 des Obligationenrechts). Das bedeutet, dass der Schneesportlehrer Folgendes zu tun hat:

- er muss guten, den Fähigkeiten des Gastes angepassten Unterricht erteilen;
- geeignete Ausrüstung und geeignetes Material für den Sport besitzen [und kontrollieren, ob auch die Gäste damit versehen sind];
- die Gäste vor Gefahren schützen, vor allem vor den Gefahren des winterlichen Gebirges;
- die Gäste dazu erziehen, dass sie nicht nur gute Skifahrer und Snowboarder werden, sondern dass sie auch die FIS-Regeln und die SKUS-Richtlinien kennen und damit wissen, wie sie sich auf Abfahrten richtig zu verhalten haben;

- und schliesslich muss der Lehrer das ideale Vorbild für einen Skifahrer oder Snowboarder sein.

Die Verantwortung ist gross: Vom Berufsmann darf erwartet werden, dass er den Anforderungen an einen tüchtigen Angehörigen seines Standes entspricht.

Verantwortlichkeit der Pistenbetreiber – Verkehrssicherungspflicht

Im Gegensatz zu Italien hat die Schweiz kein Gesetz, das die Betreiber verpflichtet, die Verkehrssicherheit auf den Schneesportabfahrten zu gewährleisten. Hingegen hat die Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS schon 1969 damit begonnen, Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten herauszugeben. Heute gilt die Ausgabe 2002 [Internet: http://shop.bfu.ch/pdf/779_42.pdf]. Kurz zusammengefasst ist der Inhalt folgender:

Eigenverantwortung der Benutzer von Schneesportabfahrten: Die Benutzer müssen ihre Fahrweise ihrem Können und den gegebenen Gelände-, Sicht- und Schneeverhältnissen anpassen.

Einteilung der Schneesportabfahrten: Bei den Schneesportabfahrten (kurz Abfahrten) werden **Pisten** und **Abfahrtsrouten** unterschieden. Pisten und Abfahrtsrouten werden markiert und vor alpinen Gefahren gesichert. Pisten werden zudem nach Schwierigkeitsgrad eingestuft, hergerichtet, unterhalten und kontrolliert. – Das Gelände abseits von Pisten und Abfahrtsrouten ist **freies Schneesportgelände**, das weder markiert noch vor alpinen Gefahren gesichert wird.

Bestimmungsgemässer Gebrauch der Abfahrten: Die Abfahrten sind für Skifahrer und Snowboarder bestimmt. Schlittler, Langläufer, Mountainbiker, Fussgänger und Hunde gehören nicht auf die Abfahrten.

Öffnung der Abfahrten: Die Abfahrten sind während der Betriebszeit der Transportanlagen geöffnet. Ausserhalb dieser Betriebszeit muss die verkehrssicherungspflichtige Unternehmung die Abfahrten unterhalten und vor allem die Pisten maschinell herrichten (präparieren) können. Die Abfahrten sind geschlossen.

Markierung der Abfahrten: Pisten werden markiert und nach ihrem Schwierigkeitsgrad wie folgt eingestuft: leichte Pisten blaue Farbe, mittelschwere Pisten rote Farbe und schwere Pisten schwarze Farbe. Abfahrtsrouten werden in gelber Farbe markiert und nicht nach Schwierigkeitsgraden eingestuft. – Pisten sind in der Mitte oder beidseits zu markieren.

Pistenrand: Bei Pisten mit beidseitiger Markierung kennzeichnet die Markierung den Pistenrand. Die Pisten sind damit seitlich begrenzt. Bei Pisten mit Mittelmarkierung wird der Pistenrand nicht gekennzeichnet. Die Begrenzung der Piste ergibt sich aus der maschinellen Herrichtung und den Gelände- verhältnissen. Wenn Hindernisse die Benutzer gefährden oder Absturzgefahr

besteht, muss der Pistenrand gekennzeichnet und einschliesslich eines Randbereiches von maximal zwei Metern Breite wirksam gesichert werden. Eigentliche Sturzräume sind nicht zu schaffen.

Schutz vor künstlichen und natürlichen Hindernissen: Auf Pisten sind alle Hindernisse, welche die Benutzer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht zu erkennen vermögen, zu beseitigen oder zu signalisieren, wenn sie nicht weggeräumt werden können.

Einsatz der Pistenbearbeitungsmaschinen: Pistenbearbeitungsmaschinen sind möglichst ausserhalb der Betriebszeit der Transportanlagen einzusetzen. Werden sie während der Betriebszeit der Transportanlagen eingesetzt, sind auf unübersichtlichen und engen Pistenabschnitten geeignete Sicherungsmassnahmen zu treffen. Pistenbearbeitungsmaschinen mit Seilwinde oder Frontfräse sind wegen der hochgradigen Unfallgefahr nur ausserhalb der Betriebszeiten der Transportanlagen oder auf gesperrten Pisten oder Pistenabschnitten einzusetzen.

Massnahmen bei Lawinengefahr: Lawinengefährdete Abfahrten sind unverzüglich zu sperren. Die gesperrten markierten Abfahrten sind auf den Orientierungstafeln als „gesperrt“ zu kennzeichnen. Am Ausgangspunkt beziehungsweise bei der Abzweigung von einer offenen Abfahrt müssen die Benutzer mit einer Sperrtafel auf die Sperrung aufmerksam gemacht werden.

Zur Warnung von Benutzern, die abseits der markierten Abfahrten das freie Gelände befahren, ist, wenigstens an jeder Zubringerstation, die Warntafel 8 (Freies Gelände – Lawinengefahr) auszuhängen und allenfalls zusätzlich die Lawinenwarnleuchte in Betrieb zu setzen.

Sehr interessant sind die **Freeride Checkpoints**. Sie rufen dem Benutzer in Erinnerung, dass er sich ausserhalb der markierten und gesicherten Abfahrten, d.h. im freien Gelände, ausschliesslich auf eigenes Risiko bewegt.

Schutz vor Absturzgefahr: Felsabbrüche, steile Querpassagen usw. sind deutlich zu signalisieren. Zusätzlich sind die Abfahrtsbenutzer durch solide Geländer, Auffangnetze und ähnliche Einrichtungen vor Absturzgefahr zu sichern, soweit nicht durch die Anlage der Pisten und Abfahrtsrouten und durch die Signalisation eine Absturzgefahr vermieden werden kann.

Pisten- und Rettungsdienst: Die Transportunternehmungen stellen ein Sicherheitsdispositiv auf. Sie unterhalten einen Pisten- und Rettungsdienst. Dieser richtet die Pisten her. Er unterhält und kontrolliert sie. Der Pisten- und Rettungsdienst leistet Erste Hilfe und transportiert die auf Pisten und Abfahrtsrouten verunfallten Benutzer ab.

Orientierungstafeln: Orientierungstafeln sind an den Ausgangstationen und an bedeutenden Stationen im Schneesportgebiet anzubringen. Sie enthalten eine Geländeansicht, die Transportanlagen, das Angebot an Abfahrtsmöglichkeiten, die Lawinenwarnung, Schlittelwege, Wald- und Wildschutzzonen (die von den Kantonen oder den Gemeinden festgelegt werden) und eine allge-

meine Orientierung (Der Pisten- und Rettungsdienst überwacht und kontrolliert nur die markierten und geöffneten Pisten).

Die SKUS – für welche ich seit 36 Jahren arbeite – ist sehr stolz auf diese Richtlinien, die von unserm Bundesgericht heute als Massstab für die bei Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten erforderliche Sorgfalt anerkannt werden (BGE 117 IV 417).

Für die Skifahrer und Snowboarder, welche nicht alle Artikel der Richtlinien (24 Seiten) lesen können, hat die SKUS ein kleines Büchlein vorbereitet „Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder“ [[Internet: http://shop.bfu.ch.pdf/13642.pdf](http://shop.bfu.ch.pdf/13642.pdf)], in welchem diese alles finden, was sie für die Ausübung ihres Sportes kennen und wissen müssen, nämlich die FIS-Regeln und die von den Unternehmungen gemäss den SKUS-Richtlinien angebotenen Leistungen.

FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder

Wo mehrere Personen die gleiche Tätigkeit ausüben, besteht die Gefahr von Zusammenstössen, sei es im Verkehr oder im Sport. Unser Bundesgericht musste schon 1954 und 1956 Zusammenstösse zwischen Skifahrern beurteilen. Die Situation in den angrenzenden Ländern war die gleiche und für die Richter war die entscheidende Frage immer: Was ist Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit auf einer Skiabfahrt? Art. 41 des Obligationenrechts bestimmt: *„Wer einem andern widerrechtlich Schaden zufügt, sei es mit Absicht, sei es aus Fahrlässigkeit, wird ihm zum Ersatze verpflichtet“*. Normalerweise behaupteten beide Parteien eines Zusammenstosses, dass ihr Verhalten nicht nachlässig oder unvorsichtig, sondern nach den sportlichen Regeln korrekt gewesen sei. Aber welches waren diese Sportregeln?

1967 hat das Komitee für Rechtsfragen und Sicherheit des Internationalen Skiverbandes FIS zehn Verhaltensregeln für die Skifahrer erarbeitet [[Internet: http://www.fis-ski.com/de/reglementeundpublikationen](http://www.fis-ski.com/de/reglementeundpublikationen)]. Diese Regeln waren nicht frei erfunden, sondern entsprachen der Erfahrung aus der Rechtsprechung der Alpenländer (Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz) und den Kenntnissen der Fachleute der FIS in Sachen Skisport. Das Komitee war überzeugt, dass diese Regeln sportgerecht, klar und leicht verständlich waren. Die FIS hat an ihrem Kongress von 1967 die Regeln nicht nur für ihre Mitglieder festgelegt, sondern für alle, welche den Skisport ausüben, um Auseinandersetzungen auf Skiabfahrten zu vermeiden. Die Regeln sind damit Ausdruck der erforderlichen Sorgfalt auf Skiabfahrten.

Sie alle kennen diese Regeln, die nahezu vierzig Jahre in Kraft sind. Die Regeln sind 1990 und 2002 leicht modifiziert worden. Sie gelten heute nicht nur für Skifahrer, sondern auch für Snowboarder.

Um sich die Regeln besser merken zu können, hat die Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS eine Kurzfassung erarbeitet wie folgt:

Grundregel

1. Niemanden gefährden oder schädigen.

Fahrregeln

2. Auf Sicht fahren. Fahrweise und Geschwindigkeit dem Können und den Verhältnissen anpassen.
3. Fahrspur der vordern Skifahrer und Snowboarder respektieren.
4. Überholen nur mit genügend Abstand.
5. Vor dem Anfahren und vor Schwüngen hangaufwärts Blick nach oben.

Anhalten/Aufstieg

6. Anhalten nur am Pistenrand und an übersichtlichen Stellen.
7. Auf- oder Abstieg nur am Pistenrand.

Signalisation

8. Markierungen und Signale beachten.

Verhalten bei Unfällen

9. Hilfe leisten, Rettungsdienst alarmieren.
10. Unfallbeteiligte und Zeugen: Personalien angeben.

Für die schweizerische Gerichtspraxis gelten die zehn FIS-Regeln heute als Massstab für die erforderliche Sorgfalt auf Schneesportabfahrten. Das hat unser Bundesgericht bereits 1991 entschieden und seither in konstanter Praxis bestätigt.

Damit ist heute klar, was Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit auf Schneesportabfahrten bedeutet. Wer den Sport entsprechend den FIS-Regeln ausübt, handelt nicht nachlässig, wer aber die FIS-Regeln verletzt, handelt nachlässig oder unvorsichtig.

Die SKUS hat die FIS-Regeln mit fünf Regeln für die Snowboarder ergänzt wie folgt [Internet: http://shop.bfu.ch/pdf/136_42.pdf]:

1. Das vordere Bein muss mit einem Fangriemen fest mit dem Snowboard verbunden sein.
2. An Skiliften und auf Sesselbahnen das hintere Bein aus der Bindung lösen.
3. Vor jedem Richtungswechsel, besonders vor Fersenschwüngen (Heel Turns/Backsideschwüngen): Blick zurück, Raum überprüfen.
4. Das Snowboard immer mit der Bindungsseite nach unten in den Schnee legen.
5. Auf Gletschern das Snowboard wegen der Spaltengefahr nicht abschnallen.

Das Bundesgericht hat noch keine Gelegenheit gehabt festzulegen, dass diese Regeln gleicherweise gelten wie die FIS-Regeln.

Verkehrssicherungspflicht und Eigenverantwortung der Schneesportler (BGE 130 III 193)

Mit seinem Entscheid vom 23. Dezember 2003 (BGE 130 III 193) hat unser Bundesgericht die gegenseitige Verantwortlichkeit der Betreiber von Schneesportabfahrten und der Schneesportler klar abgegrenzt wie folgt:

Die Verkehrssicherungspflicht verlangt zum einen, dass die Pistenbenützer vor nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahren (eigentliche Fallen) geschützt werden, und zum andern, dass sie vor Gefahren bewahrt werden, die selbst bei vorsichtigem Fahrverhalten nicht vermieden werden können. Die Grenzen der Verkehrssicherungspflicht bilden einerseits die Zumutbarkeit: Schutzmassnahmen können nur im Rahmen des nach der Verkehrsübung Erforderlichen und Möglichen verlangt werden, und andererseits die Eigenverantwortung: Die dem Sport innewohnenden Gefahren tragen die Sportler. Auch müssen sich diese gemäss den FIS-Regeln verhalten, Fahrweise und Geschwindigkeit ihrem Können und den Verhältnissen auf den Abfahrten und dem Wetter anpassen sowie die Markierungen und die Signalisation beachten.

Dieser Entscheid bestätigt in bestmöglicher Weise all das, was wir in der SKUS und in der FIS vorbereitet haben: Die Verkehrssicherungspflicht der Betreiber von Schneesportabfahrten ist sehr streng, aber sie wird begrenzt durch die Eigenverantwortung der Schneesportler.