

# **I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM**

**RA Gerhard DAMBECK**

# FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

## Vorbemerkung zur Gesetzeslage, Literatur und Rechtsprechung in Deutschland

Die Rechtslage in Deutschland besteht überwiegend nicht aus spezialgesetzlichen Regelungen für Ski- und Wintersport. Im deutschen Rechtsanwendungsbereich wird mit abstrakt formulierten Gesetzen des Bundes und der Länder gearbeitet, die für alle denkbaren Lebenssachverhalte und damit auch für Rechtsfragen beim Schneesport angewendet werden können.

Die wichtigsten Gesetzesvorschriften sind das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) für die zivilrechtlichen Ansprüche auf Schadensersatz und Schmerzensgeld sowie das Strafgesetzbuch (StGB) für die Verwirklichung des staatlichen Strafanspruchs, insbesondere wenn es um (fahrlässige) Körperverletzung oder Tötung geht.

Des Weiteren kommen neben Bestimmungen des Verfassungsrechts und des Verwaltungsrechts Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft zur Anwendung, die in innerstaatliches Recht umgesetzt wurden.

Natürlich wird auch in Deutschland vieles über Verordnungen der Länder geregelt. Ein interessanter Hinweis gilt bereits an dieser Stelle dem Bundesland Bayern, wo es in der Tat einige speziell den Wintersport betreffende Normen und Regeln gibt. Das wird dadurch verständlich, dass Bayern mit seinen alpinen Regionen in Deutschland das Wintersportland Nr. 1 ist.

## I. Gestaltung von Skipisten

In Deutschland hat das Privateigentum an Grund und Boden und dessen Schutz einen hohen Stellenwert. Es ist nicht selbstverständlich, dass man überall auf fremdem Gelände Schneesport treiben darf. Aber gleichwertig mit dem Schutz des Eigentums ist bei uns auch dessen Sozialbindung in der Verfassung verankert <sup><1></sup>. Hieraus hat sich ein umfangreiches Regelwerk für das Spannungsverhältnis zwischen Landschaftsgebrauch und Landschaftsschutz entwickelt. Naturschutzgesetze des

Bundes (Rahmenvorschriften <2>) und der Länder (Ausführungsvorschriften <3>) regeln das Recht, die Landschaft zu Erholungszwecken zu betreten <4> und zu nutzen. Aber auch die Pflicht, hierbei die größtmögliche Schonung des Naturhaushalts zu beachten. Damit wird nicht nur den europarechtlichen Anforderungen Rechnung getragen. In einem im Bereich des Deutschen Skiverbands (DSV) entwickelten Öko Audit wurden diese Grundsätze wissenschaftlich fortgeschrieben und bilden fachkundige Maßstäbe bei der Konzipierung von Skigebieten sowie bei den derzeit häufig fällig werdenden Verlängerungen von Genehmigungsfristen für den Betrieb von Beschneiungsanlagen.

Bei der Anlage einer Skipiste kann der Blick jedoch nicht allein auf Naturverträglichkeit gerichtet werden. Der zahlende Gast erwartet

- Aufstiegshilfen mit geringen Wartezeiten, schnellem Transport und variabler Erschließung des Skigeländes
- ein Pistenangebot mit allen Schwierigkeitsgraden von blau bis schwarz, differenzierte Strecken für Skifahrer und Snowboarder etc. sowie strukturelle Alternativen innerhalb des Pistenbereichs (z.B. Funparks) wie auch außerhalb desselben (Variantengelände)
- Pisten in einem permanent optimalen Pflegezustand sowie möglichst frei von jeglichen Gefahren.

Alle diese Erwartungen zu verwirklichen ist in den oft räumlich eng begrenzten Skigebieten Deutschlands nicht immer möglich. Gleichwohl dürfen die Pistenbetreiber insbesondere bei der Sicherheit keine Kompromisse machen.

## **Die Verkehrssicherungspflicht**

Die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers resultiert aus der Tatsache, dass er auf bestimmten Geländebereichen Gelegenheit zur Ausübung von Schneesport gegen Zahlung eines Geldbetrages anbietet. Er ist seinen Kunden dafür verantwortlich, dass sie dabei keinen Gefahren ausgesetzt sind, auf die sie sich nicht einrichten können. Der Pflichtenkreis umfasst zwei Zonen: **Skipisten** und **Skirouten** <5>.

Im Vordergrund steht die Verkehrssicherungspflicht auf den Skipisten. Sie reicht nicht nur bis zur Pistengrenze, innerhalb derer sich natürlich die Mehrzahl der Schadensfälle ereignet, sondern erfasst auch noch einen gewissen Randbereich von ca. **2 Metern**. Hierauf darf sich die Sicherheitserwartung der Pistenbenutzer erstrecken und in diesem Ausmaß ist sie dem Pistenbetreiber wirtschaftlich noch zumutbar. Das zu sichernde Gesamtareal (Pisten/Pistenrand und Skirouten) wird durch die Bezeichnung **organisierter Skiraum** treffend umschrieben.

Die Zielsetzung der Pistensicherungspflicht wird in dreifacher Hinsicht verfolgt.

- **ex ante:**  
Bei der Planung wird darauf geachtet, das Skigelände so zu situieren, dass es normalerweise von keinen alpinen Gefahren (z.B. Lawinen, Steinschlag) bedroht sein kann. Ferner, dass die Streckenführung – ungeachtet des angegebenen Schwierigkeitsgrades – nicht schon per se gefahrenträchtig ist.
- **in concreto:**  
Bei laufendem Pistenbetrieb ist der Pistenbetreiber verpflichtet alle zumutbaren organisatorischen und personellen Voraussetzungen zu schaffen um aktuell aufgetretene Gefahrenlagen frühzeitig zu erkennen, zu beseitigen oder zu entschärfen.

Hier öffnet sich allerdings das Spannungsfeld zwischen dem Recht des Skifahrers auf Sicherheitsgewährung und seiner Pflicht zur Eigenverantwortlichkeit:

1. Der Anspruch auf verkehrssichere Pisten entsteht mit dem Abschluss des Vertrags auf Beförderung zur Bergstation. Der Skifahrer erwirbt dadurch zusätzlich den (nebenvertraglichen) Anspruch, sicher und ohne Gefahr für Leib oder gar Leben wieder zur Talstation abfahren zu können.

Schadensersatz und Schmerzensgeld für Körperschäden wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht können aber nicht über vertragliche Ansprüche, sondern nur mit Hilfe der deliktischen Anspruchsgrundlage aus (fahrlässiger) unerlaubter Handlung <6> verlangt werden. Die Beweisführung obliegt dem Geschädigten.

Dem zivilrechtlichen Institut der unerlaubten Handlung entsprechen in etwa die Straftatbestände der (fahrlässigen) Körperverletzung oder Tötung <7>.

2. Der Anspruch auf Verkehrssicherung ist jedoch nicht grenzenlos. Weil der Skifahrer einen Natursport betreibt wird von ihm verlangt, dass er die Piste entsprechend dem angekündigten Schwierigkeitsgrad so annimmt, wie sie sich ihm mit ihrem jeweiligen Erscheinungsbild präsentiert. Er muss ihre Herausforderungen mit skifahrerischen Mitteln bewältigen (insbesondere durch Beachtung der FIS-Regeln 2 und 8) <8>. Sie sind der Sorgfaltsmaßstab für die Beurteilung, ob für einen Schaden der Pistenbetreiber verantwortlich ist oder der Skifahrer selbst.
  3. Die Verkehrssicherungspflicht des Pistenbetreibers beginnt dort, wo die Eigenverantwortlichkeit des Skifahrers endet, also bei Gefahrenquellen, die nicht skifahr- oder pistentypisch sondern **atypisch** sind. Hierbei handelt sich um Gefahren, die ein Skifahrer trotz verantwortungsbewussten Verhaltens nicht vermeiden kann, weil sie weder erkennbar noch voraussehbar sind und sich deshalb für ihn als **Falle** erweisen. Bezüglich der Beseitigung solcher Gefahren wird dem Skifahrer eine entsprechende Vertrauens-erwartung zugebilligt (**Pistenvertrauen**).
- **ex post:**  
In der Praxis unserer Gerichte und Staatsanwaltschaften sind jedes Jahr zahlreiche Fälle wegen behaupteter Verstöße gegen die Verkehrssicherungspflicht anhängig. Gegenstand der zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche bzw. der strafrechtlichen Ermittlungen sind die Tatbestände fahrlässige Körperverletzung oder fahrlässige Tötung. Dabei geht es regelmäßig um die Frage, ob erforderliche Sicherungsmaßnahmen schuldhaft unterlassen wurden oder ob der Geschädigte selbst gegen den Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit verstoßen hat.

Leider gab es bei manchen deutschen Gerichten die Tendenz, bei solchen Schadensfällen an die Verantwortung der Pistenbetreiber höhere Anforderungen zu stellen, als an diejenige der Pistenbenutzer. Mehrfach war festzustellen, dass das Verschulden in objektiv nicht zutreffender Weise überwiegend oder ganz dem Sicherungspflichtigen zugeordnet wurde.

Die Vermutung liegt nahe, dass diese Gerichte angesichts des menschlichen Schicksals mehr von sozialer Emotion als von neutraler Abwägung geleitet waren, weil der Betreiber bzw. seine Versicherung über die größere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit verfügen. Diese Förderung der Kaskomentalität ist angesichts der in unserer Gesellschaft ohnehin schwach ausgeprägten Eigenverantwortlichkeit überaus kontraproduktiv.

## II. Die Beförderungseinrichtungen

### Bau und Inbetriebnahme

Hier geht es überwiegend um Seilbahnen für den Personentransport (Standseilbahnen, Seilschwebbahnen, Kabinenbahnen, Sessellifte und Schleppaufzüge). Ihre **Errichtung** erfolgt unter den zwei maßgeblichen Gesichtspunkten: Verträglichkeit für die Umwelt und Sicherheit für die Menschen. Insbesondere bezüglich der Sicherheitsanforderungen ist der Rechtsstandard in Deutschland inzwischen vereinheitlicht. Die EG-Richtlinie vom 20. März 2003 <9> über Seilbahnen für den Personenverkehr ist in innerstaatliches Recht umgesetzt worden <10>, die harmonisierten CEN-Normen werden in das deutsche Normenwerk übernommen.

### Betriebsführung und Überwachung

Der laufende Betrieb erfolgt weiterhin nach den nationalen Regelungen. Auch hier hat das Alpenland Bayern Vorschriften <11> erlassen, die – in teilweiser Ergänzung zu den nun geltenden EG-Regelungen – für Bau und Betrieb von Seilbahnen und Schleppaufzügen die Sicherheitsmaßstäbe bilden. Sie werden einheitlich in ganz Deutschland angewendet. Ähnliches gilt für eine Vorschrift, die den Betrieb der seit einiger Zeit in Mode gekommenen Förderbandanlagen <12> regelt (die nicht unter die genannte EG-Richtlinie fallen).

## Haftungsfragen

Die Rechtsgrundlagen für Schadensersatzansprüche gegen Seilbahnbetreiber sind in Deutschland uneinheitlich. Mit Ausnahme der Schlepplifte und Förderbänder fallen alle Beförderungseinrichtungen (wie z.B. auch Eisenbahnen) unter das Haftpflichtgesetz <sup><13></sup> und unterliegen einer verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung. Betreiber von Schleppliften oder Förderbändern haften dagegen nur, wenn ihnen schuldhaftes Handeln bzw. Unterlassen bewiesen werden kann <sup><14></sup>.

## DSV-Tipps für Sessellift- und Schleppliftfahrer

Viele Schadensereignisse können bereits von den Skifahrern und Snowboardern selbst verhindert werden. Zur Unterstützung ihrer eigenverantwortlichen Unfallprophylaxe gibt ihnen der Deutsche Skiverband die DSV-Tipps an die Hand. Sie sind in neuer Fassung soeben veröffentlicht worden und können in dem beigefügten Faltblatt nachgelesen werden.

## III. Verkehr auf dem Schnee

Von dieser „grenzenlosen“ Dimension ist nur die Erörterung des Bereichs der **Piste und ihrer Randzone** wirklich interessant, weil hier die Wechselwirkung zwischen eigenverantwortlicher Pistenbenutzung und Verkehrssicherungspflicht deutlich zutage tritt.

### Schneegleitgeräte

Vorab stellt sich die Frage, mit welchen Geräten man nach deutscher Rechtsauffassung eine Skipiste benutzen darf. Die Antwort steht auf zwei Beinen.

Das erste Bein ist das Sicherheitsinteresse der Pistenbenutzer. Sie müssen von verlässlichen Rahmenbedingungen ausgehen können, die allen gleichermaßen als verbindlich bekannt sind. Das sind die **10 FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder**. Ihre Einhaltung

verhindert Kollisionsunfälle genau so, wie selbst verschuldete Unfälle ohne Fremdbeteiligung. Deshalb gilt nach deutscher Rechtsauffassung, dass alle Pistenbenutzer objektiv in der Lage sein müssen, die 10 FIS-Regeln einzuhalten.

Daraus resultiert zwangsläufig das zweite Bein der Antwort. Die Einhaltung der FIS-Regeln gelingt nur, wenn ein den Regeln entsprechendes Fahrverhalten technisch überhaupt möglich ist. Die sog. Fahrregeln (FIS-Regeln 2 – 5) setzen voraus, dass das Gleitgerät zuverlässig gesteuert und gebremst werden kann. Dies ist nur bei entsprechender mechanischer Beschaffenheit (Kante) gewährleistet, also bei Skiern, Snowboards, Snowbikes und in gleicher Weise beherrschbaren Gleitgeräten. Damit scheiden andere Gleitmedien wie Snowtubes etc. als „skipistenuntauglich“ aus.

## **Rodel oder Schlitten**

Mit diesen Fahrzeugen gibt es – legt man die obigen Maßstäbe an – ein kleines Problem. Sie sind jedenfalls nicht so steuerungslos wie etwa ein Snowtube, erreichen allerdings, je nach Beschaffenheit, nur einen mehr oder weniger großen Annäherungswert an die Beherrschbarkeit von Ski oder Snowboard.

Rechtsprechung und Literatur in Deutschland haben noch keinen sicheren Umgang mit diesen Sportgeräten gefunden. Immer wieder taucht die Ansicht auf, dass die FIS-Regeln auch für Rodler gelten würden. Dennoch bleibt es dabei, dass Rodel oder Schlitten nicht unter den **sachlichen Geltungsbereich der FIS-Regeln** fallen. Naheliegend ist es allerdings, bei den Sorgfaltsanforderungen – insbesondere betreffend das Fahren auf Sicht und mit angepasster Geschwindigkeit sowie bei der Rücksicht auf voraus Fahrende – die einschlägigen FIS-Regeln (hier 2 – 4) **entsprechend** anzuwenden.

## **Geltungsbereich der FIS-Regeln**

### **Persönlicher Geltungsbereich**

Hierfür gibt es kein anderes Zuordnungsmerkmal als die Teilnahme am alpinen Skisport. Der Verantwortung des Skifahrers oder Snowboarders steht spiegelbildlich die Vertrauenserwartung der anderen Pistenbenutzer in die Einhaltung der FIS-Regeln gegenüber. Das wird von jedem Skifahrer verlangt, egal ob alt oder jung, geübt oder ungeübt, allein oder in der Gruppe (etwa in einem Skikurs). Insbesondere wird ein Vorrecht für besonders gute oder besonders schlechte Skifahrer nicht anerkannt.

### **Freie Wahl der Piste**

Deshalb hat auch jeder Skifahrer oder Snowboarder das Recht zur freien Pistenwahl. Das ist ihm nicht einmal dann vorzuwerfen, wenn er dadurch für andere zum Hindernis wird. Erst wenn er infolge der Selbstüberschätzung die FIS-Regeln nicht mehr einhalten kann und dadurch einen anderen schädigt, trifft ihn der Schuldvorwurf.

### **Behinderte**

Vergleichbar den schwachen oder ungeübten Skifahrern werden auch für Behinderte keine Ausnahmen gemacht. Zwar steht jedem Behinderten ungeachtet der Art und des Grades seines Handicaps die Teilnahme am Pistenskibetrieb offen, aber die anderen Pistenbenutzer müssen darauf vertrauen dürfen, dass sie hierdurch nicht gefährdet oder geschädigt werden (FIS-Regel 1). Nimmt der Behinderte selbständig am Skiverkehr teil, liegt auch die Verantwortung ausschließlich bei ihm. Ist er zur Gänze auf die Aufsicht oder Hilfe einer Betreuungsperson angewiesen, muss diese die volle Verantwortung sowohl für den Behinderten wie auch für sich selbst übernehmen. Gerade bei erwachsenen Behinderten kommt es aber auch vor, dass sie partiell in der Lage sind, eigenverantwortlich zu handeln. Im Schadensfall kann das bei der Frage, wer den Verstoß gegen die FIS-Regeln verantworten muss, zu Abgrenzungsproblemen führen. Es gibt die gesetzliche Vermutung, dass ein von einem Aufsichtsbedürftigen angerichteter Schaden durch eine schuldhaft Verletzung der Aufsichtspflicht verursacht wurde. Der Aufsichtspflichtige kann sich jedoch exculpieren <15>.

## **Eltern und andere Aufsichtspflichtige**

Die Fürsorgepflicht von Eltern und Erziehungsberechtigten beinhaltet auch, ein Kind an die Fähigkeit zur Einhaltung der FIS-Regeln heranzuführen oder aber in die Obhut anderer (z.B. Skilehrer) zu übergeben. Im Grundsatz gilt auch hier, dass die Erwachsenen die Verantwortung für die Kinder tragen. Zumindest so lange diese aufgrund von Alter und fehlender Verstandesreife zum eigenverantwortlichen Handeln noch nicht in der Lage sind <16>.

## **Training und Rennen**

Die Parcours für Training und Rennen sind eigentlich „geschützte Zonen“, in denen jeder Läufer an die Grenze seines Fahrvermögens oder auch darüber hinausgehen kann. Er darf grundsätzlich darauf vertrauen, dass andere während seiner Trainings- oder Rennfahrt nicht auf der Strecke sind und deshalb die FIS-Regeln für ihn keine Rolle spielen. Sollte gleichwohl eine dritte Person auf der Abfahrt sein, muss er trotzdem deren Anspruch auf körperliche Unversehrtheit berücksichtigen. Natürlich auch im Wettkampf, wenn es um Sieg oder Bestzeit geht. Hier wird verlangt, dass der Rennläufer bremst oder abbricht, wenn er einen gestürzten Wettkämpfer gefährden würde, der die Strecke nicht rechtzeitig freigeben konnte <17>. Die Möglichkeit, den Lauf zu wiederholen ist nur ein schwacher Trost.

## **Sachlicher Geltungsbereich**

Durch die Neufassung der 10 FIS-Regeln im Jahr 2002 sind nun zwar neben den Skifahrern auch die Snowboarder offiziell eingebunden, doch ist der sachliche Geltungsbereich damit nicht abschließend beschrieben. Die abstrakte Definition lautet:

die FIS-Regeln gelten für alle Wintersportgeräte, die durch ihre Gleiteigenschaft und unter Ausnutzung von Hangneigung und Schwerkraft eine dem Skifahren vergleichbare Abfahrt ermöglichen.

## **Räumlicher Geltungsbereich**

Er umfasst nicht nur den organisierten Skiraum, sondern jedes Gelände, wo Skifahrer unterwegs sind bzw. mit dem Auftauchen eines anderen rechnen müssen. Man braucht sich nur vor Augen zu halten, dass in den Tiefschnee-Eldorados oder auch beim Freeriding oft ähnlich viel Skifahrer und Snowboarder unterwegs sind, wie auf der Piste. Wer in derartiges Gelände einfährt muss wissen, dass er sich nun nicht etwa im rechtsfreien Raum bewegt.

## **Funparks**

Diese Sonderzonen mit künstlichen Hindernissen und Halfpipes sind häufig in die allgemeine Piste integriert. Skifahrer und Snowboarder praktizieren oder erproben hier spezielle Fertigkeiten, um sturzfrei und vor allem unbeschädigt durchzukommen. Das Befahren von Funparcours ist deshalb von zwei Phänomenen geprägt. Erstens wird riskant gefahren und gesprungen, zweitens kommt es häufig zu Stürzen oder zu missglückten Landungen mit einem mehr oder weniger großen Kontrollverlust beim Weiterfahren.

Die rechtliche Betrachtung geht von der Prämisse aus, dass auch für die Benutzer von Funparks die FIS-Regeln gelten. Dass hier ein großes Spannungsverhältnis zwischen den Regeln 2 und 6 besteht liegt auf der Hand. Daneben hat die Regel 5 hier eine besondere Bedeutung. Auch wenn der Funpark in das Pistengelände integriert ist handelt es sich doch um eine Sonderfläche, weil zwischen dem „skifahrtypischen Verhalten“ innerhalb des Parcours und demjenigen außerhalb große Unterschiede bestehen.

Hier kommt wieder der Verkehrssicherungspflichtige ins Spiel. Er hat dafür zu sorgen, dass nur diejenigen in den Funpark einfahren, die das auch wollen. Alle anderen müssen davor bewahrt werden, zwangsläufig oder auch nur versehentlich hineinzugeraten. Das erfordert rechtzeitige Kenntlichmachung der Einfahrt in den Parcours und seiner Seiten, ggf. auch mechanische Abschränkungen zu den Nachbarflächen bzw. der Auslaufzone.

## Tourengeher auf Pisten

Auch in Deutschland gibt es seit einigen Jahren den Trend, als Tourengeher über Pisten aufzusteigen. Das ist bei uns nicht verboten, sondern findet inzwischen sogar unter empfohlenen Rahmenbedingungen <18> statt.

Rechtlich sind folgende Einzelheiten von Bedeutung:

- Solange die **Pisten geöffnet** sind herrscht Skibetrieb. Die normalen Pistenbenutzer müssen mit dem jederzeitigen Auftauchen von Skibergsteigern rechnen. Diese werden aufgefordert, FIS-Regel 7 einzuhalten und hintereinander am Pistenrand aufzusteigen. Wenn geländebedingt gequert werden muss, sollen sie FIS-Regel 6 beherzigen und enge oder unübersichtliche Stellen meiden. Ferner sollen sie hierbei in so großen Abständen gehen, dass ein Abfahrender gefahrlos durchfahren oder ausweichen kann.
- Sobald die **Piste geschlossen** ist endet die Verkehrssicherungspflicht und es beginnen normalerweise die Präparierungsarbeiten. Nun ist das aber auch die Zeit, wo nach Feierabend zahlreiche Tourengeher über die Piste aufsteigen und früher oder später wieder abfahren. Für sie besteht Lebensgefahr. Weniger von den Pistenraupen, denn die sind an ihren Scheinwerfern und Warnleuchten bei Dunkelheit gut erkennbar und es kann ihnen ausgewichen werden. Dagegen sind bei **Windenpräparation** die oft über 1000 Meter langen Stahlseile besonders gefährlich. Sie liegen als unsichtbare Falle im Schnee und können außerdem bei entsprechenden Manövern der Pistenraupe wie eine Peitsche in die Höhe und zur Seite schnellen.

In Deutschland wird den Skibergsteigern im Regelfall auch unter diesen Umständen nicht verboten, auf den Pisten unterwegs zu sein. Grundsätzlich muss jeder eigenverantwortlich dafür sorgen, dass er hierbei nicht zu Schaden kommt. Allerdings läuft eine ständige Aufklärungskampagne (z.B. DSV-Tipps zum Verhalten gegenüber Pistenraupen <19>) und es wird permanent an die Vernunft der Sportler appelliert.

Zusätzlich, um sich von vornherein gegen evt. Schadensersatzansprüche abzusichern, werden von den Pistenbetreibern an Schlüsselstellen (Parkplätzen, Beginn von Aufstieg bzw. Abfahrt, seitliche

Zugänge) Warnhinweise aufgestellt, um die Eigenverantwortlichkeit der Tourengerer nochmals zu aktivieren.

Unter bestimmten Voraussetzungen werden Pisten aus Sicherheitsgründen **behördlich gesperrt**. Verstöße dagegen können mit einer Geldbuße geahndet werden <20>.

- Leider kommt es immer wieder vor, dass über die frisch präparierte Piste abgefahren wird, wodurch in der noch weichen Schneedecke tiefe Furchen entstehen, die bis zum Morgen hart gefroren sind. Das ist für die Pistenbetreiber und ihre Kunden nicht nur sehr ärgerlich, es können daraus im Extremfall sogar atypische Gefahren entstehen, die einen zusätzlichen und kostspieligen Sicherungsaufwand zur Folge haben.

## **Wechsel zwischen präparierten und nicht präparierten Flächen.**

Eine interessante Diskussion ist in Deutschland aus Anlass eines Kollisionsunfalles geführt worden. Das von den Kontrahenten befahrene Gelände präsentiert sich als völlig hindernisfreies, überschaubares Schneeareal. Eine breite Fläche war präpariert, die daneben befindliche ebenfalls breite Fläche nicht. Am Unfalltag betrug der Niveauunterschied zum nicht präparierten Schnee zwischen ca. 10 cm und ca. 50 cm. Entlang dieses Randes stehen im Abstand von ca. 50 Metern Markierungsstangen. Wer von oben kommt hat die freie Wahl, auf dem präparierten oder dem nicht präparierten Bereich weiterzufahren. Beides geschieht ungefähr in gleicher Häufigkeit. Das Wechseln vom nicht präparierten zum präparierten Bereich bzw. zurück findet an jeder beliebigen Stelle statt.

Diskutiert wurde, ob in solchen Situationen das Wechseln in die präparierte Fläche ein Anwendungsfall der FIS-Regel 5 (Einfahren in eine Piste) oder der FIS-Regeln 2 und 3 (Fahren auf Sicht, Nachrang des oberen Skifahrers) ist. Die Mehrheitsmeinung orientierte sich strikt am Pistenbegriff und bejaht FIS-Regel 5.

Die Mindermeinung hat sich davon aus zwei Gründen gelöst. Erstens sei Schutzzweck der FIS-Regel 5 nur, dass den auf der Piste Abfahrenden nicht unvorhersehbar in den Weg gefahren werden darf (plötzliches Ein-

fahren aus einem Sichtschatten am Pistenrand; unvermitteltes Losfahren von dort nach einem Halt). Zweitens hätten in weiträumigen Skiarealen mit einem optisch einheitlichen Abfahrtsangebot die Pisten Grenzen nur noch Orientierungsfunktion für die Präparierung. Für die Skifahrer und Snowboarder hingegen sei das Ganze ein Tummelplatz, auf dem beliebig hin- und hergewechselt wird. Das Bewusstsein, bei jeder „Grenzüberschreitung“ evt. wegen FIS-Regel 5 nicht weiter fahren zu dürfen, könne hier nicht entstehen. Sinnvoller wäre es, im Gesamtareal von allen die „in Fleisch und Blut“ übergegangenen Verhaltensmuster der FIS-Regeln 2 und 3 zu erwarten. Auch für die Sicherheit der Benutzer der präparierten Piste wäre es besser, sich nicht in einer rechtlich bevorzugten Zone zu wähnen, sondern die eigenverantwortliche Aufmerksamkeit (auch!) dem Skiverkehr der Nachbarfläche widmen zu müssen.

## **Rechtlicher Stellenwert der FIS-Regeln**

In der deutschen Rechtsanwendung wird anerkannt, dass die 1967 aus der Verbandsautonomie der FIS hervorgegangenen (und bis heute in ihren Grundelementen unverändert gebliebenen) Regeln nicht nur für die Mitgliedsverbände des Internationalen Skiverbands und deren Untergliederungen bis hin zu jedem einzelnen Vereinsmitglied verbindlich sind. Da sie das Skifahrerverhalten wie es sein soll, normalerweise praktiziert und allgemein für richtig gehalten wird, in treffenden Kernsätzen beschreiben, haben ihnen Rechtsprechung und Literatur alsbald die Allgemeingültigkeit für jeden Skisporttreibenden – auch den nicht vereinsangehörigen – zugeordnet. Sie bilden in der Gerichtspraxis den skisportfachlich konkretisierten Sorgfaltsmaßstab bei der Beurteilung von Ursache und Schuld im Rahmen der schon mehrfach erwähnten Abgrenzungproblematik zwischen Fremd- und Eigenverantwortlichkeit.

Nach mittlerweile überwiegender Auffassung in Deutschland sind die FIS-Verhaltensregeln Gewohnheitsrecht.

## Motorgetriebene Schneefahrzeuge

Für den Einsatz von Pistenraupen und Motorschlitten (Skidoos) müssen die Betreiber einige rechtliche Voraussetzungen erfüllen, deren Regelungszweck in erster Linie eine bestmögliche Sicherheit anstrebt. Die übergeordnete Sicherheitsrichtlinie ist die Norm DIN 30770 (Pistenpflegegeräte – Sicherheitsanforderungen). Nach bayerischem Landesrecht werden die Belange der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes beim Betrieb motorisierter Schneefahrzeuge mit gleicher Wertigkeit gesehen und rechtlich verankert <21>.

Ein Hinweis lautet regelmäßig, dass der Einsatz des Fahrzeugs **möglichst** auf Zeiten mit wenig Skibetrieb zu beschränken ist. Im Umkehrschluss heißt das, dass es bei uns kein Verbot für einen Einsatz von Pistengeräten während des Skibetriebs gibt.

### Die Pistenraupe

Ein zeitgemäßer Pistenbetrieb ist ohne den Einsatz von Pistenraupen nicht vorstellbar. Der Schwerpunkt liegt auf der Pistenpflege. In Einzelfällen kann er aber auch aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht geboten sein. Hinzu kommt die eventuelle Notwendigkeit von Transporteinsätzen (z.B. für Verletzte).

Das bedeutet, dass der Pistenbenutzer auch während des Skibetriebs jederzeit damit rechnen muss, einer Pistenraupe zu begegnen. Entsprechende Hinweisschilder erinnern regelmäßig daran.

### Keine atypische Gefahr

Begegnungen mit Pistenraupen sind demnach vorhersehbar und mit skifahrerischen Mitteln beherrschbar. Deshalb sind sie **keine atypische Gefahr**. Wenn der Pistenbenutzer seine Eigenverantwortlichkeit ausübt, insbesondere konsequent auf Sicht fährt, kommt er nicht in Kollisionsgefahr. Dies gilt auch, wenn das Gerät nicht schon weithin sichtbar ist, sondern sich in einer Geländevertiefung oder hinter/unter einer Geländekante befindet. Denn ungebremstes Hinwegfahren oder gar -springen über Geländekanten, ohne zu wissen, ob sich unterhalb davon Hindernisse befinden, gehört zu den größten Verstößen gegen die Skifahrerpflichten.

## **Besondere Sicherheitsvorkehrungen**

Gleichwohl sind Pistenraupen während des Skibetriebs **Störfaktoren mit massivem Hindernischarakter**. Sie bewegen sich teilweise gegen den allgemeinen, talwärts gerichteten Verkehrsfluss und können plötzlich aus Geländesenken auftauchen. Ihre Fahr- und Ausweichmanöver sind wie bei einem Panzer schwerfällig, die Bremsmanöver trägheitsbedingt oft sehr problematisch und die Fahrer haben keine gute Übersicht. Das Gerät ist also fraglos eine **Gefahrenquelle eigener Art**. Sein Betrieb erfordert deshalb – in Ergänzung zur Eigenverantwortlichkeit des Pistenbenutzers – besondere, ggf. situationsbezogene Sicherheitsvorkehrungen.

## **Präparierung mit Seilwinde**

Sie findet generell nur nach Pistenschluss oder -sperrung statt und ist deshalb im Zusammenhang mit den Gefahren des Einsatzes während des Skibetriebs ohne rechtliche Relevanz (siehe aber „Tourengeher auf Pisten“).

## **Grundlagen der Haftung**

Kollisionsunfälle zwischen Pistenbenutzern und motorgetriebenen Schneefahrzeugen sind zwar selten, haben aber meist schlimme Folgen. Schadensersatz und Schmerzensgeld können ausschließlich auf der Grundlage der **deliktischen** Haftung geltend gemacht werden. Die Forderungen richten sich in der Regel gegen den Fahrer der Maschine, den Halter und die Haftpflichtversicherung als Gesamtschuldner. Der Geschädigte muss beweisen können, dass sein Schaden durch eine unerlaubte Handlung verursacht wurde. Der Nachweis des Verschuldens (Fahrlässigkeit) ist oft sehr schwer zu führen. Gleichwohl hat der Ruf nach einer **verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung** in Deutschland unter keinem rechtsmethodischen Ansatz Gehör gefunden.

## **DSV-Tipps zum Verhalten gegenüber Pistenraupen**

Für den Skifahrer ist der beste Prozess der, den er nicht zu führen braucht (die rechtsberatenden Berufe sehen das natürlich anders). Die Beachtung der einschlägigen DSV-Tipps wird es ihm ermöglichen, immer auf der sicheren Seite zu sein.

## IV. Skischulen und Skilehrer

Lehrtätigkeiten im Schneesport werden ausgeübt von Ski-, Snowboard- und Langlauflehrern (im Folgenden „Skilehrer“). Begrifflich unterscheidet man in Deutschland zwischen **staatlich geprüften Skilehrern** und **Verbandsskilehrern**. Rechtsgrundlagen für die staatliche Prüfung gibt es nur im Bundesland Bayern <22>. Die staatliche Prüfung ist der Befähigungsnachweis für die berufsmäßige Erteilung von Unterricht. Sie wird in ganz Deutschland anerkannt.

Die Ausbildung zum staatlich geprüften Skilehrer wird im Deutschen Skilehrerverband (DSL) absolviert, die zum Verbandsskilehrer im Deutschen Skiverband (DSV). Eine Vereinbarung aus dem Jahr 2002 ermöglicht geprüften DSV-Skilehrern in den Ausbildungsgang zum staatlich geprüften Skilehrer zu wechseln, wobei ihnen aufgrund der bereits erworbenen Befähigung wesentliche Ausbildungselemente erlassen werden.

Die Ausbildungsgänge in beiden Verbänden verlaufen jeweils in mehreren Stufen, deren erfolgreicher Abschluss sie ermächtigt, bestimmte Unterrichtsformen zu erteilen (Anfänger u.s.w.).

**Skischulen** dürfen nur von staatlich geprüften Skilehrern betrieben werden. Verbandsskilehrer sind nur berechtigt, innerhalb ihrer Verbände bzw. den dazu gehörenden Vereinen Unterricht für die Vereinsmitglieder (nicht für andere Personen) zu erteilen.

Die Tätigkeit deutscher Skilehrer in Skigebieten des europäischen Auslands ist rechtlich noch nicht abschließend geklärt. Bei staatlich geprüften Skilehrern gibt es wohl keine Probleme. Aber Skilehrer in Ausbildung und Verbandsskilehrer sind in deutschen Nachbarskigebieten auf gesetzliche Barrieren gestoßen, die mit Sicherheitsbedenken begründet wurden. Eine Überprüfung, ob dies mit den europarechtlichen Gemeinschaftsvorschriften vereinbar ist, wird Klarheit schaffen.

## V. Skiaktivitäten außerhalb der Piste

Es darf noch einmal daran erinnert werden, dass die Verkehrssicherungspflicht auch jenseits der Piste besteht. Sobald aber der Skifahrer das alpine Gelände des freien Skiraums erreicht hat, ist er in jeder tatsächlichen und rechtlichen Hinsicht auf sich selbst gestellt. Das gilt insbesondere auch für die Schneebrett- und Lawinengefahr. So lange er für sich allein verantwortlich ist, kann ihn in Deutschland niemand hindern, sich dieser Gefahr auszusetzen. Folglich ist er auch nicht verpflichtet, elektronische Such- und Ortungshilfen mit sich zu führen.

### Teilweise Geltung der FIS-Regeln

Anders verhält es sich mit den **FIS-Regeln**. Entsprechend den obigen Ausführungen zu ihrem räumlichen Geltungsbereich gelten sie überall, wo eine Abfahrt möglich ist. Also auch auf wilden Abfahrten und nicht zuletzt im Freeride-Gelände. Dies alles natürlich mit der Einschränkung, dass die Sorgfaltsanforderungen situationsbedingt geringer sind, als auf der Piste. Wer sich im freien Skiraum bewegt, hat partiell ein ungleich höheres Maß an Eigenverantwortlichkeit und dementsprechend eine wesentlich geringere Vertrauenserwartung an die anderen.

### Schneeschuhgeher

Es liegt auf der Hand, dass sie nicht unter den sachlichen Geltungsbereich der FIS-Regeln fallen. Sie sind Fußgänger, von denen nur erhofft werden kann, dass sie sich vernünftig im Gelände bewegen. Sie sollten beim Aufstieg eigene Spuren legen und nicht in den Fellspuren der Ski-bergsteiger gehen. Auch beim Abstieg sollten sie die Abfahrtsbereiche so gut es geht meiden, um den Skifahrern die verdiente Freude nicht zu nehmen. Aber mehr als appellieren kann man nicht, denn ihr Verhalten ist in diesem Zusammenhang nicht justiziabel.

### Nachbarbereich von Pisten

Leider gibt es in Deutschland bisher keine rechtliche Möglichkeit, das Betreten oder Befahren von alpinem Gelände zu verhindern, selbst wenn

dadurch die Sicherheit anderer gefährdet ist. Es ist mehrfach vorgekommen, dass Skifahrer und Snowboarder Bereiche oberhalb von geöffneten Pisten befahren haben, obwohl akute Schneebrettgefahr bestand. In Einzelfällen kam es zu Auslösungen mit der Folge, dass Pistenteile verschüttet und Pistenbenutzer konkret gefährdet wurden. Nicht einmal Sicherheitsorgane können derzeit vorbeugend einschreiten und allein wegen der abstrakten Gefahr (etwa ab Gefahrenstufe 3) Unvernünftige von solchen Geländezonen fernhalten. Die Rechtslage in einigen österreichischen Bundesländern ist hier wesentlich weiter (z.B. Vorarlberger Sportgesetz). Eine entsprechende Änderung der Rechtsgrundlagen in Bayern wird derzeit angestrebt.

## VI. Europäisches Schneesportrecht ?

Eine europaweite Vereinheitlichung **aller** Rechtsbereiche des Schneesports erscheint nicht wünschenswert. Es gibt viele Besonderheiten, die aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte nur regional sinnvoll sind. Sie eignen sich nicht für eine Übertragung auf andere Regionen, sollten in ihrem Bestand aber auch nicht aus übergeordneten Gesichtspunkten in Frage gestellt werden. Ein Europarecht des Schneesports um jeden Preis kann auch schon deshalb nicht erstrebenswert sein, weil dadurch Mitspracherechte von EG-Ländern entstehen würden, die zur Materie keinen Bezug haben.

In einigen Bereichen werden die Rahmenbedingungen des Schneesports ohnehin bereits durch Richtlinien der EG und daraus resultierende Normen bestimmt. Hier ist es Sache der Nationen, sie in innerstaatliches Recht umzusetzen.

Aus deutscher Sicht sollten darüber hinaus einheitliche Rechtsstandards im Bereich Skischulen und Skilehrer hergestellt werden.

Aber besonders viel wäre erreicht, wenn die Schneesportländer in der Europäischen Gemeinschaft sich darauf verständigen könnten, die FIS-Verhaltensregeln und die damit zusammenhängenden Rechtsfolgen einheitlich anzuwenden. Dieser Wunsch bezieht sich weniger auf die praktische Verwirklichung in den Skigebieten, wo dies überwiegend geschieht. Umso mehr aber auf eine Harmonisierung der gerichtlichen Beurteilung von Sorgfaltsanforderungen im Spannungsfeld zwischen Verantwortung Dritter und Eigenverantwortlichkeit.

- 1 **Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)**  
Art. 14 Abs. II: Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohl der  
Allgemeinheit dienen.
- 2 **Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG)**
- 3 z.B. **Bayerisches Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft  
und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG)**
- 4 z.B. Art. 21 ff, insbes. 24 BayNatSchG. Dieses Recht hat in Bayern sogar  
Verfassungsrang: Art. 141 Abs. III der **Verfassung des Freistaates Bayern**.
- 5 **Deutsche Norm DIN 32912:**  
**Skipisten** sind allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete  
Strecken, die markiert, kontrolliert, vor atypischen Gefahren, insbesondere  
Lawinengefahren, gesichert und nach Möglichkeit präpariert werden.  
**Skirouten** sind allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete  
Strecken, die nur vor Lawinengefahren gesichert sind, aber weder präpariert noch  
kontrolliert werden müssen. Als Markierung wird die Verwendung des Schildes  
„Skiroute“ empfohlen.
- 6 **BGB § 823**
- 7 **StGB § 222**
- 8 **FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder (2002)**  
siehe beiliegendes Faltblatt
- 9 **Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates**
- 10 z.B. **Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG)** in der Fassung vom  
9. August 2003. Bis Ende 2004 hatten alle deutschen Bundesländer rezipiert.
- 11 **Vorschriften für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil) und Schlepp-  
liften (BOSchlepp)** Stand jeweils November 2004; hierzu **Ausführungsbestimmun-  
gen**
- 12 **Vorschriften für den Betrieb von Förderbandanlagen (Januar 2005)**
- 13 **Haftpflichtgesetz § 1 Abs. I**
- 14 s. 6, 7
- 15, 16 **BGB § 832**
- 17 vgl. **Internationale Skiwettkampfordnung (IWO)** Art. 623.2.2
- 18 **DAV-Regeln für Skitourengeher auf Skipisten (DAV = Deutscher Alpenverein e.V.)**
- 19 siehe beiliegendes Faltblatt
- 20 **Bayerisches Landesstraf- und Verordnungsgesetz (BayLStVG)**  
Art. 24 Abs. II S. 1, Abs. VI Ziff. 1
- 21 - **BayLStVG** Art. 24 Abs. II S. 2, 3  
- **Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG)** Art. 12 Abs. II
- 22 - **Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (EUG)** Art. 128 Abs. II S. 1  
- **Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Fachsportlehrer im freien Beruf**  
- **Verordnung über die Ausübung des Unterrichts als Skilehrer.**