

### III. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM

#### **INTERNATIONALE NORMEN ZUR HOMOLOGISIERUNG VON WETTKAMPFPISTEN**

Der FIS – der Internationale Skiverband – regelt durch ein internationales Reglement einen großen Teil aller Wettkämpfe, die unter die Kategorie „Wintersport“ fallen. Dieser vereinheitlichte Regeltext enthält in erster Linie die Vorschriften für die Wettkämpfe im internationalen Maßstab, legt darüber hinaus aber auch detailliert die geforderten Charakteristika der Spielfelder, also der Pisten, auf denen die Wettkämpfe stattfinden, fest.

Es finden sich in diesem umfassenden Regelwerk (auch) alle Prozeduren beschrieben, die nötig sind, um für die jeweilige Wettkampfstrecke und jede einzelne Infrastruktur eine Eignungszertifizierung zur Austragung von Wettkämpfen im internationalen Format mittels einer Konformitätsprüfung zu erlangen.

Das FIS-Reglement lässt sich nicht auf alle Disziplinen anwenden, die die FIS, der Italienische Wintersportverband, der Mitglied im FIS ist, vertritt. Es gilt nur für die Sportarten: Ski Alpin, Ski Nordisch und Nordische Kombination, Skilanglauf, Skispringen, Snowboard, Freestyle, Grassski und Geschwindigkeitsrennen.

Unter die jeweiligen Regelungen der entsprechenden internationalen Vereinigungen fallen hingegen: Bob- und Schlittenrodeln, Biathlon, Tourenski und Telemark.

In diesen Fällen legen die jeweiligen nationalen Verbände, für Italien der FIS, mit ihren eigenen Reglements, die Modalitäten für die Vorlage der Gesuche zur Homologierung von Pisten für nationale und internationale Wettkämpfe fest. Die verschiedenen Zuständigkeiten der Prüfung werden zwischen der „Nationalen Kommission zur Pistenhomologierung“ und den Verbandsinspektoren (für die Homologierung der nationalen Pisten) und den FIS-Inspektoren (für die Homologierung der internationalen Pisten) aufgeteilt werden.

In den Disziplinen Ski Alpin und Ski Nordisch sind in der Tendenz die technischen Vorschriften und die Voraussetzungen für die Homologisierung, sowohl für nationale Pisten als auch für Pisten, die internationale Wettkämpfe beherbergen, einheitlich. In diesen Disziplinen kommt das internationale FIS-Reglement zur Anwendung (außer bei Abweichungen und Anpassungen, die durch die Art oder den Typ des Wettkampfs gefordert werden).

- 1. Gemeinsamkeiten der Regeln zur Homologierung von Wettkampfstätten: Verbindlichkeiten, relative Flexibilität, Entwicklungspotential. Ermessensspielraum der Homologatoren in technischen Fragen.*

Das Regelwerk zum Thema Homologierung, das von der übergeordneten Organisation aufgestellt wird, ist für die nationalen Verbände aufgrund deren

Mitgliedschaft verbindlich. Damit soll Einheitlichkeit, Chancengleichheit sowie Sicherheit für die Mannschaften und die Athleten, die an den Wettkämpfen teilnehmen, garantiert werden.

Der Einheitstext des FIS-Reglements zeichnet sich vor allem und in der Hauptsache durch die bindende Wirkung und seinen obligatorischen Charakter aus. Er legt die Homologierung als *conditio sine qua non* für die Durchführung und Anerkennung eines Wettkampfs fest.

Prinzipiell kann also kein Rennen aus dem internationalen Kalender (Weltcup, kontinentale Wettbewerbe - z. B. der Europacup -, Olympiarennen, Weltmeisterschaften) auf einer Piste ausgetragen werden, die nicht nach dem FIS-Reglement geprüft wurde.

Die Homologierung stellt dabei die unerlässliche Voraussetzung für einen gültigen Antrag auf Austragung eines Wettkampfs aus dem Kalender dar.

Es ist offensichtlich, dass etliche Faktoren dieses Kardinalsprinzip außer Kraft setzen können. Es sollen nur ungünstige Klimafaktoren (z.B. das Fehlen von Schnee) als Beispiel angeführt werden, die dazu zwingen können, einen Wettkampf abzusagen und eine andere Wettkampfstätte (möglicherweise am selben Ort) innerhalb der Fristen des Rennkalenders zu suchen. Des Weiteren könnten Sicherheitsanforderung auch noch nach der erfolgten Homologierung auftreten, es könnten unvorhersehbare Ereignisse eintreten, z.B. Veränderungen in der Natur oder am Zustand der Örtlichkeiten ...

In diesen Fällen kann es sich als nötig erweisen, ausnahmsweise, einen Wettkampf auf einer Piste stattfinden zu lassen, die nicht über alle Voraussetzungen der Homologierung verfügt. Oder es ist erforderlich, einige technische Bedingungen, die im Reglement festgelegt sind, außer Kraft zu setzen.

Ausdruck dieser Möglichkeit ist schon im Titel "Allgemeine Normen für Wettkämpfe im alpinen Skisport" (Art. 650.1 des FIS-Reglements) enthalten. Es ist vorgesehen, dass "Ausnahmen auf Antrag zulässig sind". Dabei können "Ausnahmen und Variationen der offiziellen technischen Vorgaben nur vom Rat des FIS" auf Vorschlag des Nationalen Verbandes und des Unterkomitees für die alpinen Skipisten erteilt werden.

Art. 601.4.9.1. verfügt im Speziellen, dass im Falle höherer Gewalt Wettkämpfe im Riesenslalom und im Spezialsalom auch auf anderen, nicht homologierten Pisten stattfinden können, wenn die speziellen technischen Anforderungen der jeweiligen Disziplin erfüllt werden können. Für Abfahrtsrennen und Super G besteht die Möglichkeit, die Strecke zu verkürzen und unter Einhaltung der Sicherheitsbedingungen nur die Mindestanzahl an Toren zu stecken.

Das FIS-Reglement kann deshalb als Organisationsinstrument mit einer relativen Flexibilität und mit anpassungsfähigem Inhalt charakterisiert werden, da es generell und abstrakt Ausnahmemöglichkeiten vorsieht, die je nach Lage des speziellen Falls anwendbar sind.

Im Konkreten wird den Inspektoren für die Homologierung ein weiter technischer Ermessensspielraum zugestanden. Damit wird berücksichtigt, dass die Vorschriften für die Homologierung der Wettkampfstätten, deren Inhalte je nach Disziplin variieren, unvermeidlich einen Entwicklungsspielraum in sich

tragen. Die Voraussetzungen für die Homologierung müssen nämlich immer mit der technisch-wissenschaftlichen und medizinischen Entwicklung, genauso wie mit den speziellen Bedingungen des Wettkampfgeländes, abgestimmt sein, die ihrerseits Einfluss auf die Leistungen der Athleten und die Ausrüstung haben wird.

Nicht zuletzt passen sich die Bedingungen für die Homologierung auch an Anforderungen an, die nötig sind, um die einzelnen Disziplin bekannt und beliebt oder für ein Fernsehpublikum attraktiv zu machen (man denke zum Beispiel nur an Nachtrennen). Oder man denke an die so genannten „klassischen“ Pisten, deren Streichung von der Liste der Rennstrecken aufgrund mangelnder Voraussetzungen zur Homologierung einen herben Schlag für die ganze Geschichte der Wintersportdisziplinen bedeuten würde.

Man denke zum Beispiel an den alpinen Skisport und an die klassischen Abfahrten von Kitzbühl (die berühmte Streif) oder an die berühmte Lauberhornabfahrt in Wengen: Beide Pisten halten nicht die geforderten Parameter ein, besonders nicht, was die Breite betrifft (deutlich schmaler als 10 m an einigen Abschnitten und im Tunnel von Wengen). Die Piste von Wengen ist außerdem mit ihren 4,5 km die längste Piste der Welt.

Undenkbar trotzdem, aus historischen und ökonomischen Gründen, sich auch nur vorzustellen, diese Wettkämpfe abzusagen. Allein das Rennen von Wengen bringt Einnahmen für die Schweizer Jungfraubahnen im Wert von 9 Millionen Franken.

Also konzentriert sich die konkrete Arbeit der Inspektoren auf die Sicherheit der Athleten und auf die Sicherheitssysteme.

Ebenso beispielhaft für das Entwicklungspotential des Regelwerks, aber auch für den großen Ermessensspielraum der Inspektoren sind die Entscheidungen, die im Laufe einer (nationalen) Fortbildungsveranstaltung für Homologatoren im Bereich Skilanglauf, die 2003 in Valdidentro stattfand, getroffen wurden.

Man darf dabei nicht vergessen, dass beim Skilanglauf die Homologierung der Pisten für nationale Wettkämpfe hundertprozentig nach den Kriterien des internationalen FIS-Reglements erfolgt. Ausnahmen bilden nur Abweichungen, die aufgrund der geringeren technischen Schwierigkeiten und Anforderungen an die teilnehmenden Athleten auftreten.

Dabei stellte das Komitee formal fest, dass die Änderung der Modalitäten für die Austragung von Wettkämpfen eine Aktualisierung der Homologierungsparameter für die Wettkampfstrecken, und damit eine Erneuerung des Art. 313 des FIS-Reglements, erzwingt.

Die Entscheidung der „Kommission für die Homologierung von Pisten“ scheint wahrlich eine Anklage gegen die Verfügungen des FIS-Reglements darzustellen.

In der Tat wurden die Vorschriften über Höhenunterschiede (HD) und das Gefälle an der steilsten Steigung (M) ausgesetzt. Diese Vorschriften waren unter dem Verdacht gestanden, eher wegen der Anforderung, Pisten in einigen speziellen Orten homologieren zu müssen, denn aus technischer Notwendigkeit festgelegt worden zu sein. Einziger Effekt sei, dass sie nun Probleme in der Wettkampfdurchführung schafften (der große Unterschied zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Punkt der Strecke sorgt für Probleme mit der Temperatur des Skiwachses).

Nicht zuletzt führt der Beschluss auch Erwägungen zum Umweltschutz ein. Man stellte die bisherige Regelung, dass die Breite der Piste an jedem Punkt 9 m betragen müsse, zur Diskussion. Künftig könne ein Inspektor prüfen, ob auch Pisten mit geringerer Breite zugelassen werden dürfen. Dies ist möglich, wenn aufgrund der Charakteristik der Strecke, unter besonderer Berücksichtigung des Gefälles, die gleichzeitige Anwesenheit von mehreren Athleten zu keinem Hindernis oder zu keiner Gefahr wird.

Den aktuellsten Beweis für die Veränderbarkeit der Kriterien, auch in einem jährlichen Zeitrahmen, liefert die Agenda des Skifahrers. Diese wird vom FIS veröffentlicht und ist ein wichtiges Instrument zur Information über Aktualisierungen der Homologierungsparameter. Es ist vorgesehen, dass in der Agenda jährlich die neuen Angaben für Gefälle für die nationalen und internationalen Homologierungen ausgegeben werden, vorbehaltlich der Übereinstimmungen der Pisten mit den von FIS und R.T.F vorgeschriebenen Merkmalen.

## *2. Die allgemeinen Prozeduren für die Homologierung*

Für alle Disziplinen, die dem FIS-Reglement unterliegen, kann man, trotz der Verschiedenheit der einzelnen Fälle, einen gemeinsamen Weg für das Procedere zur Homologierung erkennen:

- a) Anfrage der Betreibergesellschaft, Verfügungsinhaberin der Wettkampfstrecke. Die Anfrage muss jedes Jahr bis zum 30. April eingereicht werden, um die Homologierung für die folgende Wintersaison zu erreichen. Die Anfrage muss durch das in dieser Gegend zuständige Regionalkomitee eingereicht werden.
- b) Weiterleitung der technischen Dokumentation
- c) Voruntersuchung durch den vom Internationalen Verband nominierten Inspektor (für Homologierungen von internationalem Rang) oder durch einen von der Kommission für die Homologierung der nationalen Pisten nominierten Inspektor (für Wettbewerbe von nationalem Rang). Die Inspektion vor Ort muss auf der unverschneiten Wettkampfpiste stattfinden.
- d) Überweisung des Geldbetrags, der als Spesen bei der Homologierung anfällt; die Ausgaben für eine internationale Homologierung (hierin eingeschlossen die Kosten für die Unterbringung der Inspektoren) fallen zu Lasten des Antragstellers
- e) Eventuelle Festlegung von Auflagen, von deren Erfüllung die Zertifizierung der Homologierung abhängt
- f) Ausstellung eines zeitlich begrenzten nationalen oder internationalen Homologierungszertifikats oder eventuell einer provisorischen Homologierung

## *3. Besonderheiten bei der Homologierung von Wettkampfpisten im Ski Alpin*

Der extrem weite Ermessensspielraum, der den nationalen und internationalen Inspektoren eingeräumt wird, lässt sich an Hand der Homologisierungsprozeduren für Pisten, auf denen Wettkämpfe im Ski Alpin ausgetragen werden sollen, aufzeigen.

Es muss zunächst präzisiert werden, dass die Homologierung nicht die Stellung der einzelnen Wettkampfstrecke festlegt und Überprüfungs- und Kontrollprozeduren überflüssig macht, auch wenn sie eine (tendenziell) unausweichliche Voraussetzung für die Wettkampfaustragung darstellt.

In der Tat geht jedem internationalen Wettkampf, auch wenn er auf einer schon homologierten Piste stattfinden soll, eine letzte Kontrolle durch internationale Inspektoren voraus. Diese werden eingesetzt, um konkret die Bedingungen für die Austragung des Wettkampfes und die Einhaltung der Sicherheitsparameter sowie die Umsetzung der entsprechenden Sicherungsmaßnahmen zu kontrollieren.

Diese letzte Kontrolle vor dem Wettkampf ist in der Realität das einzige wirklich effektive Instrument, um Unfallrisiken zu mindern und Unfällen vorzubeugen, da sie in zeitlicher Nähe zur Austragung stattfindet. Deshalb ermöglicht sie es, eventuelle zusätzlich nötige Vorsorgemaßnahmen zu erkennen oder einen Wechsel der Wettkampfstrecke bei ungenügenden Schneesverhältnissen oder schlechten Wetterbedingungen (Art. 650.6.9 FIS-Reglement) anzuordnen.

Man muss berücksichtigen, dass die Wettkämpfe des Ski Alpin in Austragungsorten unterschiedlichster Höhenlagen mit nicht vergleichbaren Charakteristika stattfinden: Wenn sich in Colorado beispielsweise der Start auf einer Höhe von 3.000 m befindet, können in Finnland oder Schweden Ankunft und Start nahe dem Meeresspiegel liegen. Deshalb ist es nötig, die Bedingungen auf den Pisten konstant zu überprüfen.

Wie vorausgeschickt, legt das FIS-Reglement im Detail die allgemeinen Vorschriften für die Homologierung von internationalen Wettkampfpisten für die einzelnen Disziplinen des Ski Alpin fest: Abfahrt, Spezialschlalom, Riesenschlalom und Super G.

Das aktuell gültige Reglement wurde zuletzt 2006 modifiziert.

Die Art. 650.2 und folgende beschreiben die Inangsetzung und Abfolge einer Homologierungsprozedur: Der Antrag von Seiten der Betreibergesellschaft wird über den nationalen Verband an das Unterkomitee für Ski Alpin-Pisten gerichtet. Er muss eine Dokumentation beinhalten, darunter eine ausführliche Beschreibung der Piste, Höhenvermessungen, Angaben über die Neigungen und Gefälle, Auflistung von Sicherheits- und Nebenpisten, Beschreibungen der Energieversorgung und der Luftraumkommunikation, Beschreibung der Zugangsstrukturen, des Zieleinlaufes und des Starts, Angaben der Installationen für Kunstschnnee, Angabe der Entfernung zum nächsten Krankenhaus sowie eine Statistik über die Schneehöhe vor Ort für die letzten 10 Jahre (bei olympischen Wettbewerben und Weltcup-Rennen) oder der letzten 5 Jahren für andere internationale Wettkämpfe.

Es folgt daraufhin die Inspektion. Dabei wird darauf geachtet, dass der Inspektor, der für die Kontrolle einer Abfahrts piste ausgewählt ist, nicht aus dem

selben Land stammt, aus dem der Antrag auf Homologierung gestellt wurde (bei den Pisten für die anderen Disziplinen wird unerklärlicherweise kein Interessenskonflikt angenommen).

Die technischen Eigenschaften, die eine Piste aufweisen muss, unterscheiden sich je nach Disziplin und Art des Wettkampfs (Männer oder Frauen).

Für Wettkämpfe im Rahmen von Olympischen Spielen, Weltmeisterschaften und Weltcup-Rennen sind folgende Parameter festgelegt (außer bei, wie vorher erläutert, gewissen Ausnahmefällen):

	Höhenunterschied	Breite
ABFAHRTSRENNEN Männer	- 800-1100 m (650/750 in Ausnahmefällen)	Min. 30 m
ABFAHRTSRENNEN Frauen	- 500/800 m	Min. 30 m

Es muss präzisiert werden, dass Abfahrtsrennen durch hohes technisches Können, den Wagemut, die Geschwindigkeit und das Risiko charakterisiert sind. Deshalb muss die Piste es erlauben, dass sie in verschiedenen Geschwindigkeiten durchfahren wird.

SPEZIALSLALOM Männer	-180/220 m.	Min. 40 m
SPEZIALSLALOM Frauen	- 140/220 m.	Min. 40 m

Die Besonderheiten der Slalomtechnik wirken sich auf die Vorschriften der Homologierung aus. Der Slalom erfordert ein schnelles Abschließen von Bögen mit fließenden Bewegungen und Richtungswechsel mit verschiedenen Winkeln, je nach Position der Tore.

Die internationalen Vorschriften verlangen, dass die Piste ein Gefälle zwischen 33% und 45% haben muss. (Abweichungen sind nur für kurze Streckenabschnitte zugelassen). Auch die Anzahl der Tore/Richtungswechsel ist vorgegeben (Art. 801.2.4.1.): mindestens 55 bis höchstens 75 Tore für die Wettbewerbe der Männer; 45 bis maximal 65 Tore für die Frauen-Wettkämpfe.

	Höhenunterschied	Breite
RIESENSLALOM Männer	- 250/ - 450 m	40 m
RIESENSLALOM Frauen	- 250/ - 400 m	40 m
SUPER G Männer	- 400/- 650 m	30 m
SUPER G Frauen	- 400/- 600 m	30 m

(Gefälle von 10% mit einer Mindestanzahl von 35 Toren für die Männerwettbewerbe und 30 Toren für die Wettkämpfe der Frauen, um Richtungswechsel vorzuschreiben, die die Geschwindigkeit verglichen mit einem Abfahrtsrennen vermindern).

Die Homologierungszertifikate behalten für Abfahrts- und Super G-Pisten ihre Gültigkeit für fünf Jahre, ab dem Datum der Ausstellung, außer bei natürlichen oder künstlichen Veränderungen der Piste oder bei Modifizierung der Regeln und Entwicklung der technischen Ausstattung. Für Riesenslalom und Spezialslalomstrecken behalten die Zertifikate ihre Gültigkeit über 10 Jahre.

Marina Cotelli