

III. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

Der Betrieb von Pistengeräten

- Rechtslage in Deutschland -

I. Vorbemerkung

Zu den schlimmsten Unglücksfällen auf Skipisten zählen die Kollisionen von Skifahrern¹ mit Pistenraupen. Der Geschehensablauf ist meist ebenso spektakulär, wie die – immer sehr einseitigen – Schadensfolgen für den Skifahrer dramatisch sind². Als klassischer Beispielsfall für die Beurteilung der Rechtslage gilt der Zusammenstoß des ohne Sicht über eine Geländekante fahrenden oder springenden Skifahrers mit einer von unten herannahenden Pistenraupe.

Gerichtsverfahren über die Schadensersatzansprüche der geschädigten Skifahrer oder ihrer Hinterbliebenen verlaufen stets äußerst streitig und sind geprägt vom Spannungsfeld zwischen der Verkehrssicherungspflicht des Pistenraupenbetreibers und der Eigenverantwortlichkeit des Skifahrers³. Nachfolgend sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen erörtert werden, die in Deutschland für den Betrieb von motorisierten Schneefahrzeugen (Pistenraupen und Motorschlitten) gelten.

¹ Skifahrer wird im Folgenden als Oberbegriff für alle weiblichen und männlichen Pistenbenutzer mit zugelassenen Gleitgeräten (Ski, Snowboard, Snowblade, Snowbike etc.) verwendet

² vgl. die Fallschilderungen bei Dambeck/Pichler, Kollisionsunfälle mit Skipistengeräten - Haftung nach deutschem und österreichischem Recht, SpuRt 1996, 6 und Dambeck, Der Pistenraupenunfall – Kasko statt Eigenverantwortlichkeit, SpuRt 1999, 138 (SpuRt = Zeitschrift für Sport und Recht, Verlag C.H. Beck München/Frankfurt)

³ Zum Spannungsfeld Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht siehe meine Ausführungen beim II. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

II. Pistenraupen

Die offizielle Bezeichnung für Pistenraupen lautet Pistenpflegegeräte⁴. Pistenpflege wird heute als Bestandteil der Leistungspflicht angesehen, die der Pistenbetreiber durch Abschluss des Beförderungsvertrages⁵ mit dem Skifahrer übernommen hat.

Der Betrieb von Pistenraupen ist an mehrere rechtliche Voraussetzungen geknüpft:

Wie bei Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr gilt auch für Pistenmaschinen der Grundsatz, dass sie ohne behördliche Erlaubnis nicht eingesetzt werden dürfen. Das Bundesland Bayern (aufgrund seiner Alpenlage das meistfrequentierte deutsche Schneesportland) hat ein rechtliches Regel- / Ausnahmeverhältnis geschaffen⁶. Eine Ausnahmeerlaubnis wird nur unter strengen Auflagen bezüglich **Verkehrssicherheit**⁷ sowie **Lärm- und Umweltschutz**⁸ erteilt. Der Auflagenkatalog sieht vor allem eine sehr genaue und auf den jeweiligen Einzelfall bezogene Zusammenstellung der Voraussetzungen vor, unter

⁴ Deutsche Norm DIN 30770 vom 01.04.2001 („Pistenpflegegeräte – Sicherheitsanforderungen“): Ein Pistenpflegegerät ist eine selbst fahrende Maschine auf Raupen (Gleisketten), die überwiegend dazu bestimmt ist, Schnee zu präparieren. Daneben können Transportaufgaben sowie landschaftspflegerische Arbeiten ausgeführt werden

⁵ Der Beförderungsvertrag hat als sog. Hauptleistungspflicht den Transport des Skifahrers von der Tal- zur Bergstation zum Inhalt. Pistenpflege, Maßnahmen der Verkehrssicherung etc. fallen unter die sog. Nebenleistungspflichten

⁶ Gem. Art. 12 Abs. 2 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) bedürfen motorisierte Schneefahrzeuge aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. des Umwelt- und Lärmschutzes einer Ausnahmegenehmigung. Einzelheiten regelt die gemeinsame Bekanntmachung der Staatsministerien für Landesentwicklung und Umweltfragen und des Innern vom 30. November 1984 über „Motorisierte Schneefahrzeuge und Sicherheit auf Skiabfahrten und Skiwanderwegen“ (MABl. 1985 S. 2)

⁷ Im Genehmigungsverfahren ist bezogen auf den Einzelfall zu prüfen, ob die Sicherheit von Skifahrern auf Skiabfahrten (Pisten) und Skiwanderwegen (Loipen) gefährdet sein kann. Entsprechende Erkenntnisse finden im Aufgabenkatalog ihren Niederschlag

⁸ Verordnung zur Durchführung des Deutschen Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV vom 29.08.2002, zuletzt geändert am 06.03.2007)

denen sowohl Pistenpflege betrieben, wie auch Fahrten zu Versorgungs- und anderen Zwecken durchgeführt werden dürfen.

Generell wird der Einsatz von Pistenraupen während des Skibetriebs **nicht verboten**, weil manche Anlässe keinen Aufschub dulden (Beseitigung aktueller Gefahrensituationen, Verletztenbergung etc.). Allerdings wird in den Auflagen stets deutlich darauf hingewiesen, den Geräteeinsatz **möglichst** auf Zeiten mit geringem Skibetrieb und guten Sichtverhältnissen zu beschränken.

1. Keine atypische Gefahr

Nach einhelliger Auffassung geht von einer Pistenraupe (ausgenommen bei Präparation mit Seilwinden und/oder Frontfräsen – siehe unten) auch während des Skibetriebs keine atypische Gefahr für den Skifahrer aus. Sie ist Bestandteil des Pistenalltags. Der Skifahrer muss jederzeit und überall damit rechnen, ihr zu begegnen, also auch wenn sie bergauffahrend aus einer Senke oder unterhalb einer Geländekante auftaucht. Aufgrund seiner Eigenverantwortlichkeit ist er gehalten, die an allen Schlüsselstellen (Tal- und Bergstationen, Engstellen und unübersichtliche Passagen der Piste) angebrachten Warnhinweise⁹ bzw. anderen Sicherungsmaßnahmen des Pistenbetreibers zu beherzigen (FIS-Regel 8) und durch angepasste Fahrweise dem Sichtfahrgebot der FIS-Regel 2 Rechnung zu tragen. Dann kann er in jeder Begegnungssituation rechtzeitig dem Gerät auszuweichen oder anhalten. Ergänzend zu den FIS-Regeln gelten in Deutschland die DSV

⁹ DIN 32912 (Graphische Symbole und Schilder zur Information der Skifahrer auf der Skipiste) – Nr. 6 (graphisches Symbol für eine Pistenraupe + Text: „Vorsicht Pistenraupen-Verkehr!“)

Tipps zum Verhalten gegenüber Pistenraupen¹⁰. Diese und die genannten FIS-Regeln bilden den **Sorgfaltsmaßstab**, an dem später die Eigenverantwortlichkeit des bei der Kollision mit einer Pistenraupe geschädigten Skifahrers gemessen wird mit der möglichen Folge, dass seine Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche teilweise oder ganz zurückgewiesen werden.

2. Gefahrenquelle eigener Art

Gleichwohl bildet die Pistenraupe beim Einsatz während des Skibetriebs einen **Störfaktor mit massivem Hindernischarakter**. Sie bewegt sich vielfach gegen den talwärts gerichteten Verkehrsfluss, unterliegt keinem Richtungsgebot und wird geländebedingt oft erst sehr spät wahrnehmbar. Die Übersicht für den Lenker ist eingeschränkt. Das Manövrieren und Kurvenfahren erfolgt mit ausholendem Raumbedarf. Trotz verhältnismäßig geringer Fahrgeschwindigkeit ist trägheits- und geländebedingt ein Bremsvorgang fast immer problematisch. Diese Faktoren gebieten es, das Gerät als Gefahrenquelle eigener Art einzustufen. Rechtlich führt dies dazu, dass trotz Verneinung einer atypischen Gefahr vom Betreiber Sicherheitsvorkehrungen verlangt werden, die **korrespondierend** neben die Eigenverantwortlichkeit des Skifahrers treten. Dies nicht zuletzt, um angesichts des völlig ungleichen Gefährdungspotentials zwischen Skifahrer und Pistenraupe die Chancen für ein Höchstmaß an Sicherheit zu optimieren.

¹⁰ in deutschen Skigebieten sind generell u.a. die DSV-Tipps zum Verhalten gegenüber Pistenraupen auf großen Plakaten veröffentlicht; die DSV-Tipps sind auch erhältlich über www.ski-online.de

3. Die Sicherheitsvorkehrungen im Einzelnen

3.1 Der Grundsatz „neminem laedere“ gebietet es a priori, bei unwichtigem oder gar betriebsfremdem Anlass (z.B. bei Bequemlichkeits- oder reine Versorgungsfahrten) mit dem Pistenraupeneinsatz bis zur Schließung der Piste zu warten. Also muss zunächst abgewogen werden, ob es der vorgesehene Einsatzzweck rechtfertigt, den Skifahrern das erhöhte Gefahrenrisiko überhaupt zuzumuten (**Einsatz wichtig oder nichtig?**).

3.2 Bei Bejahung des Einsatzerfordernisses stellt sich die Frage der (Teil-)**sperrung** der betroffenen Pistenbereiche und damit einhergehender temporärer Unterbrechung des dortigen Skibetriebs. Dies gilt z. B. dann, wenn

- in einer engen Passage eine gefahrlose Begegnung mit der Pistenraupe auch für einen sorgfältigen Skifahrer nicht möglich und
- zusätzlich die Passage so lang ist, dass eine Regelung durch einen Warnposten nicht mehr ausreicht.

3.3 Wird auf einen Einsatz bei uneingeschränkt fortdauerndem Skibetrieb entschieden, müssen konkrete Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden. Welche sich im Einzelfall als notwendig erweisen hängt insbesondere von der **Geländesituation** und den **Sichtbedingungen** ab. In Betracht kommen z. B.:

- Wahl einer die Skifahrer möglichst wenig gefährdenden Fahrspur
- Einschaltung der Scheinwerfer und der geräteeigenen Warnsignale (optisch und akustisch)

- Bei schlechten Wahrnehmungs- bzw. Sichtbedingungen (unübersichtliche, enge Passagen, Schneetreiben, Nebel etc.): Warntafeln; Flatterleinen zur Verkehrslenkung; Abschränkung
- Warnposten (mit der Doppelfunktion, die Skifahrer anzuhalten bzw. umzulenken und den Geräteführer in Warteposition zu halten, bis er gefahrlos weiterfahren kann)
- stationäre Blinkeinrichtung mit Funkauslösung.

4. Zusatzgeräte

4.1 Pistengeräte mit Seilwinden

Bei der sog. Windenpräparation bewegt sich die Pistenraupe am unteren Ende eines Stahlseils, das bei vertikalen Fahrbewegungen mittels einer geräteseitigen Seilwinde 1000 m und mehr ausgerollt werden kann. Am oberen Ende ist das Seil im Gelände fest verankert und macht so die Horizontalbewegungen der Maschine mit. Dabei kann das Seil einerseits „unsichtbar“ im Schnee liegen und andererseits peitschenartig empor und zur Seite schnellen. Sollten Skifahrer mit einer derartigen Situation konfrontiert werden, wäre die damit verbundene **Lebensgefahr** für sie zweifellos atypisch. Der Pistenbetreiber hat hier die volle Verkehrssicherungspflicht, woraus sich folgende Konsequenzen ergeben:

Präparation mit Seilwinden darf nur erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass Pistenbenutzer davon nicht betroffen sein können, also

- **bei geöffneter Piste:**

Bei geöffneter Piste und damit laufendem Skibetrieb kommt eine Windenpräparation **nur nach Sperrung** der betroffenen

Pistenabschnitte in Frage. In diesem Fall müssen an den geeigneten Stellen entsprechende **Warnhinweise** angebracht werden, aus denen deutlich hervorgeht

1. **weshalb** und **wo** gesperrt ist
2. dass **Lebensgefahr** besteht

z. B. :

***Piste 3 gesperrt!
Pistengerät am Seil im Einsatz!
Lebensgefahr!***

Die Gefahrenhinweise auf Windenpräparation sind überall dort anzubringen, wo sie von den Skifahrern wahrgenommen werden **sollen**. Also nicht nur an den Tal- und Bergstationen, sondern auch auf Panoramatafeln, an pistennahen Skihütten und an Schlüsselstellen im Gelände (z. B. dort, wo Skifahrer regelmäßig, etwa nach einer Hüttenrast, seitlich in die Piste einfahren).

- **nach Pistenschluss:**

Pistenbenutzer haben einen Anspruch auf Verkehrssicherung nur, solange die Pisten geöffnet sind. Nach Pistenschluss darf der Betreiber grundsätzlich annehmen, dass seine Kunden die Pisten verlassen haben und somit von der Windenpräparation nicht betroffen sind. Um diese Annahme zu rechtfertigen muss der Unternehmer aber deutlich gemacht haben, wann die Piste geschlossen wird. Dies erfolgt regelmäßig in der Weise, dass zumindest auf den Übersichtstafeln der Tal- und Bergstationen steht, wann die

letzte Bergfahrt und wann die letzte Kontrollfahrt (Schlusskontrolle) stattfindet. Die Schlusskontrolle stellt sicher, dass der letzte Pistenbenutzer das Terrain verlassen hat. Damit ist die Piste geschlossen und die Verkehrssicherungspflicht (temporär bis zur Pistenöffnung am nächsten Skitag) erloschen.

Es empfiehlt sich, mit der Bekanntgabe der letzten Kontrollfahrt die Hinweise auf die mit der anschließenden Windenpräparation verbundenen Gefahren zu verbinden.

Zwei Kategorien von Skifahrern durchbrechen allerdings dieses System:

4.1.1 Zum Einen sind es die Tageskunden, die sich **zur Zeit des Pistenschlusses außerhalb der Piste** aufhalten (z. B. in einem Berggasthof oder einer Skihütte) und erst später abfahren. Bei ihnen darf der Verkehrssicherungspflichtige voraussetzen, dass sie im Verlaufe des Skitags die Zeit- und Warnhinweise wahrgenommen haben und genau wissen, dass sie um diese Zeit in uneingeschränkter Eigenverantwortlichkeit in den Gefahrenbereich einfahren

4.1.2 Zum Anderen handelt es sich um **Tourengeher, die nach Pistenschluss** über das Pistengelände aufsteigen, um früher oder später wieder dort abzufahren¹¹. Auch für sie gilt zunächst die Prämisse, dass sie ausschließlich auf eigenes Risiko unterwegs

¹¹ oder aber Skibergsteiger, die zuvor im alpinen Tourenbereich unterwegs waren und für den letzten Teil ihrer Abfahrt das Pistengelände benutzen wollen

sind. Gleichwohl tragen in solchen Fällen die Pistenbetreiber der Tatsache Rechnung, dass ihnen das Verhalten der Tourengänger bekannt ist. Angesichts der lebensgefährlichen Umstände bei der im fraglichen Gelände stattfindenden Windenpräparation nehmen sie sich selbst in die Pflicht, einen Sicherheitsbeitrag zu leisten. Das geschieht durch die Anbringung der o. g. Warnhinweise an den für Tourengänger relevanten Schlüsselstellen (Autoparkplätze, häufig angesteuerte Skihütten, regelmäßig benutzte seitliche Einfahrten in Pisten etc.). Mit diesen Gefahrenhinweisen haben die Verkehrssicherungspflichtigen jedoch das ihnen Zumutbare getan, um die Eigenverantwortlichkeit der Tourengänger zu „aktualisieren“.

4.2 Frontfräsen / Schneeschleudern

Pistenpräparation erfolgt heute vielfach mit Frontfräsen und Schneeschleudern. Zwar bildet der bereits aus größerer Entfernung sichtbare Schneestrahl für einen aufmerksamen Pistenbenutzer keine atypische Gefahr. Aber die nach vorne offene Frontfräse, weil im Falle einer Kollision wegen der schnell rotierenden Walze die Verletzungsfolgen für den Skifahrer ungleich schwerer ausfallen können. Aus diesem Grund gelten beim Einsatz derartiger Geräte die selben Sicherheitskriterien, wie bei der Windenpräparation.

5. Behördliche Sperrung

In Bayern können unter bestimmten Voraussetzungen Pisten aus Sicherheitsgründen **behördlich gesperrt** und eine Zuwiderhandlung mit Geldbuße geahndet werden¹². Aus diesem rechtlichen Ansatz resultiert

¹² Art. 24 Abs. 2 S. 1, Abs. 6 Ziff. 1 Bayerisches Landesstraf- und Verordnungsgesetz (BayLStVG)

die Gestaltungsmöglichkeit, eine Piste nach Betriebsschluss grundsätzlich zu sperren, aber zu bestimmten Zeiten (Stunden bzw. Tage) mit entsprechender Verlautbarung für Tourengeher freizugeben. Der Vorteil einer solchen zeitlichen Strukturierung ist insbesondere die bessere Überschaubarkeit für beide Interessengruppen bezüglich der Gefährdungssituation beim Präparieren.

6. Beleuchtung

Warnsignale und Gefahrenhinweise sind nur so wirksam, wie sie von einem aufmerksamen Pistenbenutzer bzw. Tourengeher bei schlechten Sichtbedingungen (Nebel/Schneetreiben, Dunkelheit) wahrgenommen werden können. Erforderlichenfalls sind sie deshalb direkt zu beleuchten oder mit einem auffallenden Lichtsignal (Blinklicht, Rundumleuchte) zu versehen, das zur vorsichtigen Annäherung und anschließenden Aufnahme des Informationsgehalts veranlasst.

7. Abschaltung/Beseitigung der Warnsignale

Ein weiterer Aspekt der Wirksamkeit von Gefahrensignalen ist ihre Aktualität. Der Verkehrssicherungspflichtige entlastet sich nicht dadurch, dass er sie (etwa aus Gründen der Bequemlichkeit) permanent angebracht bzw. in Betrieb hat. Es ist allgemein bekannt, dass sich der Warneffekt bei Dauerbetrieb schnell „verbraucht“. Deshalb muss der Verantwortliche nach Beendigung des Geräteeinsatzes die Warnsignale so schnell wie möglich außer Kraft setzen.

III. Motorschlitten

Auch Motorschlitten (Snowmobiles) gehören mittlerweile zum Pistenalltag. Der verantwortungsbewusste Skifahrer muss jederzeit¹³ mit ihnen rechnen, meist sogar häufiger als mit Pistenraupen¹⁴.

Der Betrieb von Motorschlitten ist ebenfalls grundsätzlich untersagt, kann aber mittels einer behördlichen Ausnahmeerlaubnis (unter entsprechenden Auflagen) erlaubt werden¹⁵.

Die von den Fahrzeugen ausgehende Gefahr ist nicht geringer als bei Pistenraupen, resultiert aber aus anderen Faktoren. Motorschlitten sind schneller und wendiger, damit auch für einen aufmerksamen Skifahrer oft erst spät und bisweilen überraschend wahrnehmbar. Außerdem sind sie in ihrer Fahrlinie schlechter kalkulierbar. Zwar relativiert sich das Gefahrenpotential durch die gegenüber den Pistenraupen wesentlich besseren Ausweich- und Bremsmöglichkeiten, dennoch ist zusammenfassend festzustellen, dass von **Motorschlitten in bestimmten Situationen eine atypische Gefahr** ausgeht.

Daraus resultieren verschiedene Sorgfaltsanforderungen an den Verkehrssicherungspflichtigen. Auch hier gilt zunächst die Ausgangsüberlegung, ob er Einsatzzweck so dringlich ist, dass er nicht bis zum Pistenschluss zurückgestellt werden kann (**Einsatzzweck wichtig oder nichtig?**).

¹³ Hinweise an Tal-/Bergstationen, Panoramatafeln etc. entsprechend Fn. 9: „Achtung! Motorschlitten im Einsatz!“

¹⁴ Neben den bei Pistenraupen üblichen Einsatzzwecken wie (großräumige) Pistenpflege, Transport-, Bergungs- und Versorgungsfahrten werden Motorschlitten zusätzlich für die Pistenpflege im kleineren Ausmaß, Reparaturarbeiten an technischen Einrichtungen, Wildfütterung etc. verwendet. Maßgeblich für den Einsatz ist einerseits die geländebedingte Erreichbarkeit des Ziels, andererseits der Kostenfaktor

¹⁵ zur Rechtslage siehe exemplarisch die Regelung in Bayern Fn. 5 und 6

- **bei geöffneter Piste:**

Ist der Einsatz während des laufenden Skibetriebs erforderlich, muss beachtet werden:

- möglichst außerhalb der Piste fahren
- wenn auf der Piste gefahren werden muss
 - a) möglichst am Pistenrand oder im übersichtlichen Gelände
 - b) mit angepasster Geschwindigkeit (an engen und unübersichtlichen Stellen so langsam wie möglich)
- wenn an unübersichtlicher Stelle die Passage eng ist und/oder wegen der Steigung nur mit höherer Geschwindigkeit befahren werden kann, muss sie kurzfristig gesperrt und ggf. zusätzlich mit einem Streckenposten gesichert werden
- stets die Wahrnehmbarkeit optimieren (Scheinwerfer, akustische und optische Warnsignale, Signalfolge an hoher Stange etc.).

Referent:

Gerhard Dambeck

Direktor des Amtsgerichts Kempten (Allgäu) a.D.

Mitglied im Juristischen Beirat des Deutschen Skiverbands DSV

Deutscher Vertreter im Komitee für Rechtsfragen und Sicherheit des Internationalen Skiverbands FIS