

Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit (Verkehrssicherungspflicht) der Seilbahnbetreiber in der Schweiz

Hans-Kaspar Stiffler, Erlenbach/Schweiz

Verkehrssicherungspflicht

Das Schweizerische Bundesgericht pflegt die zivilrechtliche Verantwortlichkeit, die sog. **Verkehrssicherungspflicht**, der Seilbahnbetreiber heute mit den Worten zusammenzufassen, dass Bergbahn- und Skiliftunternehmen, welche Pisten erstellen und diese für den Schneesport öffnen, verpflichtet sind, die zur Gefahrenabwehr zumutbaren Vorsichts- und Schutzmassnahmen zu treffen. Was das konkret bedeutet, soll im Folgenden erörtert werden.

Gesetzliche Grundlagen

Italien hat seit dem 24. Dezember 2003 ein Gesetz für die Sicherheit auf Schneesportabfahrten (legge no 363: Sicurezza sulle piste da neve) und dazu ein Ministerialdekret vom 20. Dezember 2005 zur Signalisation. **Die Schweiz hat kein derartiges Spezialgesetz.** Zwar haben Parlamentarier verschiedentlich – erstmals schon 1969 – versucht, die Schaffung eines Spezialgesetzes anzuregen, um einerseits die Verantwortlichkeit der Schneesportler unter sich und andererseits die Aufgaben und Pflichten der Seilbahnbetreiber zu ordnen. Das ist vom Parlament aber stets abgelehnt worden unter Hinweis auf die freiwillig geschaffene Ordnung mit den FIS-Verhaltensregeln für die Skifahrer und Snowboarder und mit den SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten.

Selbstverständlich sind auch in der Schweiz **gesetzliche Normen** die Grundlage für die Verantwortlichkeit der Seilbahnbetreiber. Das gilt vorerst für das **Strafrecht**, wenn ich mich auch dazu kurz äussern darf: Betriebsleiter und Pistenchefs können verurteilt werden, wenn sie einen vom Strafgesetzbuch festgelegten Tatbestand, etwa fahrlässige Tötung (Art. 117 StGB) oder fahrlässige Körperverletzung (StGB 125) erfüllen, sofern sie ihrer Aufgabe, sichere Abfahrten zu schaffen, nicht nachgekommen sind und ein Schneesportler deswegen verunfallt.

Zivilrechtlich sind es vor allem die Art. 41 und 97 des Schweizerischen Obligationenrechts, die zur Begründung allfälliger Schadenersatzansprüche gegen die Seilbahnbetreiber herangezogen werden. Art. 41 OR bildet die Grundlage für

ausservertragliche Ansprüche, Art. 97 OR dagegen die Basis für vertragliche Ansprüche.

Art. 41 OR lautet:

Wer einem andern widerrechtlich Schaden zufügt, sei es mit Absicht, sei es aus Fahrlässigkeit, wird ihm zum Ersatz verpflichtet.

Auf der Grundlage dieser Gesetzesbestimmung hat das Bundesgericht in konstanter, bald hundertjähriger Praxis den sogenannten **Gefahrensatz** entwickelt, wonach derjenige, der einen Zustand schafft, der einen andern schädigen könnte, nach allgemein anerkanntem Rechtssatze verpflichtet ist, die zur Vermeidung eines Schadens erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zu treffen.

Der Gefahrensatz, das Prinzip, ist damit sicher klar. Er stellt den Richter aber vor die doppelte Aufgabe, einerseits festzustellen, welche Vorsichtsmassnahmen hätten getroffen werden müssen und andererseits, ob das Unterlassen solcher Vorsichtsmassnahmen als fahrlässig gewertet werden könne, denn Schadenersatz darf der Richter gemäss Art. 41 OR ja nur dann zusprechen, wenn derjenige, der auf Schadenersatz belangt wird, fahrlässig gehandelt hat. Der Geschädigte stand und steht daher auch heute regelmässig vor der Aufgabe, dem Seilbahnbetreiber bzw. seinen Angestellten, in der Regel dem Pistenchef oder Betriebsleiter, ein Verschulden nachweisen zu müssen und dass das nicht einfach ist, brauche ich an dieser Stelle nicht zu erörtern.

Hier schafft nun aber die **vertragliche Haftung gemäss Art. 97 OR** Abhilfe. Dieser Artikel lautet:

Kann die Erfüllung der Verbindlichkeit überhaupt nicht oder nicht gehörig bewirkt werden, so hat der Schuldner für den daraus entstehenden Schaden Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, dass ihm keinerlei Verschulden zur Last falle.

Das Bundesgericht hat in einem wegweisenden Entscheid von **1987** (BGE 113 II 246) erstmals anerkannt, dass die Haftung der Seilbahnbetreiber für Unfälle auf den Schneesportabfahrten vertraglicher Natur sei und es hat wörtlich festgestellt: Ob die Haftungsgrundlage vertraglicher oder ausservertraglicher Natur sei, ändere zwar nichts am Inhalt der Verkehrssicherungspflicht, aber die Rechtstellung des Geschädigten sei im ersten Falle bezüglich der Beweislast für das Verschulden (Art. 97 OR im Vergleich zu Art. 41 OR) und bezüglich der Verjährungsfrist besser (10 Jahre statt 1 Jahr). Begründet hat das Bundesgericht seinen Entscheid damit, dass die allgemeine Schutzpflicht dessen, der einen Gefahrenzustand schaffe, zur **vertraglichen Nebenpflicht** werde, wenn die

Gefährdung mit der Abwicklung des Vertrages in Zusammenhang stehe und das sei in Schneesportgebieten ganz offensichtlich der Fall. Hier bestehe ein enger Zusammenhang zwischen dem Bergtransport mit der Bahn und der Abfahrt auf Ski. Nach dem **Vertrauensgrundsatz** dürfe sich der Benützer einer derartigen Bahn darauf verlassen, dass diese nicht nur die Hauptleistung des Transportes erfülle, sondern als Nebenleistung auf für Pistensicherheit und Rettungsdienst Sorge.

Damit stellt sich nun die Frage, welcher Art die von den Bahnbetreibern zu treffenden Vorsichts- und Schutzmassnahmen sein müssen. Das wird heute geordnet durch die von der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS geschaffenen Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten.

Die SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten

Hier darf ich etwas ausholen. Die Seilbahnbetreiber in der Schweiz waren von allem Anfang an bestrebt, ihre Passagiere nicht nur einfach ins Gebirge zu transportieren und dort ihrem Schicksal zu überlassen, sondern sie haben immer auch Dienstleistungen für die Abfahrt erbracht. So ist bereits im September 1936 – vor nunmehr 71 Jahren! – im Schneesportgebiet Davos Parsenn der sog. Parsennndienst geschaffen worden, der folgende Aufgaben übernommen hat:

- Markierung der Abfahrten mit einfachen Holzstangen (ohne Farbe)
- Warnung vor Lawinengefahr
- Rettungsdienst

1966 haben sich die Seilbahnbetreiber ein erstes und 1968 ein zweites Gutachten erstellen lassen, um abzuklären, was sie zum Schutz ihrer Benützer auf den Abfahrten alles vorkehren müssen, und sie haben 1970 entscheidend zur Stärkung der seit 1960 bestehenden **SKUS, der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten**, und zur Entstehung der **SKUS-Richtlinien** in der heutigen Form beigetragen. Frage: Wer ist diese SKUS? Sie ist seit 1989 organisiert als Stiftung, der alle am Schneesport interessierten Verbände und Organisationen sowie unabhängige Fachinstitute angehören, und zwar auf Seiten der **Anbieter von Schneesportabfahrten** die Seilbahnen Schweiz SBS und der Verband öffentlicher Verkehr VöV und auf Seiten der **Benützer** dieser Abfahrten der Schweizerische Skiverband Swiss-Ski, SWISS SNOWSPORTS und die Swiss Snowboard Association. Dazu kommen als **Fachinstanzen** die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, das Bundesamt für Sport Magglingen BASPO, das Bundesamt für Verkehr BAV, das Eidgenössische Institut für Schnee- und Lawinen-

forschung SLF und schliesslich die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA. Mit andern Worten: in der SKUS kommt das ganze für Anlage, Betrieb und Unterhalt sowie Schutz vor Gefahren erforderliche Fachwissen zusammen und das schafft ihr auch ihr hohes Ansehen und hat dazu geführt, dass die von der SKUS herausgegebenen Richtlinien gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung heute als **Masstab für die bei Anlage, Betrieb und Unterhalt erforderliche Sorgfalt** gelten. Die Richtlinien sind für die Seilbahnbetreiber und damit für die verantwortlichen Pistenchefs verbindlich und setzen den Standard, den die Schneesportler erwarten dürfen.

Weiter haben die Seilbahnbetreiber in den Jahren 1975/76 mit einer **Arbeitsgruppe**, welcher u.a. zwei unserer Referenten - Staatsanwalt Heinz W. Mathys und der Sprechende - angehört haben, die Rechtslage auf Schneesportabfahrten in einem umfassenden Bericht gründlich geklärt und zuhanden der Seilbahnbetreiber mit den sog. **SBS-Richtlinien** zusammengefasst. Diese SBS-Richtlinien stimmen mit den SKUS-Richtlinien selbstverständlich überein, sind aber als Arbeitsanleitung an die Pistendienstleute wesentlich ausführlicher gefasst und mit Erläuterungen versehen.

Die SKUS-Richtlinien im Einzelnen

Ich habe die in insgesamt 16 Abschnitte gegliederten SKUS-Richtlinien in meinem Referat anlässlich des ersten Forums 2005 im Einzelnen vorgestellt und weise daher heute nur kurz auf den Inhalt der Regeln hin, wie folgt:

- Zweck der Richtlinien und Eigenverantwortlichkeit der Benutzer von Schneesportabfahrten
- Einteilung der Schneesportabfahrten: Pisten - Abfahrtrouten - freies Gelände
- Anlage, Öffnung und Markierung der Abfahrten
- Schutz vor natürlichen und künstlichen Hindernissen
- Massnahmen bei Lawinengefahr - Freeride Checkpoints
- Schutz vor Absturzgefahr
- Markierung und Signalisation einschliesslich der erforderlichen Orientierungstafeln zuhanden der Abfahrtsbenützer (alles in Farbe dargestellt).

Die Richtlinien sind gedruckt in deutscher und französischer Sprache bei der SKUS erhältlich. Im Internet findet sich auch eine Version in italienischer Sprache (http://shop.bfu.ch/pdf/779_42.pdf).

Gerichtspraxis und Beurteilungskriterien

Gerichte – vorerst waren es Kantons- und Obergerichte – haben sich seit 1968 mit Ansprüchen von Skifahrern befasst, die auf den Pisten verunfallt sind. Das **Bundesgericht** erhielt **1975** im Rahmen eines **Strafverfahrens** erstmals Gelegenheit, einen schweren Skiunfall auf einer Piste zu beurteilen. Auch in der Folge waren es immer wieder Strafverfahren, welche das Bundesgericht beschäftigt haben und hier ist eine Verletzung der den Seilbahnbetreibern obliegenden Pflichten stets bejaht worden. Eigenverschulden der Skifahrer und Snowboarder ist nie beurteilt worden, weil das Strafrecht ja keine Verschuldenskompensation kennt.

Das hat geändert, als dem Bundesgericht in Form von Schadenersatzklagen auch **Zivilverfahren** zur Beurteilung vorgelegt worden sind. Das hat dem Bundesgericht Gelegenheit gegeben, in Berücksichtigung der Pflichten beider Seiten, der Bahnbetreiber wie der Abfahrtsbenützer, ein paar ganz **wesentliche Beurteilungskriterien** festzulegen wie folgt:

- **Vertrauensprinzip:** Die Benützer von Schneesportabfahrten dürfen darauf vertrauen, dass ihnen markierte und gesicherte Abfahrten zur Verfügung gestellt werden.
- **Verkehrssicherungspflicht:** Die Seilbahnbetreiber sind verpflichtet, auf den Schneesportabfahrten die zur Gefahrenabwehr zumutbaren Vorsichts- und Schutzmassnahmen zu treffen.
- **Inhalt und Umfang** der Verkehrssicherungspflicht bestimmen sich nach den SKUS-Richtlinien.
- **Geschützt werden muss**
 - > einerseits vor Gefahren, die nicht ohne weiteres erkennbar sind und sich damit als eigentliche Fallen erweisen;
 - > andererseits vor Gefahren, die selbst bei vorsichtigem Fahrverhalten nicht vermieden werden können.
- **Zumutbarkeit:** Schutzmassnahmen können nur im Rahmen des nach der Verkehrsübung Erforderlichen und Möglichen verlangt werden.
- **Eigenverantwortlichkeit der Benützer:**

- > Gefahren, die dem Schneesport inhärent sind, trägt derjenige, der diesen Sport ausübt;
- > Fehlverhalten von Benützern, die in Verkennung ihres Könnens und der vorgegebenen Pisten- und Wetterverhältnisse oder in Missachtung von Signalisationen fahren, ist der Selbstverantwortung zuzurechnen.

Schluss

Die Verkehrssicherungspflicht als vertragliche Nebenpflicht zum Transportvertrag führt zu einer strengen Verantwortlichkeit der Seilbahnbetreiber. Inhalt und Umfang richten sich nach den SKUS-Richtlinien. Vernünftige Beurteilungskriterien sorgen dafür, dass nichts Unmögliches vorgekehrt werden muss. Weiter gilt der Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit der Schneesportabfahrtsbenützer: Für Fehlverhalten haften diese selbst und sie haben Markierung und Signalisation zu beachten.

Die Verantwortung aus Verkehrssicherungspflicht nach Schweizer Recht ist heute aber **kalkulierbar** und das Risiko, aus Verkehrssicherungspflicht zivilrechtlich belangt zu werden, kann – und das ist für die Seilbahnbetreiber wesentlich – durch **Versicherung** abgedeckt werden.