

3. Europäisches Skirechtsforum (Bormio 23.-25. November 2007)

Der Schutz der Pistenrandstreifen

1.- Der Pistenrandstreifen ist zweifelsohne der kritischste Bereich innerhalb des Skigebiets, zum einen, weil sich dort verschiedene (natürliche oder künstliche) Hindernisse befinden können und zum anderen angesichts der Umgebungsbedingungen, die sich in dem Skisport gewidmeten Gebieten stark ändern können. Genau in diesem Bereich ereignen sich die schwersten Unfälle. Genau um diese Bereiche geht es in den meisten und schwierigsten gerichtlichen Auseinandersetzungen zwischen Nutzern und Pistenbetreibern, und zwar im Hinblick auf den Umfang der Verpflichtung zur sicheren Gestaltung der Pisten, die dem Betreiber vom Gesetz her obliegt. Diese Aspekte müssten, so weit möglich, ein für alle Male geklärt werden.

Zielsetzung des vorliegenden Beitrags ist, die Interessen, die gegen einander stehen, gerecht und rational abzuwägen. Hierbei kann von einigen präzisen Vorgaben ausgegangen werden.

Vom gesetzlichen Gesichtspunkt aus gesehen wird zunächst auf Artikel 3, Absatz 1 des Rahmengesetzes Nr. 363/2003 verwiesen. Hier wird von dem allgemeinen Grundsatz ausgegangen, dass der Pistenbetreiber die Sicherheit beim Skifahren gewährleisten muss und insbesondere **„verpflichtet ist, die Nutzer vor Hindernissen an den Pistenrandstreifen durch entsprechende Schutzmaßnahmen und Ausschilderung der Gefahren zu schützen“**. Es ist anzumerken, dass das Gesetz es den Regionen überlässt (bzw. den autonomen Provinzen Bozen und Trento), die Sicherheitsbestimmungen konkret festzulegen. Deshalb bleiben eventuelle anders lautende und mehr ins Detail gehende Verpflichtungen des Betreibers von den folgenden Ausführungen unberührt.

Im Gesetz wird nicht näher darauf eingegangen, ob die Verpflichtung zur Sicherheit alle Hindernisse betrifft und ggf. welche Hindernisse. Es werden somit keine eindeutigen räumlichen Grenzen vorgegeben, in denen diese Verpflichtung gilt, das heißt, ob der Betreiber nur für die Sicherheit der Piste einschließlich Pistenrand zuständig ist, oder auch für die Sicherheit auf den Randstreifen außerhalb der Piste. Auch die Tatsache, die Verpflichtung zur Ausschilderung zwangsläufig zusammen mit der Schutzverpflichtung (offensichtlich) vorzuschreiben, scheint äußerst missverständlich.

Ich würde zunächst einmal davon ausgehen, und dies ist auch die vorherrschende Meinung, dass der Betreiber nicht verpflichtet ist, die Piste an beiden Seiten über die gesamte Länge abzuzäunen und zu sichern. Man stelle sich nur die Verunstaltung der Landschaft vor, die dies zur Folge hätte, sowie die extrem hohe finanzielle Belastung, die sich für den Betreiber ergeben würde und die wiederum nur auf die Nutzer selbst umgelegt werden kann. In diesem Zusammenhang möchte ich an die Ausführungen des leider verstorbenen Dr. Josef Pichler erinnern, einer der bedeutendsten Skirechtsexperten in Österreich (Redner beim 1. Forum in Bormio im Jahr 2005), der in einer Studie über dieses Thema im Jahr 1989 sehr klar und motiviert gegen das sehr eindrucksvollen Bild der so genannten „**Polsterpisten**“ Stellung bezog, wobei er auf die absurde Forderung anspielte, Abfahrtspisten über die gesamte Länge seitlich abzusichern.

Zudem habe ich keine Zweifel bezüglich der Tatsache, dass die Verpflichtung zum Schutz und/oder zur Ausschilderung von Hindernissen bzw. von Gefahrensituationen im Allgemeinen am Rand der Piste aufhören kann, sondern sich in einigen Fällen (die ich weiter unten genauer beschreiben werde), auf einen entsprechend breiten **seitlichen Randsreifen außerhalb und entlang der Piste** erstrecken muss. Dies ist meines Erachtens der problematischste Aspekt der ganzen Angelegenheit, da die Anforderung, den Pistenrand zu sichern, nicht immer genau im Voraus bestimmt werden kann, weil sich die Umgebungsbedingungen im weiteren Sinne nicht unerheblich ändern können.

Ein dritter Aspekt, den es zu berücksichtigen gilt, ist der Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit des Skifahrers, das heißt, sich der Tatsache bewusst zu sein, dass Skifahren immer ein gewisses Restrisiko in sich birgt, das der Skifahrer übernehmen muss, wenn auch nur im Hinblick auf die „typischen Gefahren“, gleichzeitig muss der Skifahrer jedoch auch dazu bereit sein, innerhalb gewisser Grenzen mit so genannten „untypischen Gefahren“ umzugehen. Dieser Grundsatz kommt in zahlreichen Gerichtsurteilen zum Ausdruck, in denen die Verantwortung für Schadensfälle zwischen Betreiber und Nutzer aufgeteilt wird, indem der Kausalzusammenhang des Verhaltens beider Beteiligten in Funktion zu den tatsächlichen Ereignissen untersucht und entsprechend eingestuft wird.

Nachdem dieser zusammenfassenden Darstellung der Eckpunkte meiner Untersuchung möchte ich nun versuchen, die offensichtlichsten Situationen zu beschreiben, in denen der Schutz des Pistenrands oder einfache Hinweisschilder auf die mögliche Gefahr auszuschließen oder aber notwendig sind. Dies ist eine sehr heikle Aufgabe, die dem Betreiber zukommt, der nämlich zum einen über die Beschaffenheit der Piste voll im Bilde sein muss und zum anderen auch die möglichen Variablen zu berücksichtigen hat.

2.- Wer in der Nähe des Pistenrands Ski läuft (wofür besondere Erfahrung Voraussetzung ist), nimmt einerseits die Vorteile der besseren Bodenbedingungen in Anspruch (in der Regel ist der Schnee weniger abgefahren), andererseits ist er jedoch im Vergleich zu Skifahrern in der Mitte der Piste in verstärktem Maß der Gefahr ausgesetzt, gegen eventuelle Hindernisse am Rand oder unmittelbar außerhalb der Piste zu fahren. Zu berücksichtigen ist zudem in jedem Fall die Möglichkeit, und dies gilt auch für erfahrene Skifahrer, durch versehentlichen Sturz, durch Zusammenstoßen mit anderen Skifahrern oder durch sonstige Zufallsereignisse aus der Piste zu geraten. Im Zusammenhang mit der Verpflichtung zum Schutz ist somit vielmehr genau solchen Situationen vorzubeugen

und nicht etwa dafür zu sorgen, dass Skifahrer nicht aufgrund übermäßiger Geschwindigkeit oder Unvorsichtigkeit über den Pistenrand hinaus fahren.

Um festzulegen, welche Hindernisse gesichert bzw. ausgeschildert werden müssen, sollte man sich zunächst die fundamentale Unterscheidung zwischen „**typischen Hindernissen**“ und „**untypischen Hindernissen**“ ins Gedächtnis rufen, die in der Rechtslehre und Rechtssprechung geprägt und in verschiedene Gesetzestexte eingeflossen ist (so zum Beispiel Art. 7, Absatz 2, Gesetz 363/2003): typische Hindernisse sind einwandfrei sichtbar, vorhersehbar und von einem Skifahrer, der mit durchschnittlicher Sorgfalt handelt, zu umgehen; bei untypischen Hindernissen liegt der Fall anders, denn sie können, je nach dem, wo sie sich befinden, eine tatsächliche **Tücke** darstellen.

Zu den typischen Gefahren zählen in der Regel die **natürlichen Hindernisse**, die als solche ein dem Skisport an sich und der für den Skisport genutzten Umgebung inne wohnendes Risiko mit sich bringen und deshalb in Kauf werden müssen. Hierzu gehört vor allem der Wald, der sich meistens an einer oder an beiden Seiten der Piste entlang zieht und gleichzeitig die Grenze der Piste darstellt. Es wurde bereits erwähnt, dass es weder Sinn macht, den Wald speziell auszuschildern, noch ihn abzusichern. Trotzdem kann auch ein natürliches Element auf der Piste ein untypisches Hindernis darstellen, wie etwa ein gefällter Baum bzw. ein Baumstumpf am Rand, der nicht zu sehen ist, wenn er zugeschneit ist.

Hiermit spiele ich auf die unnütze Angewohnheit an, die bisweilen anzutreffen ist, nämlich einen Streifen lockeren, nicht mechanisch geglätteten Schnee am Waldrand zu lassen. In kürzester Zeit wird auch dieser Streifen glatt gefahren und genauso wie die eigentliche Piste genutzt.

Ich persönlich würde auch die so genannte **erforderliche Pistenausstattung** zu den typischen Hindernissen zählen. Hierbei beziehe ich mich auf die Hinweisschilder und die

entsprechenden Stützen, an denen sie befestigt sind. Diese Schilder sind zwangsläufig und funktionsbedingt am Pistenrand angeordnet. Dasselbe gilt für Schilder, die den Rand kennzeichnen oder einfache Hinweisschilder (Kreuzungen, allgemeine Gefahr, Geschwindigkeitsbegrenzung u.ä.) oder für die Bauten am Ende der Piste, die die Skifahrer in die Nähe des Lifts leiten. Dies jedoch mit einem wichtigen Hinweis: die Werkstoffe selbst dürfen keine Gefahr darstellen! Das heißt, die Stützen müssen aus Holz sein, abgerundet und mit möglichst kleinem Durchmesser, dürfen also nicht aus Metall und in keinem Fall scharfkantig sein. Andernfalls sind auch diese Hindernisse entsprechend zu schützen.

Auf Pisten oder Pistenabschnitten ohne natürliche Abgrenzung ist ganz besonders wichtig, dass die Schilder, die den Grenzstreifen markieren, so angeordnet sind, dass der Skifahrer bei jeder Witterung genau erkennt, wo die Piste verläuft. Wenn der Pistenbetreiber diese fundamentale Vorsichtsmaßnahme vergisst, kann er zur Verantwortung gezogen werden, wenn der Skifahrer angesichts der nicht eindeutigen Pistenbegrenzung die Freifläche für die eigentlichen Piste hält und gegen ein Hindernis im Bereich außerhalb der Piste fährt.

3.- Sehr viel komplexer ist das Problem der so genannten untypischen Hindernisse. Hierbei handelt es sich um feste oder bewegliche, künstlich geschaffene Hindernisse am Pistenrand oder in unmittelbarer Nähe des Randstreifens, wie zum Beispiel Beschneiungsanlagen (Schneekanonen, Hydranten, Rohrleitungen, Schneehaufen), Hütten, Bauten, Stützmasten der Liftanlagen, Unter- und Überführungen, Brücken u.ä.).

Wenn derartige Hindernisse auf oder am Rand der Piste angeordnet sind, müssen sie ausgeschildert und entsprechend geschützt werden, wenn sie nicht unmittelbar erkenntlich sind (unter jeder Witterungsbedingung) oder an besonders gefährlichen Stellen liegen. Die einfache Ausschilderung der Gefahrensituation reicht nicht immer aus, um die Gefahrenhaftung vom Betreiber auf den Skifahrer (Empfänger des Gefahrenhinweises) zu

übertragen, da notwendiger Weise auch die konkrete Möglichkeit des Skifahrers zu berücksichtigen ist, das Risiko angemessen unter Kontrolle zu halten. Dies ist im Einzelfall zu bewerten.

Ganz besonders schwierig wird das Thema, wenn die untypischen Hindernisse in der Nähe des Randstreifens liegen, jedoch außerhalb der Piste. Ganz allgemein gesagt, darf der Skifahrer eigentlich nicht grundsätzlich davon ausgehen, dass er eine breite, hindernisfreie Sicherheitszone jenseits der Piste zur Verfügung hat. Wie bereits oben erwähnt, muss der Pistenbetreiber im Zuge seiner Sicherheitsmaßnahmen jedoch auch das versehentliche Überfahren der Pistengrenze mit berücksichtigen. Daraus ergibt sich für den Betreiber die Verpflichtung, zumindest so zu handeln, dass die Kollision mit diesen Hindernissen nicht noch schwerere Folgen hat.

Es stellt sich die Frage wann und innerhalb welcher Grenzen. Es ist praktisch unmöglich, sichere und zuverlässige Zuteilungskriterien in diesem Punkt zu schaffen. Ich möchte an dieser Stelle einige nützliche Richtlinien diesbezüglich aufzeigen. Vor allem einmal hat der Betreiber die Aufgabe, zu bestimmen, auf welchen Pisten und auf welchen Pistenbereichen erhöhte, konkrete und vorhersehbare Gefahr besteht, aus der Piste heraus zu fahren und diese Bewertung hat in Funktion zur Beschaffenheit und zum Schwierigkeitsgrad der Piste zu erfolgen. Ein Schutzzaun kann ggf. an einer scharfen Kurve erforderlich sein und weniger an einer geraden Strecke, an einer besonders engen Strecke und weniger an breiten Pistenabschnitten, an Strecken mit starkem Gefälle in Längs- bzw. Querrichtung und weniger an Stellen mit sanftem Gefälle. Wenn mehrere dieser Faktoren gleichzeitig auftreten, ist die Absicherung des Hindernisses nicht nur angebracht, sondern absolut notwendig.

Wenn also die kritischen Stellen bestimmt sind, muss festgelegt werden, wie weit das Hindernis vom Pistenrand entfernt liegen muss, damit der Schutz erforderlich ist. Auch hier können nur grobe Empfehlungen gegeben werden. Die Entfernung ist direkt proportional

zum Gefälle des Geländes neben der Piste. Ebenso sind eventuelle natürliche Hindernisse zu berücksichtigen, die den Skifahrer beim Sturz auffangen können.

Als Alternative zur direkten Absicherung des Hindernisses können Schutzzäune in Erwägung gezogen werden, um zu verhindern, dass die Skifahrer die Piste verlassen. Diesbezüglich ist anzumerken, dass Schutzzäune so anzuordnen sind, dass sie nicht selbst zur Gefahr werden. Wenn dies nicht erfolgt, hat es keinen Einfluss, wenn man behauptet, der Schutz sei an dieser Stelle weder notwendig, noch angemessen gewesen. Die obigen Ausführungen gelten auch für natürliche Hindernisse unmittelbar außerhalb der Piste, die ebenfalls an Stellen mit erhöhter Gefahr, das heißt, an **kritischen Stellen** zu sichern sind. Man denke beispielsweise an steil nach unten abfallende Böschungen neben der Piste oder an Abgründe neben Pisten auf Gletschern.

Um die Sorgen, die einige meiner Ausführungen vielleicht unter Pistenbetreibern ausgelöst haben, ein wenig abzuschwächen, weise ich darauf hin, dass in der Rechtsprechung im Zusammenhang mit Unfällen, die sich durch Aufprall auf Hindernisse außerhalb der Piste ereignen, primär dem Skifahrer die Verantwortung zugeschoben wird, der allein durch sein objektiv festgestelltes schuldhaftes Verhalten den Betreiber von der Haftung freistellt. Auch wenn beiden Parteien Schuld zugeschrieben wird, wiegt die des Skifahrers fast immer schwerer als die des Betreibers. Ich füge hinzu, dass in einigen Fällen zur Begründung der Haftungsfreistellung des Betreibers, meiner Meinung nach zu Recht, die Tatsache heran gezogen wurde, dass der Skifahrer die Piste, die Beschaffenheit der Piste und die gefährlichsten Stellen sehr wohl kannte.

4.- Meine bisherigen Ausführungen beziehen sich auf den Amateursport, nicht auf den Profisport. Trainingspisten, die allen Skifahrern offen stehen, würde ich dazwischen einordnen. Diese Pisten werden immer häufiger in größeren Skigebieten angelegt, meistens für Riesenslalom und mit entsprechenden Zeitstoppeinrichtungen. In diesem Fall, und nur in diesem, möchte ich behaupten, dass die Sicherheitsvorkehrungen

tendenziell mit denen von richtigen Wettkampfpisten übereinstimmen müssen, und zwar aus zwei wesentlichen Gründen: zum einen wird der Skifahrer angesichts der Zeitstoppeinrichtungen dazu stimuliert, so schnell wie möglich zu fahren und zum anderen deshalb, weil die Strecke durch die Tore vorgegeben ist und nicht frei vom Skifahrer gewählt wird.

Bormio, 23.-25. November 2007.

Dr. Carlo Bruccoleri