



Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten
Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige
Commissione svizzera per la prevenzione degli infortuni su discese da sport sulla neve
Swiss Commission for the Prevention of Accidents on Snowsport Runs

www.skus.ch

JAHRESBERICHT 2009

ANHANG:

Referat des Präsidenten SKUS,

RA Heinz Walter Mathys, Schlitteln und Schneeschuhlaufen, Sommer-
Rodelbahnen und Behinderte im Schneesport,

gehalten am 28. November 2009 am V. FORUM GIURIDICO EUROPEO
DELLA NEVE in Bormio-Valtellina.

RESPECT & CONTROL!

Dr. Josef Pichler, österreichischer Skirechtsexperte:

**„Niemand und nichts kann dem Skifahrer mehr Sicherheit
geben als er selbst“.**

Geschäftsstelle/secrétariat • c/o bfu • Hodlerstrasse 5a • CH-3011 Bern
Tel. +41 31 390 21 63 • Fax +41 31 390 22 30 • skus@bfu.ch • www.skus.ch

Präsident/Président: Heinz Walter Mathys • Fürsprecher/avocat • Au Grassey 3 • CH-1610 Oron-la-Ville
Tel./Tél. +41 21 907 78 34 • Mobile +41 79 690 15 08 • E-Mail: mathys.snow_safety@bluewin.ch

1. Personelles

Personell sind weder im Stiftungsrat noch in der Unfallverhütungskommission Änderungen eingetreten.

2. Jahresrechnung 2009

Die Betriebsrechnung 2009 der SKUS schliesst am 31. Dezember 2009 bei einem Ertrag von CHF 22'386.70 und einem Aufwand von CHF 15'124.35 mit einem Einnahmenüberschuss von CHF 7'262.35 ab.

3. Zwanzigste und einundzwanzigste Sitzung des Stiftungsrates

Die *ordentliche* Jahressitzung des Stiftungsrates fand am 20. Mai 2009 statt. Jahresbericht und Jahresrechnung 2008 wurden **einstimmig genehmigt**.

Die Diskussion um die beantragte Änderung / Ergänzung von Stiftungsurkunde und Reglement SKUS wurde beschränkt auf *Ziel und Zweck* der SKUS. Einvernehmen herrschte, dass zwischen der Eigenverantwortlichkeit der Benutzer und der Sicherungspflicht der Anbieter / Betreiber eine Wechselwirkung besteht.

Beim Schneesport entstehen riskante Sozialkontakte. Konfliktbewältigung durch Versicherungen und Gerichte sind harte Realität.

Die SKUS-Richtlinien konkretisieren die *Sorgfaltspflichten* der Anbieter und der Benutzer der Schneesportabfahrten. Sie entstehen nicht am grünen Tisch, sondern in Zusammenarbeit aller am nicht professionellen Ski- und Snowboardsport interessierten **Verbände** (SBS, VöV, Swiss-Ski, SWISS SNOWSPORTS) und **Institutionen** (BAV, IKSS, SLF, BASPO, bfu, SUVA).

Die gerichtliche Anerkennung der Arbeit der SKUS gründet in ihrer vielseitigen Zusammensetzung aus Praktikern und zwei mit der Praxis verbundenen erfahrenen Rechtsexperten. Zuzufolge ihrer anerkannten Autorität gehören die beiden Richtlinien bei der Konfliktbewältigung durch Versicherungen und Gerichte zusammen.

An einer *Sondersitzung* am 12. August 2009 (21. Sitzung) wurden die Anträge um Änderung / Ergänzung von Stiftungsurkunde und Reglement **zurückgestellt**.

Handlungsbedarf besteht namentlich in der Regelung der folgenden **Punkte**:

- 1) Zweck / Zuständigkeit
- 2) „Gewaltentrennung“ Stiftungsrat / Kommission (Personalunion Präsident ja / nein)
- 3) Aufgaben des Präsidenten
- 4) Amtszeitbeschränkung (zum einen Vertreter von Institutionen / Kollektivmitgliedern, zum andern Einzelmitglieder bzw. ad personam Gewählte)
- 5) Ehrenmitgliedschaft
- 6) Entschädigungen

Rechtsanwalt Heinz Walter Mathys, a. Staatsanwalt, welcher die SKUS als Nachfolger von Prof. Dr. Dr. h.c. Hans Schultz seit dem 15. November 1989 präsidiert, wurde bis Ende Wintersaison 2010/2011, ergo bis und mit Ende der Stiftungsratssitzung vom April 2011, **einstimmig wiedergewählt.**

Beschlossen wurde die Wahl **zweier** juristischer Einzelmitglieder.

Es wird angestrebt, an der Stiftungsratssitzung von April 2010 den „designierten“ Präsidenten der UVK und des Stiftungsrates (mit Amtsantritt im April 2011) im Sinne einer Absichtserklärung zu bestimmen. Gewählt wird spätestens im April 2011.

Innerhalb der Anmeldefrist gingen beim Präsidenten *vier Bewerbungen* um juristische Einzelmitgliedschaft in der SKUS ein. Gemäss Antrag des Präsidenten beschloss der Stiftungsrat, sämtliche Kandidaten persönlich anzuhören.

Budget 2009 und Tätigkeitsprogramm 2009 wurden **einstimmig genehmigt.**

4. Kommissionssitzungen

Unter dem Vorsitz der Präsidenten fanden drei Sitzungen statt. Die SKUS tagte am 20. Mai, 15. Juli und 11. November 2009 bei der bfu in Bern.

5. Behindertenschneesport

Anfangs 2009 gingen dem Präsidenten zwei dokumentierte Anfragen zum Thema Schneesport mit Behinderten bzw. mit Rollstuhlfahrenden zu. Beide Anfragen hatten primär den Transport an Skiliften und Sesselbahnen zum Gegenstand. Beide Organisationen hatten sich auch an die IKSS und SBS gewendet.

Eine spätere Anfrage, eine von ihrem Vater begleitete gehbehinderte jugendliche Monoskibobfahrerin betreffend, hatte konkreten Bezug auf den bestimmungsgemässen Gebrauch der Schneesportabfahrten (Ziffer 13 der Richtlinien für Anlage, Betrieb und

Unterhalt von Schneesportabfahrten). Der Präsident griff kurzfristig zur Zufriedenheit sämtlicher Beteiligten (sicherungspflichtige Unternehmung, Monoskibobfahrerin und Schweizerische Paraplegiker-Vereinigung SPV) ein. Er erklärte den Betroffenen unter Hinweis auf die **Regel-** (*aufrechte Stellung des Skifahrers und Boarders*) - **Ausnahmesituation** (*sitzende Stellung der in concreto an einer Leine begleiteten Monoskibobfahrerin*) die rechtliche Tragweite des bestimmungsgemässen Gebrauchs und wies auf die in Frage stehenden Verantwortlichkeiten sowie allfällige Versicherungsfragen hin.

Der Präsident teilte den Antragstellern unmissverständlich mit, dass die SKUS einzig für die **Benützung der Schneesportabfahrten** zuständig ist.

Fragen, welche die **Zulassung zum Transport** mit den touristischen Bergtransportmitteln betreffen, fallen in die Zuständigkeit des BAV bzw. der IKSS. Angemerkt sei, dass das BAV am 26. September 2001 einer waadtländischen Bergtransportunternehmung die an *Auflagen* geknüpfte Bewilligung erteilt hatte, den „FAUTEUIL-SKI APF“ mit der Sesselbahn zu befördern.

Im Zusammenhang mit der Zulassung zum Transport muss darauf hingewiesen werden, dass gemäss Artikel 3 Buchstabe b Ziffer 3 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderten (BehiG, SR 151.3) „*Skilifte sowie Sesselbahnen und Gondelbahnen mit weniger als neun Plätzen pro Transporteinheit*“ dem Gesetz nicht unterstellt sind.

Weil die Integration der Behinderten im Allgemeinen und der Rollstuhlfahrenden im Besonderen auch die SKUS fordert und der Handlungsbedarf im Schneesport unbestritten ist, stattete der Präsident der SPV einen Besuch ab und liess sich vor Ort orientieren und dokumentieren. In der Folge wurden ein Vertreter der SPV sowie der Vertreter einer mit der SPV zusammenarbeitenden Schneesportschule zur SKUS-Sitzung vom 20. Mai 2009 eingeladen. Die Eingeladenen orientierten über Aspekte der Ausbildung, Medizin und Technik.

Der Behindertenschneesport bildete auch Gegenstand der SKUS-Sitzungen vom 15. Juli und 11. November 2009.

Nach eingehender Diskussion und rechtlicher Erläuterung wurde Ziffer 13 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten mit einer Ausnahmeregelung ergänzt und neu in drei Absätze gegliedert, nämlich

Grundsatz des bestimmungsgemässen Gebrauchs (Absatz 1),

Ausnahme für Behinderte mit Abfahrtsgeräten in sitzender Stellung (Absatz 2),

Verbot der Benützung der Abfahrten (Absatz 3).

Anlässlich der SKUS-Sitzung vom 11. November 2009 orientierte der Präsident, dass am 19. August eine Sitzung „SSSA *Behindertensport-Arbeitsgruppe Ausbildung*“ unter Vorsitz von Vize-Direktor Stephan Müller stattgefunden hatte. Die Arbeitsgruppe SSSA beschloss, ihre Tätigkeit von den Rollstuhlfahrenden auf die Behinderten generell *auszudehnen*.

Die Sitzung vom 19. August fand in Abwesenheit der Präsidenten SKUS statt. Er hatte bereits an der von Direktor Riet Campell präsierten Zusammenkunft vom 17. Juni mit 16 Teilnehmern über die in Frage stehenden *zivil- und strafrechtlichen Verantwortlichkeiten sowie Versicherungsfragen* orientiert.

Die Arbeitsgruppe SSSA erstellte eine Tätigkeitsanalyse und ein Anforderungsprofil für Begleitpersonen. Die Tätigkeiten und das Anforderungsprofil wurden auf Angebote bzw. den Einsatz im kommerziellen oder institutionellen Behindertenschneesport (Schneesportschulen, Kurse und Lager) *beschränkt*.

Der **Minimumstandard** für Begleitpersonen im Behinderten-Schneesport betrifft *professionelle und institutionelle Begleitpersonen*.

Der durch die SKUS ergänzte Minimumstandard für professionelle und institutionelle Begleitpersonen entspricht dem heutigen Wissens- und Erfahrungsstand, wie er von der SKUS an den vorgenannten Sitzungen eingehend diskutiert wurde.

Der Präsident hat die Erweiterung des bestimmungsgemässen Gebrauchs der Abfahrten in den offiziellen Organen von SBS und Swiss Snowsports kommuniziert und in rechtlicher Hinsicht erläutert.

Sein Exposé „**Behinderte im Schneesport**“ / „**Handicapés et sports de neige**“ kann auf www.skus.ch abgerufen werden.

Besonderes Interesse fand die von der SKUS im Hinblick auf die Integration der Behinderten im Schneesport beschlossene Erweiterung des bestimmungsgemässen Gebrauchs der Schneesportabfahrten mit einer Ausnahmeregelung für Abfahrtsgeräte in sitzender Stellung auch international, am 5. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE in Bormio-Valtellina sowie an der Tagung des Studienausschusses IV der Internationalen Organisation für das Seilbahnwesen O.I.T.A.F. .

Das vom Präsidenten am 28. November 2009 in Bormio gehaltene Referat, welches sich auch mit dem *Schlitteln und Schneeschuhlaufen* sowie den *Sommerrodelbahnen* befasst, findet sich im **Anhang** des vorliegenden Jahresberichts (Seiten 23 ff hiernach).

Im Referat wird die **neue Fassung** (d, f, i) **von Ziffer 13** der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten wiedergegeben (Seite 36).

6. Recht und Rechtsprechung

Gesetzgebung

- **Rahmengesetz für kommerziell angebotene Risikoaktivitäten und das Bergführerwesen (parlamentarische Initiative Jean-Michel Cina, 00.431).**

Der Nationalrat hat am 24. September 2009 äusserst knapp, mit 83 zu 82 Stimmen, das Rahmengesetz für kommerziell angebotene Risikoaktivitäten und das Bergführerwesen angenommen. Das Geschäft muss nun wieder im Ständerat behandelt werden.

Der Bundesrat hat am 26. August 2009 zum Geschäft wie folgt Stellung genommen:

„Der Bundesrat ist nach wie vor davon überzeugt, dass kein Rechtsetzungsbedarf auf Bundesebene besteht. Aufgrund der bereits bestehenden rechtlichen Grundlagen auf kantonaler Ebene sowie der erfolgreichen Selbstregulierung der Branchenverbände hält der Bundesrat an der Haltung fest, die er bereits in seiner Stellungnahme vom 14. Februar 2007 zum Bericht vom 1. Dezember 2006 der Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats dargelegt hatte (BBl 2007 537). Für Bergführerinnen und Bergführer sowie Schneesportlehrerinnen und Schneesportlehrer existiert ein eidgenössischer Fachausweis. Anbieter von Risikoaktivitäten müssen bereits nach geltendem Recht den Kundinnen und Kunden ausreichende Sicherheit bieten, indem sie die ihnen

obliegenden Sorgfaltspflichten einhalten. Die Vorschriften im Straf- und Zivilrecht sind hierfür ausreichend.

Auch die Personenfreizügigkeit im Verhältnis zur EU verlangt keine neue Regulierung. Die Anbieter können zudem ihren Kundinnen und Kunden gegenüber selbst Klarheit über ihre fachlichen Fähigkeiten verschaffen, indem sie allfällige Ausbildungsnachweise und Zertifikate bekannt geben. Die Wahl des geeigneten Anbieters kann der Kundschaft überlassen werden. Darüber hinaus gewährleistet die Stiftung «Safety in adventures» die Möglichkeit einer Zertifizierung der Anbieter von Risikoaktivitäten. Der Bund ist Mitgründer der Stiftung und kann über das Bundesamt für Sport sein Wissen im Bereich von sportlichen Freizeitaktivitäten zur Verfügung stellen.

Der Bundesrat beantragt demnach erneut, auf die Gesetzesvorlage nicht einzutreten und demzufolge die parlamentarische Initiative abzuschreiben.“

Das Geschäft ist derzeit bei der Rechtskommission des Ständerates hängig. Gemäss Auskunft von Kommissionssekretärin Christine Lenzen wird die Vorlage in der **Sommersession 2010** behandelt werden. Die Session wird am 31. Mai beginnen.

Memo: Die Initiative wurde am 23. Juni 2000 eingereicht.

Am Beispiel der parlamentarischen Initiative Cina wird aufgezeigt, dass Gesetzgebungsverfahren auf dem Gebiete des Sports im föderalistischen Bundesstaat Schweiz einen steinigen Weg gehen.

Rechtsprechung

Im Sinne einer *Vorbemerkung* wird daran erinnert, dass der Präsident am 4. Februar 2008 im Bernischen Juristenverein zum Thema „*Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten*“. Das Referat wurde im Heft 9/2008 der Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins veröffentlicht [ZBJV 144 (2008) 645-674].

Die Ziffer 8 des Referats, *Rechtsprechung des Bundesgerichts und kantonaler Gerichte*, ist abrufbar unter ZBJV-online: www.zbjv.recht.ch.

Die Auseinandersetzung mit der Rechtslage, mit den Grundlagen der zivil- und strafrechtlichen Verantwortlichkeit und der dazu ergangenen Rechtsprechung, bildet die *Grundlage verantwortungsbewusster Unfallverhütung im Schneesport*. Der Schlüssel heisst: **VERNETZTES DENKEN !**

Schweiz

- **uBGE vom 9. März 2009 (6B_925/2008), fahrlässige schwere Körperverletzung; Spaltenunfall vom 26. August 2003 in Saas Fee; besondere örtliche Verhältnisse, erweiterte Verkehrssicherungspflicht infolge Gefahr eines Spaltensturzes ab dem Pisten- / Traversenrand aufgrund der konkreten Hangneigung von 47 – 52 %.**

Die Strafrechtliche Abteilung des Bundesgerichts hatte sich mit einem Unfall zu befassen, welcher sich am 26. August 2003 in Saas Fee ereignet hatte. Mit Urteil des Strafgerichts I des Walliser Kantonsgerichts vom 26. September 2008 wurden zwei Pistenfachmänner der fahrlässigen schweren Körperverletzung zum Nachteil eines erfahrenen Wettkampfsnowboarders schuldig erklärt und zu bedingt erlassenen Geldstrafen von 40 bzw. 30 Tagessätzen zu 80 bzw. 70 Franken verurteilt.

Dem Rettungschef und dem stellvertretenden Pistenchef wurde die *Unterlassung* vorgeworfen, eine rund 100 Meter lange und zwischen 10 und 13.80 Metern breite Traverse mit einem Gefälle von 8 bis 10 % talseitig bloss abgesperrt und nicht abgeschränkt zu haben.

Das Bundesgericht führt in Erwägung 1.2 zum **Sachverhalt** aus:

Talabwärts war die Traverse mit einem Seil abgegrenzt, welches sich in einer Höhe von ca. 1.25 Metern befand und an Metallstangen befestigt war.

Unterhalb der Traverse begann ein Gelände, welches mit einer Steilheit von 47 bis 52 % abfiel und mit mehreren Gletscherspalten versehen war.

Der Verunfallte befuhr die Traverse mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 20 km/h. Er bückte sich und hantierte am Schuh oder an der Bindung, wobei ihm ein Fahrfehler (Verkannten) unterlief. Erfolglos versuchte er zu bremsen und geriet unter dem Absperrseil hindurch von der Piste ab auf den abschüssigen Hang. Er stemmte sich gegen ein Abrutschen. Rund 7 Meter weiter unten stürzte er in eine 2.50 Meter breite und 20 bis 25 Meter tiefe Gletscherspalte.

Wie das Strafgericht I des Walliser Kantonsgerichts stellte das Bundesgericht bei der *Prüfung der Verkehrssicherungspflicht* auf die im Unfallzeitpunkt gültigen SKUS- und SBS-Richtlinien des Jahres 2002 ab.

Angerufen wurden die Ziffern 27 (Pistenrand, Randbereich von zwei Metern, keine Sturzräume) und 41 (Abfahrten auf Gletschern) der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten.

In Erwägung 1.6 führt das Bundesgericht bei der **rechtlichen Würdigung** aus, dass der Standpunkt der Vorinstanz, eine Absturzsicherung sei erforderlich und zumutbar, als vertretbar erscheine, weil im zu beurteilenden Fall die Traverse am unteren Pistenrand *unmittelbar* in einen Steilhang überging. Wörtlich:

„Das Erfordernis und die Zumutbarkeit einer Schutzmassnahme ergeben sich aus diesen besonderen örtlichen Verhältnissen.

Entscheidend für die erweiterte Verkehrssicherungspflicht ist vorliegend das Gelände unterhalb der Traverse. Lediglich ein auf der Höhe von 1.25 Metern gespanntes Seil bietet selbst dem verantwortungsbewussten Pistenbenützer keinen ausreichenden Schutz dafür, dass er nicht darunter hindurch rutscht, auf dem steilen Hang nicht bremsen kann und in die offene Gletscherspalte stürzt.“

Weil aus der vorstehenden Begründung folgt, dass der **Abstand** zwischen dem mit einem Seil abgesperrten Pistenrand und der Spalte unerheblich sei, mit anderen Worten die Gefahr eines Spaltensturzes bereits **ab dem Traversenrand** begann, weil sich darunter steiles Gelände befand, besteht keine Veranlassung, Ziffer 41 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten abzuändern.

Ziffer 41 lautet:

Auf Gletschern sind alle Abfahrten – Pisten wie Abfahrtsrouten – seitlich zu begrenzen.

Die Benützer sind davor zu warnen, die Abfahrten zu verlassen, unter deutlichem Hinweis darauf, dass ausserhalb der Abfahrten die Gefahr von Absturz in Gletscherspalten besteht.

Solide Abschränkungen sind überall dort anzubringen, wo die korrekt den markierten Abfahrten folgenden Benützer ein Absturzrisiko eingehen, wie beispielsweise in steilen Querpässen, oberhalb von Spalten oder bei scharfen Wendungen vor Gletscherabbrüchen.

Bei der Prüfung der **Selbstverantwortung** des Verunfallten führt das Bundesgericht aus, es sei auf sein Fehlverhalten zurückzuführen, dass ihm auf der Traverse ein Fahrfehler unterliefe, weil er zuvor seine Bindung nicht korrekt eingestellt hatte. Hingegen sei er korrekt der Abfahrt gefolgt, habe die Markierung beachtet und sei auch auf Sicht gefahren.

Er sei unfreiwillig von der Piste abgekommen und trotz intensiven Bremsversuchen in die Gletscherspalte gestürzt.

- **uBGE vom 3. März 2009 (6B_578/2008), fahrlässige Tötung; Haftung der Veranstalter eines Gleitschirmwettkampfes.**

Nachdem die Hinweise auf die *Veranstalterhaftung* bei den Mitgliedern, welche regelmässig selber Wettkämpfe und andere Veranstaltungen organisieren oder an deren Organisation beteiligt sind, auf grosses Interesse gestossen sind, wird auf das Urteil der Strafrechtlichen Abteilung vom 3. März 2009 verwiesen.

Das eingehend begründete Urteil befasst sich mit einem Gleitschirmwettkampf, welcher am 22. Juni 2002 auf einer Alpweide oberhalb Montreux im Rahmen der *Coupe suisse de vol libre en parapente* ausgetragen wurde. Bei der Kontrolle des Startraumes stellte eine Wettkämpferin einen Mann fest, welcher weiter unten, ungefähr 10 Meter links von ihr, Gras mähte. Beim Start wurde die Wettkämpferin bei geöffnetem Schirm von einem seitlichen Windstoss erfasst und nach links abgetrieben. Sie kollidierte mit dem Mann, dem Pächter der Alpweide. Der Pächter wurde durch den Integralhelm der Wettkämpferin heftig am Kopf getroffen. Er starb an den erlittenen Verletzungen.

Der *Präsident* des organisierenden Sportklubs sowie das *Mitglied*, welches mit den Wettkampfvorbereitungen befasst war, wurden der fahrlässigen Tötung schuldig erklärt und zu Geldstrafen verurteilt. Beweisführung, Sorgfaltspflichtverletzung, Garantenstellung und Kausalzusammenhang wurden eingehend begründet.

Beigefügt sei, dass die Wettkämpferin bereits am 5. Juli 2007 in erster Instanz in Anwendung des Grundsatzes „*im Zweifel für die angeschuldigte Person*“ freigesprochen wurde.

- **Kollisionsunfall in Leysin vom 18. Februar 2005, schwere fahrlässige Körperverletzung; FIS-Regeln 2 (Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise) und 3 (Wahl der Fahrspur); Urteile des Tribunal de l'Est vaudois vom 11. Februar 2009 und des Tribunal cantonal du canton de Vaud, Cour de cassation pénale, vom 8. Juni 2009.**

Die Kollision unter Skifahrern ereignete sich gegen 11.45 Uhr auf einer blauen, 20 Meter breit präparierten Piste. Die Piste weist ein Längsgefälle von ca. 20 % auf. Sie verläuft gradlinig, hat ein leichtes Quergefälle und weist keine Buckel auf. Es herrschte schönes Wetter und gute Sicht.

Dem 41-jährigen Angeschuldigten wurde vorgeworfen, heftig mit dem gut sichtbar am Pistenrand *stehenden* Privatkläger zusammengestossen zu sein. Beim Eintreffen der Rettungsleute waren beide Skifahrer bewusstlos. Sie mussten mit dem Helikopter nach Lausanne ins Kantonsspital (CHUV) geflogen werden.

Der Privatkläger erlitt einen Schädelbruch mit einer parietalen Kontusion links, einen Querbruch des Felsenbeins rechts, welcher zu einer leichten Gehörschädigung führte, sowie eine periphere Fazialisparese. Während fünf Tagen lag er auf der neurochirurgischen Abteilung des CHUV. Bis Ende Mai war er 100 %, im Juni 50 % arbeitsunfähig. Im Zeitpunkt des erstinstanzlichen Urteils trug er einen Hörapparat. Er leidet weiterhin an Tinnitus (*acouphènes*). Eine medizinische Expertise attestiert ihm eine körperliche Beeinträchtigung von 45 % (40 % für die Beeinträchtigung des Gleichgewichts und 5 % wegen Tinnitus).

Der Angeschuldigte litt im Urteilszeitpunkt noch an den Folgen der Kollision.

Der Unfallhergang wurde von zwei Personen beobachtet. Die Zeugen sagten übereinstimmend aus, der Angeschuldigte sei ungebremst (*sans entreprendre de manoeuvre de freinage*) in den Privatkläger gefahren.

Vor Gericht brachte die Ehefrau des Angeschuldigten als Zeugin vor, ein Snowboarder sei am Unfall beteiligt gewesen. Sie berief sich auf einen Polizisten, welcher sich entsprechend geäußert habe. Das Gericht hörte diesen Einwand der Zeugin vom Hörensagen nicht. Die beiden im Verfahren als Zeugen einvernommenen Rettungsleute hatten zu keinem Zeitpunkt von der Beteiligung eines Dritten, insbesondere eines Snowboarders gehört.

Das Gericht, welches im Termin einen *Augenschein* vornahm, vor Ort einen Patrouilleur einvernahm und den Angeschuldigten sowie den Privatkläger befragte, erachtete als erwiesen, dass der Angeschuldigte von oben in den an gut einsehbarer Stelle talwärts

am Pistenrand stehenden Privatkläger hineinfuhr. Es stützte den Schuldspruch wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung auf die Verletzung der **FIS-Verhaltensregeln 2** (Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise) **und 3** (Wahl der Fahrspur).

Erstinstanzlich wurde der Angeschuldigte zu einer Geldstrafe von 45 Tagessätzen zu 120 CHF, bedingt erlassen auf zwei Jahre, zu einer Busse von 3'600 CHF sowie zu den Verfahrenskosten verurteilt.

Der Kassationshof in Strafsachen des Kantonsgerichts Waadt reduzierte die Busse um die Hälfte. Die schriftliche Begründung steht noch aus.

- **Lawinenunfall in den Flumserbergen vom 21. Januar 2006 auf Variantenabfahrt, fahrlässige Tötung; lizenziierter „Ski-Hochtourenführer“ DAV, nationales und regionales Lawinenbulletin SLF - Stufe 3 („erhebliche Lawinengefahr“), Interpretationshilfe SLF, gerichtliches und privates Gutachten, Wetterbedingungen, Entlastungsabstände / Einzelquerung des Unfallhangs, Stresssituation nach einem Lawinnenniedergang, sorgfältige Bestandesaufnahme;**
Urteile des Kantonsgerichts St. Gallen vom 2. Dezember 2008 und des Bundesgerichts vom 18. Juni 2009 (6B_92/2009).

Im Urteil der *Strafrechtlichen Abteilung* des Bundesgerichts wird der Sachverhalt in Erwägung 1.1 wie folgt zusammengefasst:

Am 21. Januar 2006 fand in den Flumserbergen ein Skikurs des deutschen Ski-Clubs A. _____ statt. Der Beschwerdeführer, welcher beim Deutschen Alpenverein die Alpin-Ausbildung bis zum lizenzierten "Ski-Hochtourenführer" durchlaufen hatte, leitete die Skigruppe "Varianten- und Tourenfahrer". Die zehn Teilnehmenden wurden alle mit einem Lawinenverschüttungssuchgerät (LSV-Gerät) ausgerüstet. Der Beschwerdeführer instruierte die Gruppenmitglieder über den Gebrauch der LSV-Geräte und überprüfte deren Funktionstüchtigkeit. Zugleich wies er die Teilnehmenden auf die bei der Abfahrt einzuhaltenden Abstände hin.

Der Beschwerdeführer studierte am frühen Nachmittag (nochmals) das Lawinenbulletin. Das nationale Lawinenbulletin des Eidgenössischen Instituts für Schnee- und Lawinenforschung (SLF) wies für diesen Tag Stufe 3 ("erhebliche Lawinengefahr") für den Al-

pennordhang oberhalb von rund 2'000 Metern über Meer (m.ü.M.) aus, wobei sich die Gefahrenstellen insbesondere an Steilhängen der Exposition Nord befänden. Das regionale Lawinenbulletin für die Zeit von 08.00 bis 17.00 Uhr sprach für den östlichen Alpennordhang ebenfalls von erheblicher Lawinengefahr, erheblich vor allem für Steilhänge der Expositionen West-Südost oberhalb etwa 1'800 m.ü.M.

Um ca. 14.30 Uhr fuhr der Beschwerdeführer mit seiner Gruppe mit dem Sessellift zum Leist hinauf (2'222 m.ü.M.). Infolge Bewölkung war die Sicht begrenzt. Nach Beginn der Abfahrt abseits der markierten Pisten zog Nebel auf und setzte leichter Schneefall ein, weshalb sich die Sicht weiter bis auf eine Distanz von ca. 20 bis 30 Meter verschlechterte. Die Gruppe erreichte schliesslich einen Hang mit einer Neigung von rund 36 Grad, den der Beschwerdeführer zu traversieren beabsichtigte. Er fuhr voraus, und die Teilnehmenden folgten ihm im Abstand von je ca. 13 Metern. Kurz nach dem Einstieg in die Traverse, gegen 16.00 Uhr, löste sich auf einer Höhe von knapp 2'000 m.ü.M. eine Lawine, welche vier der Skifahrenden in der Mitte der Gruppe erfasste und in die Tiefe riss. Deren drei konnten sich aus eigener Kraft bzw. gegenseitig helfend aus dem Schnee befreien.

Der Beschwerdeführer machte eine Bestandeskontrolle und erachtete die Gruppe als komplett. Ungefähr eine Stunde später, gegen 17.00 Uhr, bemerkte eine Gruppenteilnehmerin das Fehlen von Y._____. Der Beschwerdeführer alarmierte die Patrouilleure des Rettungsdiensts, welche kurz darauf eintrafen, den Verschütteten mit dem LSV-Gerät aufspürten, ausgruben und ihn bis zum Eintreffen des Notarztes zu reanimieren versuchten. Dieser konnte jedoch um 18.25 Uhr nur noch den Tod von Y._____ feststellen.

Dem lizenzierten „Ski-Hochtourenführer“ DAV wurde vorgeworfen, dass er

- überhaupt zur geplanten Variantenabfahrt aufbrach,
- sich in den eigentlichen Unfallhang begab und dabei nicht sicherstellte, dass die Teilnehmenden Entlastungs-/Sicherheitsabstände von deutlich über 10 Metern einhielten,
- nicht rechtzeitig bemerkte, dass Y. verschüttet worden war (Bestandesaufnahme).

Das Bundesgericht setzte sich eingehend mit dem nationalen und dem regionalen *Lawinenbulletin*, der *Interpretationshilfe* des SLF und den *Wetterbedingungen* auseinander.

der. Gemäss Interpretationshilfe SLF ist die Auslösung von Lawinen bei Stufe 3 bereits bei geringer Zusatzbelastung vor allem an den angegebenen Steilhängen möglich; diese sollten daher möglichst gemieden werden. Im Urteil wird festgehalten, dass die Höhe der Gefahrenzone *keine exakte Grenze* darstellt, sondern einen Bereich +/- 200 Metern mit umfasst.

Die *Wetterbedingungen* traten *erschwerend* zur erheblichen Lawinengefahr hinzu. Wörtlich:

„Es zog Nebel auf, und die in der Wettervorhersage angekündigten Niederschläge setzten ein. Wie die Vorinstanz willkürfrei festgestellt hat, herrschte zum Zeitpunkt, als die Gruppe den Unfallhang erreichte, so dichter Nebel, dass es dem Beschwerdeführer nicht möglich war, den Hang einzusehen und eine Beurteilung vor Ort vorzunehmen. Er konnte daher insbesondere auch seine Annahme, der Hang sei "ausgeblasen", nicht überprüfen.“

Betreffs *Pflichtverletzung und Erkennbarkeit der Gefährdung* führt das Gericht in Erwägung 3.4.2 aus:

„Angesichts dieser Ausgangslage hat der Beschwerdeführer die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verletzt, indem er den Hang trotzdem befuhr, war für ihn aufgrund seiner individuellen Fähigkeiten doch die durch sein Verhalten bewirkte Gefährdung der Teilnehmenden erkennbar. Dass er keine weiteren konkreten Anzeichen für eine Lawinenauslösung (wie "Wumm-Geräusche" oder abgehende Schneebretter) wahrgenommen hatte, ändert hieran nichts Entscheidendes.“

Angesichts der gesamten Umstände wäre, führt das Gericht aus, zumindest eine *Einzelquerung* des Unfallhangs erforderlich gewesen.

Schliesslich wird festgestellt, dass eine *Umgehung des Hangs* ohne weiteres möglich gewesen wäre, da die präparierte Piste sehr nahe war.

Bereits die kantonalen Instanzen hatten unmissverständlich festgehalten, dass die *Ein-gehung des Risikos* der Begehung des Hangs in keiner Weise dadurch gerechtfertigt gewesen sei, dass dabei Unannehmlichkeiten wie Verspätungen und mühselige Aufstiege zu Fuss hätten in Kauf genommen werden müssen.

Als weitere Sorgfaltswidrigkeit wurde dem Beschwerdeführer angelastet, dass er nach dem Lawinenniedergang *keine sorgfältige Bestandesaufnahme* durchgeführt und deshalb das Fehlen des verschütteten Y. erst eine Stunde später bemerkt habe. Von einem lizenzierten „Ski-Hochtourenführer“ hätte erwartet werden müssen, dass er in einer solchen Situation „klaren Kopf“ behält.

Die Frage, ob die *berufliche Qualifikation* des Beschwerdeführers jener eines diplomierten Bergführers in der Schweiz gleichzustellen ist, konnte offen gelassen werden.

- **Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. Juli 2009 (A-136/2009); Erneuerung der Betriebsbewilligung für eine Sesselbahn (Auflagen) der Zermatt Bergbahnen AG.**

Am 12. Juli 2009 hat das Bundesverwaltungsgericht in einem auf 19 Seiten eingehend begründeten Entscheid ein für die Seilbahnbranche wichtiges Urteil gefällt.

Die Bergbahnen Zermatt AG (ZBAG) hat gegen eine Verfügung des BAV vom 26. November 2008, mit welcher die Konzession und die Betriebsbewilligung für die Sesselbahn Patrullarve – Blauherd um weitere 25 Jahre *mit drei Auflagen* erneuert wurde, beim Bundesverwaltungsgericht erfolgreich Beschwerde geführt. Die drei Auflagen, mit Ausnahme der Verpflichtung zur Einreichung des Betriebsreglementes, wurden aufgehoben.

Das Bundesverwaltungsgericht stützte seinen Entscheid im Wesentlichen auf Art. 17 Abs. 4 des Seilbahngesetzes und damit auf den *klaren Willen des Gesetzgebers*.

Bei der *Verlängerung der Betriebsbewilligung* soll keine erneute Sicherheitsbeurteilung durch das BAV erfolgen und die Seilbahnunternehmen haben auch keine Nachweise oder Gutachten betreffend Sicherheit einzureichen. Die Bestimmung, welche vom Nationalrat auf Antrag der vorberatenden Kommission in den Gesetzesentwurf eingefügt und vom Ständerat ausführlich diskutiert wurde, lautet:

„Betriebsbewilligungen werden in der Regel bis zum Ablauf der Konzession erteilt. Bei einer Verlängerung der Konzession wird die Betriebsbewilligung, unter Vorbehalt der Erfüllung der Sorgfaltspflicht nach Artikel 18, entsprechend verlängert.“

Art. 18 des Seilbahngesetzes umschreibt die „Sorgfaltspflicht“ wie folgt:

„Der Inhaber oder die Inhaberin der Betriebsbewilligung ist für die Sicherheit des Betriebs verantwortlich. Namentlich muss er oder sie die Seilbahn so in Stand halten, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.“

In Erwägung 4.2 führt das Bundesverwaltungsgericht aus:

„Dem Wortlaut nach ist die Verlängerung der Betriebsbewilligung gemäss Art. 17 Abs. 4 SebG in allen drei Gesetzestextsprachen einzig von der Erfüllung der Sorgfaltspflicht abhängig. Diese Sorgfaltspflicht ist in Art. 18 SebG näher umschrieben. Danach muss die Bewilligungsinhaberin als dafür Verantwortliche jederzeit die Sicherheit der Seilbahn gewährleisten, was namentlich durch die entsprechende Instandhaltung der Anlage erfolgt. Die Sorgfaltspflicht ist somit insbesondere dann nicht mehr eingehalten, wenn die Bewilligungsinhaberin ihre Instandhaltungspflichten nicht ausreichend wahrgenommen hat. Die Aufsichtsbehörde hat demnach nicht die Betriebssicherheit der Anlage zu beurteilen. Sie hat hingegen zu prüfen, ob die Bewilligungsinhaberin die Anlage bisher vorschriftskonform unterhalten hat, so dass sie - als Folge davon - weiterhin einen sicheren Betrieb gewährleisten kann. Auf dieses Prüfungsschema deutet auch der Wortlaut von Art. 38 SebV i.V.m. den Art. 56 und 50 SebV hin. Nach diesen Ausführungsbestimmungen hat die Bewilligungsbehörde die Prüfung einzig an Hand der periodisch eingereichten Aufzeichnungen über die Instandhaltung (Kontrollen und Wartungen, Inspektionen, Instandsetzungen und Erneuerungen) sowie auf Grund von Meldungen über Vorkommnisse vorzunehmen und die Bewilligung bei fehlenden Anhaltspunkten für einen Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht zu erneuern (falls auch kein Widerrufsgrund vorliegt). Anhaltspunkte dafür, dass die Aufsichtsbehörde im Rahmen der Verlängerung der Betriebsbewilligung ohne weiteres auch Unterlagen einfordern darf, die eine Beurteilung der Anlagesicherheit ermöglichen, können somit dem Wortlaut der massgeblichen Bestimmungen nicht entnommen werden.

Zum gleichen Zwischenergebnis führt eine systematische Auslegung des neuen Seilbahnrechts. Art. 17 SebG unterscheidet zwischen der erstmaligen Erteilung der Betriebsbewilligung, die in den Absätzen 1 bis 3 geregelt ist und deren Erneuerung, die Absatz 4 erfasst. Der Verweis in Art. 29 Abs. 2 SebG, der für die Verlängerung der altrechtlichen Betriebsbewilligungen gilt, bezieht sich ebenfalls ausschliesslich auf Art. 17

Abs. 4 SebG. Bei der erstmaligen Erteilung der Betriebsbewilligung hat die Bewilligungsbehörde eine risikoorientierte Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte im Sinne von Art. 6 SebG vorzunehmen. Im Hinblick darauf muss die Seilbahnbetreiberin den Sicherheitsnachweis erbringen und die erforderlichen Sicherheitsgutachten einreichen. Indem der Gesetzgeber die Erneuerung in einem eigenen Absatz geregelt und keinen Verweis auf die Voraussetzungen der erstmaligen Erteilung angebracht hat, sondern mit der Einhaltung der Sorgfaltspflicht eine selbständige Anforderung nennt, hat er zum Ausdruck gebracht, dass für die Verlängerung andere Voraussetzungen gelten sollen als für die erstmalige Erteilung. Diese Unterscheidung wurde in den Ausführungsbestimmungen aufgenommen und in den Art. 26 ff. SebV (erstmalige Erteilung, Umbauten und Änderungen) sowie Art. 38 (Erneuerung der Betriebsbewilligung) umgesetzt. Im Gegensatz dazu gilt für die Erteilung und Erneuerung von Seilbahnkonzessionen ein anderes System. Diese beiden Tatbestände hat der Gesetzgeber zwar ebenfalls in zwei verschiedenen Bestimmungen geregelt (Art. 20 und Art. 21 SebV), gleichzeitig aber in Art. 21 Abs. 1 SebV ausdrücklich festgehalten, eine Konzession könne "unter denselben Voraussetzungen erneuert werden, welche für die Erteilung der Konzession gelten". Bei der Betriebsbewilligung hat der Gesetzgeber hingegen hinsichtlich der Voraussetzungen auf eine analoge Verknüpfung zwischen erstmaliger Erteilung und Verlängerung verzichtet."

- **Unfall im Jungfrau-Massiv vom 12. Juli 2007, Urteil des Militärgerichts 7 vom 20. November 2009.**

Das Militärgericht 7 hat die beiden der mehrfachen fahrlässigen Tötung sowie der fahrlässigen Nichtbefolgung von Dienstvorschriften angeschuldigten Bergführer *freigesprochen*. Beim Unfall wurden sechs Angehörige der Armee in den Tod gerissen.

Der Auditor, Major Maurus Eckert, hat gegen das Urteil *appelliert*. Zuständig für das Appellationsverfahren ist das Militärappellationsgericht 2.

Mit dem Rückzug der Appellation ist das Urteil des Militärgerichts 7 in Rechtskraft erwachsen.

- **Lawinenunglück in Zermatt (Rothorn Paradise) vom 19. Januar 2008, Urteil des Bezirksgerichts Visp vom 1. Dezember 2009.**

Die spontan abgehende Lawine hatte auf der Rothorn-Piste mehrere Personen erfasst. Ein 66-jähriger Skifahrer wurde verschüttet. Trotz rascher Bergung und Reanimation erlag er Stunden später im Spital seinen Verletzungen.

Der der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs angeklagte Pisten- und Rettungschef wurde vom Bezirksgericht freigesprochen.

Das angewendete Sicherheitskonzept sei zwar ungenügend, die Witterungs- und Schneeverhältnisse seien aber aussergewöhnlich gewesen. Fraglich sei, ob ein umfassendes Sicherheitsdispositiv am Unglückstag die frühzeitigere Sperrung der lawinengefährdeten Piste veranlasst hätte. Der angeschuldigte Pisten- und Rettungschef habe den unerwartet frühen Abgang der Lawine nicht voraussehen können.

Die Staatsanwaltschaft hat appelliert. Das Urteil des Kantonsgerichts steht noch aus.

Ausland

- **Urteil der Cour d'appel de Limoges, chambre sociale, vom 20. Oktober 2008 (arrêt n° 297); Lawinen-Notfallausrüstung : AIRBAG.**

Über die Entscheidung wird berichtet, weil sie, obwohl zum französischen Code de la sécurité sociale ergangen, durchaus auch in der Schweiz und den übrigen europäischen Alpenländern *präjudizielle Wirkung* in Sachen Lawinen-Notfallausrüstung entfalten könnte.

Der Lawinenunfall hatte sich am 18. Januar 2004 in Sainte-Foy-Tarentaise (Savoyen) ereignet. Die fehlende Ausrüstung des tödlich verunfallten Mitarbeiters (pisteur secouriste) durch seinen Arbeitgeber mit einem Airbag wurde vom Appellationsgericht als „*faute inexcusable*“ der Unternehmung im Sinne von *Artikel L452-1 CSS* beurteilt. Den Eltern wurde zu Lasten des Arbeitgebers eine Genugtuung von je 20'000 € zugesprochen.

Im Urteil wird das im Januar 2004 erschienene Buch von *François SIVARDIÈRE, Dans le secret des avalanches*, zitiert. Auf Seite 87 führt SIVARDIÈRE aus:

« *Le ballon ABS a fait les preuves de son efficacité sur le terrain. Plus de 95 % des personnes emportées par une avalanche et qui avaient déclenché leur ballon sont restées en surface ou étaient au moins visibles grâce au ballon non enseveli et ont survécu.* »

Das Gericht stellte vorweg fest, dass kein haftungsausschliessender „*faute inexcusable*“ des tödlich verunfallten Arbeitnehmers vorlag. Beweis wurde u.a. geführt über die Einhaltung der Sicherheitsabstände und die Frage, ob der verunglückte pisteur, welcher die Piste mit anderen Mitarbeitern befuhr, sein Funkgerät eingeschaltet hatte.

Soweit das Airbag betreffend stützte sich das Gericht u.a. auf die Aussage eines Unfallzeugen, welcher im Ermittlungsverfahren ausgesagt hatte, der Verstorbene sei *nicht unverzüglich* total verschüttet worden und wäre in der Lage gewesen, sein Airbag rechtzeitig auszulösen.

Zur *Entwicklung der – französischen – Rechtsprechung* sei ergänzend beigefügt, dass der „*unentschuldbarer Fehler*“ im Sinne von Artikel L452-1 CSS vom Kassationsgericht im Jahr 2002 in den sog. Asbest-Urteilen (*arrêts ,amiante‘*), somit im Zusammenhang mit den *Berufskrankheiten*, definiert wurde. In der Folge wurde die Rechtsprechung auf die *Arbeitsunfälle* ausgeweitet.

Meine nach Bekanntwerden des Urteils gemachte Nachfrage bei einigen hiesigen Bergtransportunternehmungen hat ergeben, dass mehrere Arbeitgeber die mit der künstlichen Lawinenauslösung betrauten Mitarbeiter mit Airbags ausgerüstet, andere das Tragen des Airbags bereits in die *Pflichtenhefte* aufgenommen haben.

Die Frage betrifft nicht einzig die Seilbahnunternehmungen, sondern auch das gesamte SLF, Beobachter und Beobachterinnen eingeschlossen, und die übrigen Lawinendienstleistungen.

- **Urteil des Tribunal de Grande Instance de Paris, 4ème chambre 2ème section, vom 21. Februar 2008 (N° 07/03254); Sturz eines Achtjährigen von Zweier-Sesselbahn. Haftung der Bahnbetreiberin bejaht.**

Der achtjährige Knabe, welcher grösser als 1,25 Meter war, zog sich beim Sturz von der Sesselbahn Knochenbrüche im Gesicht, im Oberkörper sowie in den Knien zu. Zum Sturz kam es, als der Knabe seinen unter dem Fussbügel eingeklemmten Ski-stock lösen wollte und dabei unter dem Sicherheitsbügel durch glitt. Die Bahnbetreiberin wurde zu Schadenersatz verurteilt. Das Tribunal de Grande Instance bejahte die Voraussehbarkeit des Anhebens des Sicherheitsbügels bzw. Durchgleitens unter dem Sicherheitsbügel. Ebenfalls bejaht wurde die Vermeidbarkeit des Sturzes.

Das Gericht begründete,

„qu’il est certain qu’il a tenté de récupérer son bâton de ski coincé sous le repose-pieds et glissé pour ce faire sous le garde-corps; que l’accident résulte de la possibilité, qui n’est pas imprévisible, de soulever le garde-corps ou de se glisser en-dessous, possibilité particulièrement dangereuse compte-tenu de la distance entre le télésiège et le sol ; que la société X, tenue d’une obligation de résultat pendant la durée du transport effectué par le télésiège, n’établit pas avoir installé de dispositif de sécurité de nature à éviter une telle chute ni que l’installation d’un tel système est impossible ; qu’elle a donc manqué à son obligation de résultat, la faute de la victime ne présentant pas le caractère de la force majeure ; qu’elle doit être déclarée entièrement responsable de l’accident et de ses conséquences. »

Das Urteil ist in Rechtskraft erwachsen.

- **Österreichischer Oberster Gerichtshof (öOGH), Urteil vom 8. Oktober 2008 (9 Ob 28/08w); Kollision eines Skifahrers („Spätheimkehrer“) mit Stahlseil der Pistenpräparierung, Seilwindenpräparierung; gleichteiliges Verschulden des sicherungspflichtigen Betreibers und des Skifahrers.**

Das Urteil (Vorinstanz war das Oberlandesgericht Innsbruck) befasst sich mit der Kollision eines Skifahrers mit dem Stahlseil einer Pistenbearbeitungsmaschine, welche sich am 26. April 2004 um ca. 18.10 Uhr ereignete.

Die *Haftung des Betreibers* stützt sich auf § 1319 a ABGB (Wegehalterhaftung), das *Mitverschulden des Skifahrers* auf FIS-Regel 2 (Kontrolliertes Fahren, Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise).

Der OGH teilte die Auffassung des Oberlandesgerichts Innsbruck, dass ein quer über eine Piste gespanntes dünnes Stahlseil auch in der Zeit nach dem Endes des Pistenbetriebes als atypisches Hindernis zu qualifizieren ist, das wegen seiner Gefährlichkeit ausreichend abgesichert werden muss. Das Oberlandesgericht ging davon aus, dass nach dem Ende des Pistenbetriebes der Begriff der atypischen Gefahr anders zu beurteilen ist, als vorher. Der „Spätheimkehrer“ ist zu besonderer Vorsicht verpflichtet.

„Er muss nicht nur damit rechnen, dass nichts mehr gegen natürliche Hindernisse, die den Pistenzustand betreffen, unternommen wird; er muss vielmehr mit Arbeiten auf der Piste rechnen, die nur in dieser Zeit überhaupt oder ausreichend intensiv ausgeführt werden können.“

Nach dem Ingerenzprinzip ist, so das Oberlandesgericht, zwischen natürlichen und künstlichen Gefahrenstellen zu unterscheiden.

Der OGH äusserte sich zur *Absicherung* wie folgt:

„Von einer nur annähernd ausreichenden Absicherung des über die Piste gespannten Seils kann bei weitem nicht die Rede sein. Die Absicherungsmassnahmen der Beklagten erschöpften sich nach den Feststellungen einerseits in der Anbringung einer einzigen Warntafel und in akustischen Warnungen. Selbst diese Massnahmen waren aber nicht effektiv: Der Warntafel kam schon wegen ihrer Grösse kein besonderer Auffälligkeitwert zu und auch ihr Aufstellungsort war so gewählt, dass sie von Skifahrern nicht zwangsläufig in geringer Entfernung passiert werden musste. Die akustischen Warnungen (insbesondere die Lautsprecherdurchsagen) wurden vom Kläger – wie von der Vorinstanz festgestellt – nicht gehört, womit angesichts des im Bereich einer Skihütte üblichen Betriebs wohl gerechnet werden muss. Zudem fehlt beiden Massnahmen jeder unmittelbare Bezug zum eigentlichen Gefahrenort.“

Zum *Mitverschulden* des Skifahrers:

„Der Kläger lässt völlig ausser Acht, dass er erst längere Zeit nach dem „Pistenschluss“ auf der Piste ins Tal fuhr und daher im Sinne der dargestellten Rechtslage zu besonderer Vorsicht verpflichtet war. Ebenso lässt er ausser Acht, dass das über die Piste gespannte Stahlseil aus mindestens 30 m Entfernung für ihn sichtbar war und es ihm daher bei gehöriger Aufmerksamkeit ein Leichtes gewesen, rechtzeitig zum Stillstand zu

kommen.“

Den beiden Revisionen war der Erfolg somit versagt.

Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf
Schneesportabfahrten SKUS

RA Heinz Walter Mathys, Präsident

ANHANG:

**Referat des Präsidenten SKUS,
RA Heinz Walter Mathys, Schlitteln und Schneeschuhlaufen, Sommer-
Rodelbahnen und Behinderte im Schneesport,
gehalten am 28. November 2009 am V. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NE-
VE, Bormio-Valtellina**

Oron, 11. April 2010

SCHLITTELN UND SCHNEESCHUHLAUFEN, SOMMER-RODELBAHNEN UND BEHINDERTE IM SCHNEESPORT

Rechtsanwalt Heinz Walter Mathys, Oron / Bern

Lehrbeauftragter für Kriminalistik an der Universität Bern.

Präsident des Stiftungsrates sowie der Unfallverhütungskommission SKUS, Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten, www.skus.ch.

Mitglied der Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten von Seilbahnen Schweiz KRS-SBS.

Inhaltsübersicht:

Vorwort

1. Schlitteln und Schneeschuhlaufen
 - a) Touristisches Wintersport-Gesamtangebot
 - b) Gefahrenpotenzial
 - c) SKUS- und KRS-SBS-Richtlinien
 - d) Haftungsgrundsätze
 - e) Schlussfolgerungen für Schlittler und Schneeschuhläufer
 - f) Richtlinien für das Verhalten der Schlittler

2. Sommer-Rodelbahnen
 - a) Rodelbahnen sind Sportanlagen, keine reine Vergnügungsanlagen
 - b) Rodelbahnen sind Werke
 - c) Eigenverantwortlichkeit des Rodlers – Sicherungspflicht des Betreibers
 - d) Sorgfaltspflichten des Rodlers
 - e) Sicherungspflicht des Betreibers

3. Behindertenschneesport
 - a) Integration der Behinderten – Behindertengleichstellungsgesetz
 - b) Fremdkörper mit erhöhtem Gefährdungspotenzial – FIS-Verhaltensregeln
 - c) Begleitpersonen – Ausbildung - Übernahmeverschulden
 - d) SKUS-Richtlinien: Bestimmungsgemässer Gebrauch – Ausnahmeregelung für Abfahrtsgeräte zur Verwendung in sitzender Stellung

Vorwort

Anlässlich der letzten Foren habe ich über das Modell Schweiz von Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht referiert und letztes Jahr zu einer gemeinsamen, grenzüberschreitenden Schneesportkampagne in den europäischen Alpenländern – **RESPECT & CONTROL!** - aufgerufen. Das Echo auf die einsprachige, kurze, prägnan-

te, merkfähige, leicht verständliche und visuell zu kommunizierende Botschaft war positiv - geschehen ist nichts.

Fazit: Unfallverhütung im Schneesport funktioniert auch im globalen Zeitalter nach dem Motto „*Jeder für sich und Gott für Alle*“. Dum spiramus speremus...

1. Schlitteln und Schneeschuhlaufen

a) Touristisches Wintersport-Gesamtangebot

Schlitteln und Schneeschuhlaufen gehören in der Schweiz vielerorts zum **touristischen Wintersport-Gesamtangebot**. Anbieter *markierter Schneesportanlagen* sind kommunale und regionale Tourismusbüros, Verkehrsvereine, Gemeinden, Bergtransportunternehmen, Sportartikelhändler, Hotels, Restaurants, usw..

Das **Schlitteln** wurde in den Neunziger Jahren neu entdeckt. Es besteht ein ausserordentlich breites Angebot. Der längste Schlittelweg befindet sich in Grindelwald-Bussalp. Er ist 15 Kilometer lang und weist eine Höhendifferenz von 1600 Metern auf.

Das **Schneeschuhlaufen** ist im Trend. Es besteht ein umfangreiches Angebot. Verwiesen wird auf www.globaltrail.net sowie www.sentiers-raquettes.ch.

b) Gefahrenpotenzial

Schlitteln und Schneeschuhlaufen weisen ein **erhebliches Gefahrenpotenzial** auf. Im Schnitt der Jahre 2003 bis 2007 verletzten sich jährlich 9'900 Schlittler. Verletzt wurden 5'820 Kinder bis 16 Jahre, ausmachend 59 % sämtlicher Verletzten.

Bereits im Winter 2005/06 fanden in Zuoz, Les Diablerets und Susch drei Schneeschuhläufer den Lawinentod. Verschüttet wurden acht Schneeschuhläufer. Die Zahl der Lawinentoten ist beachtlich. Im Winter 2008/09 erlitten sieben Schneeschuhläufer den Lawinentod. Offensichtlich wiegen sich die Schneeschuhläufer in einer trügerischen Sicher-

heit. Sie unterschätzen die Gefahren. Mahnmal ist der 11. Februar 2009 mit sieben völlig ungenügend ausgerüsteten Seminaristen der Fraternité Saint-Pie X von Ecône.

c) SKUS- und KRS-SBS-Richtlinien (<http://www.skus.ch>)

Die SKUS hat sich im Rahmen der Unfallverhütung bzw. der Verkehrssicherungspflicht bereits im Jahre 2004 mit der Markierung, Signalisation und Sicherung von Schneeschuhrouten befasst. Grundlegend sind die *gutachterlichen Stellungnahmen* Ihres Referenten an den Präsidenten der Swiss Snowshoe Federation / Sentiers-raquettes vom 30. Dezember 2006 sowie das *Merkblatt „Schneeschuhrouten sichern“* / „Assurer la sécurité sur les sentiers-raquettes“ von KRS-SBS vom Dezember 2007. Die Schneeschuhrouten werden *pinkfarben / telemagenta* (RAL 4010) markiert, damit sie von ihren Benützern nicht mit den in der ganzen Schweiz einheitlich blau, rot und schwarz markierten *Pisten*, den gelb markierten *Abfahrtsrouten* sowie den blaulila markierten *Schlittelwegen* verwechselt werden.

Das Schlitteln fand 2006 Eingang in die SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten. Die Ziffern 49 bis 52 befassen sich mit den Schlittelwegen und den Schlittelparks. Schlittelwege werden blaulila (RAL 4005) markiert.

Dem Schlitteln ist auch das *Airboarding* zuzurechnen. Das Airboard ist eine Art moderner, mit Luft gefüllter Schlitten. High-Tech Materialien sorgen für geringes Gewicht und eine extreme Belastbarkeit.

Airboarder liegen mit dem *Bauch unten* und dem *Kopf voran* auf dem Board. Gesteuert wird durch Gewichtsverlagerung des Körpers. Auch Traversen an steilen Hängen sind mit dem Spurprofil kein Problem. Und wenn man möchte, kann das Airboard extrem schnell sein. Gegenüber herkömmlichen Schlitten hat das Airboard wesentliche Vorteile: Durch die große Auflagefläche sind Abfahrten sowohl auf präparierten Pisten als auch im Neu- oder Tiefschnee problemlos möglich. Dank des Luftpolsters werden Bodenunebenheiten oder Sprünge optimal abgefedert. Das Verletzungsrisiko ist relativ gering, da das Gerät wie ein grosser Airbag wirkt. Trotzdem empfehlen die Promoter, einen Helm zu tragen! In der Schweiz wurden mit einigem Erfolg spezielle Airboardpisten geschaffen.

d) Haftungsgrundsätze

Nach schweizerischem Recht bestimmt das *Vertrauensprinzip* die Haftung aus Verkehrssicherungspflicht: Wer aus Verdienstinteresse etwas in die Wege leitet und dafür wirbt, der wird dafür verantwortlich. *La volonté commerciale amène la sécurité et la responsabilité*. Unter dem fundamentalen Gesichtspunkt von Treu und Glauben müssen die Sicherungspflichtigen bei ihrer Kommunikation (Orientierungs- und Panoramatafeln, Prospekte, Streckenpläne, Werbung) unbedingt vermeiden, dass haftungsbegründende *falsche Sicherheitserwartungen* erweckt werden.

In vielen Wintersportdestinationen haben *mehrere Akteure* das Sagen. Wo dem so ist, sind die Verantwortungsbereiche *schriftlich zu vereinbaren und zu koordinieren*. Es sind *Pflichtenhefte* zu erstellen.

Verantwortungsbereiche sind insbesondere:

- Anlage (grundsätzliche Planung, Anlage und Bau) und Markierung
- Herrichtung und Unterhalt
- Kontrolle der Markierungen und des Zustandes
- Öffnung / Sperrung (Lawinengefahr, Vereisung, Ausaperung, Sicht- und Witterungsverhältnisse, Steinschlag)
- Lawinendienst / Massnahmen bei Lawinengefahr
- Rettungsdienst
- Kommunikation / Orientierung der Benutzer

Hauptprobleme der Schneeschuhrouten sind die Markierung, deren Kontrolle und Unterhalt, die deutliche Trennung der Trails von Schneesportabfahrten und Aufstiegsspuren von Skiliften sowie die Sicherung der Schneeschuhrouten vor Lawinengefahr.

Neben dem Schutz vor *alpinen und atypischen Gefahren* ist den *Kreuzungen* mit Schneesportabfahrten, den *Skiliftrassees* sowie der *Vereisung* besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Trails sind zu sperren, wenn ihre Markierung infolge schlechter Sichtverhältnisse ihre Sicherungsfunktion nicht mehr erfüllen kann. Die Markierung kann nicht auf gutes Wetter ausgerichtet sein.

Obschon die Markierung noch uneinheitlich ist, geben indessen nicht die markierten Schneeschuhrouten die eigentlichen Probleme auf, sondern die Schneeschuhläufer, welche sich unter Missachtung von Wald und Wild sowie in Unkenntnis der alpinen Gefahren (Lawinen und Absturz) im freien Gelände (*domaine non contrôlé, zona non controllata*) bewegen.

Wer Schlittelwege und Schneeschuhrouten markiert und anbietet, muss sich bewusst sein, dass die *Sicherung vor Lawinengefahr* eine ständige und genaue Beurteilung der allgemeinen und der örtlichen Wetter- und Schneeverhältnisse voraussetzt. Die Verantwortlichen haben von der generellen Lagebeurteilung durch das Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF (www.slf.ch) auszugehen. Die **örtliche** Beurteilung der Lawinengefahr hat durch eine sachkundige, mit den örtlichen Verhältnissen bestens vertraute Person zu erfolgen.

Lawinengefährdete Schlittelwege und Schneeschuhrouten sind unverzüglich zu sperren.

e) Schlussfolgerungen für Schlittler und Schneeschuhläufer

- Schlitteln und Schneeschuhlaufen erfordern Vorbereitung, Ausbildung, sportartgerechte Ausrüstung und Rücksichtnahme auf die anderen.
- Dritte dürfen nicht gefährdet werden. Es gilt: **RESPECT & CONTROL!**
- Wer Markierungen, Signalisationen und Weisungen der Sicherheitsverantwortlichen missachtet, ist im Unrecht.
- Wer sich ausserhalb der markierten Schlittelwege und Trails bewegt, tut dies ausschliesslich auf eigenes Risiko.
- Schlittler und Schneeschuhläufer achten die Natur und schonen Wald und Wild.

Auf Schlittler finden nach der Rechtspraxis die FIS-Regeln **sinngemässe Anwendung!**

f) Richtlinien für das Verhalten der Schlittler

Schlittler

- fahren sitzend
- verbinden die Schlitten nicht miteinander
- fahren auf Sicht
- passen Fahrweise und Geschwindigkeit dem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte an
- respektieren den vorderen Schlittler
- überholen mit genügend Abstand
- warnen Dritte vor drohenden Gefahren.

2. Sommer-Rodelbahnen

Geschlittelt wird nicht einzig im Winter, sondern auch im **Sommer**.

Rodelbahnen/slittovia/bob-luge gehören in zahlreichen touristischen Destinationen wie Klettergärten, Klettersteigen/Via Ferrata, Tyrolienne/Tirolese, Canyoning, Go-kart/Dévalkart, Grasroller/Trottinerbe, Mountain Bike, usw., zum **Sommer-Gesamtangebot**.

Das Rodeln, in Rinne oder auf Schiene, ist nicht ungefährlich. **Wo** liegen die **Gefahren?**

Gefährdungspotenzial besteht nicht bei der Bergförderung, sondern bei der *Talfahrt auf Rodel*. Die Unfallstatistiken belegen, dass **Auffahrunfälle** (wie der in BGE 130 III 571 beurteilte) das grösste Risiko bilden.

Hohe Sicherheitsrisiken stehen aber auch im Zusammenhang mit dem **Bau** und dem **Betrieb** sowie der **Wartung** und den **Kontrollen** der technisch anspruchsvollen Anlagen und Rodel.

Auszugehen ist vom Umstand, dass sämtliche Rodelbahn-Anlagen in eine touristische Transportanlage **integriert** sind.

Heute werden durch die beiden den Markt beherrschenden Hersteller Wiegand (D) und Brandauer (A) praktisch ausnahmslos Rodelbahn-Anlagen mit **integrierter Bergförderereinrichtung** gebaut. Die Fördereinrichtung zieht die Rodel samt Fahrer zwecks Abfahrt auf der Talfahrt-Anlage bergwärts. Die integrierte Bergförderanlage fällt in der Schweiz unter den Begriff „**schräg geführte Lifte**“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 des Konkordats über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte.

Die Bergtransport-Anlage und die Talfahrt-Anlage werden dem Rodler gemeinsam angeboten. **Das touristische Transportangebot „(Sommer-) Rodelbahn“ bildet eine Einheit, ein Ganzes.**

Heute befördern im Normalfall schräg geführte Lifte (ascenseurs inclinés, montacarichi a piano inclinato) *den Rodel mitsamt dem Fahrer* zwecks Abfahrt **auf Schiene** an den Ausgangspunkt der Talfahrt-Anlage.

Hingegen gab es **vor 50 Jahren** in der Schweiz überhaupt **keine (Sommer-) Rodelbahn-Anlagen**, welche den Rodel samt Rodler gegen Entgelt nicht einzig zu Berg, sondern, *gebunden an Schiene oder Wanne*, bestimmungsgemäss auch zu Tal *befördern*. Das **touristische Transportangebot** umfasst heute klarerweise sowohl die **Benützung** der *Bergtransport-Anlage* als auch der *Talfahrt-Anlage*.

Die Talfahrt-Anlage einer (Sommer-) Rodelbahn kann nicht einer Schneesportabfahrt gleich gestellt werden.

Anders als auf den vom Betreiber der Abfahrt mit Ski oder Board **gewidmeten markierten Schneesportabfahrten** (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege gemäss SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten) kann der Rodler weder sein *Abfahrtsgerät* noch seine *Talfahrt* frei wählen.

Der Rodler ist auf der ihm gewidmeten Talfahrt-Anlage einzig Herr über seine Geschwindigkeit. *Weil gebunden an Schiene oder Wanne, kann der Rodler weder ausweichen noch überholen.* **Individuell kann der Rodler einzig bremsen!**

Die **Rodel**, das *technisch anspruchsvolle Abfahrtsgerät* (mit Kunststoff-) Schale, Rückenlehne, Auffahrschutz, Haltegriffen, Rückhaltesystem (2- oder 3-Punkt-Gurten), Bremssystem (Hebel, Beläge, Fliehkraftbremse, Speicherbremse), usw., wird dem Benutzer vom Betreiber gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. **Der Rodler hat keine freie Wahl.**

Auf der Basis des unbestrittenen Grundsatzes der Eigenverantwortlichkeit des Rodlers setze ich mich mit den in Frage stehenden Verantwortlichkeiten auseinander. Zwischen der Eigenverantwortlichkeit des Rodler und der Sicherungspflicht des Betreibers besteht ein Wechselverhältnis, ein Spannungsfeld.

a) Rodelbahnen sind Sportanlagen, keine reine Vergnügungsanlagen

Rodelbahnen gelten als Sportanlagen, weil ihr Benutzer bei der Talfahrt zum Geschehen in eigener Person **aktiv** beitragen muss. Der Rodler, ob in Rinne oder auf Schiene, muss die **Fahrgeschwindigkeit** selber bestimmen, er kann bremsen und beschleunigen. Die Gefahr von Auffahrunfällen ist dem Rodeln immanent, nicht einzig in der Auslaufstrecke. Die vom Betreiber bekannt gegebenen *Sicherheitsabstände* zum Vorausfahrenden garantieren eine sichere Talfahrt. Der Rodler hat seine ganze Aufmerksamkeit der *Fahrtrichtung* zuzuwenden und die *Sicherheitsabstände* unbedingt einzuhalten.

b) Rodelbahnen sind Werke

Rodelbahnen sind Werke im Sinne des Haftpflichtrechts, welche vom Betreiber *primär der Talfahrt im Rodel* gewidmet sind. Der Betreiber bietet die Rodelbahn zum **bestimmungsgemässen** Gebrauch (Bergbeförderung im Rodel mit Aufzugsanlage und Talfahrt in Rinne oder auf Schiene) an.

Nach Art. 58 Abs. 1 des Schweizerischen Obligationenrechts (OR) haftet der Werkeigentümer für den Schaden, der durch fehlerhafte Anlage oder Herstellung oder mangelhaften Unterhalt des Werks verursacht sind (Responsabilità del proprietario di un'opera / I. Obbligo del risarcimento). Ob ein Werk fehlerhaft angelegt (vizio di costruzione) oder mangelhaft unterhalten (difetto di manutenzione) ist, hängt vom Zweck ab,

den es zu erfüllen hat. Ein Werkmangel liegt vor, wenn das Werk beim *bestimmungsgemässen Gebrauch* keine genügende Sicherheit bietet.

c) Eigenverantwortlichkeit des Rodlers – Sicherungspflicht des Betreibers

Der Grundsatz der Eigenverantwortung gilt auch beim Rodeln. Gefahren, welche dem Rodeln immanent sind, muss derjenige tragen, welcher sich zur Ausübung entschliesst. Der selbstverantwortliche, besonnene Sportler, auch der Rodler, muss sich entsprechend *vorbereiten, informieren und ausbilden*. Die Eigenverantwortlichkeit ist der Preis der Bewegungsfreiheit. Wie der Skifahrer, Boarder und Schlittler tut der Rodler gut daran, sich des Grundsatzes der kontrollierten Fahrweise zu besinnen, wenn er sich und Dritte nicht gefährden will. Fazit: „**Control your speed!**“

Die Eigenverantwortung beginnt dort, wo sich der Rodler über klare Signalisationen und Instruktionen hinwegsetzt. Die Selbstverantwortung beschränkt die Sicherungspflicht.

d) Sorgfaltspflichten des Rodlers – „**RESPECT & CONTROL!**“

Wie beim Skifahren und Boarden gibt es keine der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende gesetzliche Vorschriften, welche ein bestimmtes Verhalten gebieten. Es gibt auch keine allgemein anerkannte Verhaltensregeln, welche von privater oder halböffentlicher Stelle erlassen werden. Derartige Regeln wurden im Bereich des Skisportes 1967 durch die FIS geschaffen und 1990 und 2002 ergänzt. Wie für das Schlitteln können indessen einige FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder für das Sommerrodeln **sinngemäss** übernommen werden. Es sind:

FIS-Regel 1, welche den allgemeinen Rechtsgrundsatz der „Rücksichtnahme auf die anderen“ statuiert, „**RESPECT**“

FIS-Regel 2 (Auf Sicht fahren, Kontrolle von Geschwindigkeit und Fahrweise), „**CONTROL**“

FIS-Regel 3 (Vortritt des Vorausfahrenden) sowie

FIS-Regel 8 (Beachten der Signalisation, der Benützungsvorschriften und der Weisungen des Aufsichtspersonals)

e) Sicherungspflicht des Betreibers

Der Betreiber einer Rodelbahn ist für die Sicherheit seines Betriebes verantwortlich. Er muss namentlich seine Anlage so unterhalten, dass die Sicherheit *jederzeit* gewährleistet ist. Die Sicherungspflicht ist Ausfluss des allgemeinen Verhaltensgebotes, niemanden zu verletzen oder zu schädigen. Der Grundsatz lautet:

„Wer eine Gefahr für andere schafft oder unterhält, ist verpflichtet, alle zumutbaren Massnahmen zu ergreifen, um zu verhindern, dass aus dieser Gefahr jemandem Schaden entsteht.“

Der Betreiber ist verpflichtet, ein ausreichendes *Sicherheitsdispositiv* aufzustellen, welches verhindert, dass sich beim Betrieb Unfälle ereignen. Angesprochen sind die Pflichtenhefte und die Strukturen der sicherungspflichtigen Unternehmung.

Die Anlage ist zu *warten*, zu *kontrollieren* und zu *überwachen*. Zu erlassen ist ein **Benützungsreglement**. Der Einsatz technischer Überwachungsgeräte ist zulässig.

Der Betreiber muss die Rodler im bestimmungsgemässen Gebrauch *informieren*, *instruieren* und *überwachen*. Bei der Information und Instruktion ist dem Umstand der **Vielsprachigkeit** der Gäste Rechnung zu tragen. Visuelle Kommunikation vermag Sprachgrenzen zu überwinden.

Der Betreiber hat nicht jeder erdenklichen Gefahr vorzubeugen. Die Selbstverantwortung und die Zumutbarkeit begrenzen die Verantwortung.

Selbstverantwortung:

Risiken dürfen ausser Acht gelassen werden, welche von den Benützern mit einem Mindestmass an Vorsicht vermieden werden können. Ein ausgefallenes, unwahrscheinliches Verhalten muss nicht eingerechnet werden.

Zumutbarkeit:

Zu berücksichtigen ist, ob die Beseitigung allfälliger Mängel oder das Anbringen von Sicherheitsvorrichtungen technisch möglich ist und die entsprechenden Kosten in einem vernünftigen Verhältnis zum Schutzinteresse der Benutzer und dem Zweck der Anlage

stehen. Aufwendungen sind nicht zuzumuten, die in keinem Verhältnis zur Zweckbestimmung stehen.

Im Benützungsreglement ist u.a. festzulegen, unter welchen Voraussetzungen **Kinder**, *ohne oder in Begleitung*, zum Betrieb zugelassen werden. Ansatzpunkte sind Alter und Körpergrösse.

Im Jahre 2004 hat das Bundesgericht eine Pflicht des Eigentümers einer von Kindern benutzbaren Sommerrodelbahn *verneint*, zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen gegen Auf-fahrkollisionen beim Auslaufen der Rodel anzubringen, da die Bremsvorrichtungen der Rodel leicht zu bedienen sind und die Rodelbahn daher bei minimaler Aufmerksamkeit, welche selbst von Kindern im Primarschulalter erwartet werden darf, ohne Gefährdung anderer befahren werden kann.

3. Behindertenschneesport

a) Integration der Behinderten – Behindertengleichstellungsgesetz

Die *Integration* der Behinderten im Schneesport bleibt nicht den Behindertenorganisationen und –Institutionen wie Schweizerische Paraplegiker-Vereinigung SPV und PLUS-PORT vorbehalten. Die Integration der Behinderten ist ein aufrichtiges *Anliegen der SKUS*.

Mit dem *Behindertengleichstellungsgesetz* [Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), in Kraft getreten am 1. Januar 2004], besteht eine *gesetzliche* Grundlage für den Schneesport mit Behinderten und damit für eine *Ausnahmeregelung* des bestimmungsgemässen Gebrauchs der Abfahrten mit Abfahrtsgeräten zur Verwendung in sitzender Stellung. Regel ist aufrechte Stellung (*posizione eretta, position debout*).

Wegen des Diskriminierungsverbotes bedürfen Ausnahmen einer eingehenden sachlichen Begründung.

Die SKUS ist *einzig* für die **Benützung der Schneesportabfahrten** zuständig.

Fragen, welche die *Zulassung zum Transport* mit den touristischen Bergtransportmitteln betreffen, fallen in die Zuständigkeit des Bundesamtes für Verkehr BAV bzw. der Interkantonalen Kontrollstelle für Skilifte und Sesselbahnen IKSS .

Rechtsgrundlagen für die Beförderung sind das *Seilbahngesetz* vom 23.06.2006, die *Seilbahnverordnung* vom 21.12.2006, die *Seilbahnrichtlinie* 2000/9, das *Konkordat über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte* sowie das *Reglement IKSS*.

Ausdrücklich hingewiesen wird auf den Umstand, dass gemäss Artikel 3 Buchstabe b Ziffer 3 des Gleichstellungsgesetzes „*Skilifte sowie Sesselbahnen und Gondelbahnen mit weniger als neun Plätzen pro Transporteinheit*“ dem Gesetz nicht unterstellt sind.

b) Fremdkörper mit erhöhtem Gefährdungspotenzial – FIS-Verhaltensregeln

Abfahrtsgeräte, welche von Behinderten, mit oder ohne Begleitpersonen, in **sitzender Stellung** verwendet werden, stellen auf Abfahrten **Fremdkörper mit erhöhtem Gefährdungspotenzial** dar. *Erhöhte Gefahren* gebieten nach der Rechtspraxis *erhöhte Sorgfaltspflichten*. Von einigen Geräten, insbesondere Tandemski (früher Fauteuil Ski Articulé geheissen), geht bereits allein durch das Gewicht von Gerät, Behindertem und Begleitperson eine wesentlich erhöhte *Betriebsgefahr* aus.

Die Behinderten und ihre Begleiter haben die **FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder** zu befolgen, welche gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts als allgemein anerkannte Verhaltensregeln gewertet werden. Es ist völlig unbestritten, dass die FIS-Verhaltensregeln bei Kollisionsunfällen auf Schneesportabfahrten sowohl bei den Gerichten aller Stufen wie in der Schadenerledigungspraxis der Versicherungsgesellschaften als Massstab für die erforderliche Sorgfalt **aller Pistenbenützer** gelten. Gemäss den FIS-Regeln ist der Schneesportler verantwortlich für die *Betriebssicherheit* seines Abfahrtsgerätes.

Der am FIS-Kongress in Portoroz im Jahre 2002 genehmigte Kommentar, eine authentische Interpretation der Regeln, betont, dass die Skifahrer und Snowboarder nicht einzig für ihr fehlerhaftes Verhalten, sondern auch für die Folgen einer *mangelhaften Ausrüstung* verantwortlich sind. Das gilt ausdrücklich auch für die Benützer *neu* entwickelter

Sportgeräte. Das Material muss *betriebssicher* sein. Wer dieser Verpflichtung nicht nachkommt, kann zivil- und strafrechtlich gestützt auf FIS-Regel 1 (Rücksichtnahme auf die anderen Skifahrer und Snowboarder) verantwortlich gemacht werden.

c) Begleitpersonen – Ausbildung – Übernahmeverschulden

Swiss Snowsports hat im Oktober 2009 eine Arbeitsgruppe „Behinderten-Schneesport“ geschaffen und per 1. Januar 2010 einen ausgewiesenen Spezialisten als Disziplinenchef verpflichtet. Ein **Minimumstandard** für *kommerzielle oder institutionelle* „Begleitpersonen im sitzenden Behinderte-Schneesport“ wurde der SKUS vorgelegt, von ihr ergänzt und genehmigt. Er entspricht dem heutigen *Wissens- und Erfahrungsstand*, wie er in der SKUS an zwei Sitzungen eingehend diskutiert wurde.

Begleitpersonen, professionelle und ehrenamtliche, unterstehen bei *Fremdgefährdung* den Grundlagen zivil- und strafrechtlicher Verantwortlichkeit. Wer eine Aufgabe übernimmt, für deren sachgerechte Erfüllung er nicht oder ungenügend ausgebildet oder ausgerüstet ist, setzt sich dem Vorwurf eines straf- und zivilrechtlich relevanten **Übernahmeverschuldens** aus. Guter Wille allein genügt nicht, um Behinderte zu begleiten. Die im Minimumstandard festgelegte **Ausbildung** ist eine **behindertenspezifische** - pädagogisch, methodisch, technisch, medizinisch und auch rechtlich. Die Begleitung Behinderter ist eine *anspruchsvolle Aufgabe*.

d) SKUS-Richtlinien: Bestimmungsgemässer Gebrauch - Ausnahmeregelung für Abfahrtsgeräte zur Verwendung in sitzender Stellung

Anlässlich ihrer 60. Sitzung vom 11. November 2009 hat die SKUS die Neufassung von Ziffer 13 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten in deutscher, französischer und italienischer Sprache verabschiedet.

Die Ziffer 13 ist mit drei Absätzen (**Regel, Ausnahme, Verbot**) systematisch klar gegliedert. Sie lautet:

Deutsch

13. Die Abfahrten sind für Skifahrer und Snowboarder sowie für Benützer von Abfahrtsgeräten mit vergleichbarer Verwendung in aufrechter Stellung bestimmt.

Behinderte mit Abfahrtsgeräten in sitzender Stellung wie Mono- und Dualskibob, Uni-, Dual- und Tandemski, usw., können zur Benützung der Abfahrten zugelassen werden, wenn sie fähig sind, die FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder zu befolgen und ihre Begleitpersonen entsprechend ausgebildet sind.

Schlittler, Langläufer, Mountainbiker, Fussgänger, Schneeschuhläufer, Hunde, usw. gehören nicht auf Abfahrten.

Français

13. Les descentes sont destinées aux skieurs et snowboarders ainsi qu'aux usagers d'engins de glisse permettant une utilisation similaire en position debout.

Les personnes handicapées peuvent être admises à l'utilisation des descentes avec des engins de glisse en position assise tels que mono- et dualskibob, uni-, dual- et tandemski, etc., si elles sont capables de respecter les Règles de conduite FIS et si leurs accompagnateurs sont au bénéfice d'une formation adéquate.

Les lugeurs, skieurs de fond, adeptes du VTT, piétons, raquettistes, chiens, etc. n'ont pas leur place sur les descentes.

Italiano

13. Le discese sono destinate agli sciatori e snowbordisti così come agli utilizzatori di mezzi di scivolamento che permettono un utilizzo simile in posizione eretta.

I disabili possono essere ammessi all'utilizzo delle discese con apparecchi di scivolamento in posizione seduta come il mono- e il dualskibob, uni-, dual- e tandemski, ecc., se sono capaci di rispettare le regole di comportamento FIS e se i loro accompagnatori beneficiano di una formazione adeguata.

Le discese non sono destinate agli slittatori, ai fondisti, ai «biker», ai pedoni, agli utilizzatori di racchette da neve (snowshoers), ai cani, ecc..

Anschrift des Referenten:

Me Heinz Walter Mathys
Avocat / Président SKUS
Au Grassey 3
CH - 1610 Oron-la-Ville

e-mail mathys.snow_safety@bluewin.ch
Tel. +41 21 9077834
Mobile +41 79 6901508