

Aus den Anfängen der SKUS

Rechtsanwalt Dr. Hans-Kaspar Stiffler

Am 22. September 1960 trafen sich in Bern unter dem Vorsitz von Franz Wehren, Präsident des damaligen Skilift- und Luftseilbahnenverbandes, zehn Herren und eine Dame zu einer Sitzung mit dem Zweck - so die Überschrift des Protokolls - *Beaufsichtigung der rücksichtslosen Skifahrer*. Teilnehmer waren u.a. Nationalrat Bonvin als Präsident des Schweizerischen Skiverbandes, Direktor Walthert von der Beratungsstelle für Unfallverhütung, Dr. Krebs, Kommandant der Kantonspolizei Bern und Bundesrichter Dr. Karl Danegger, der sich schon 1938 in einem dem Schweizer Alpen-Club zum 75 Jahre Jubiläum gewidmeten Buch mit *Rechtsfragen der Bergsteiger und Skifahrer* befasst hatte. Erwogen wurde, wie vom Skilift- und Luftseilbahnenverband vorgeschlagen, mit Skizzen-Plakätchen erzieherisch auf die Skifahrer einzuwirken und Pistenhelfer einzusetzen; Polizisten sollten aber keine auf die Pisten geschickt werden. In Betracht gezogen wurde auch die Schaffung von Anfängerpisten.

Bereits am 2. November 1960 traf man sich zu einer weiteren Sitzung und beschloss, Pistenhelfer auszubilden und einzusetzen und Vorschriften für den Verkehr auf Skipisten zu erlassen. Bundesrichter Danegger legte dazu einen Entwurf vor. Unter dem Traktandum Varia gab sich das Gremium auch noch einen Namen, und zwar *Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Skipisten*.

Es ist hier einzufügen, dass bereits 1946 der Gerichtspräsident vom Obersimmenthal einen Skifahrer wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung bei einem Kollisionsunfall verurteilt hat. 1949 verpflichtete das Bundesgericht einen Skifahrer, der eine Fussgängerin angefahren hatte, zum Ersatz von zwei Dritteln des ausgewiesenen Schadens. 1954 wies das Bundesgericht eine Nichtigkeitsbeschwerde eines Skifahrers ab, der eine Kollision verursacht hatte und dafür der fahrlässigen Körperverletzung schuldig gesprochen und zu einer Busse verurteilt worden war. Schliesslich hat das Bundesgericht 1956 in leichter Korrektur eines Urteils der Vorinstanz einem durch einen Kollisionsunfall geschädigten Skifahrer die Hälfte des ausgewiesenen Schadens als Ersatz zugesprochen. Mit andern Worten: Kollisionsunfälle häuften sich, eine Regelung drängte sich auf.

Am 9. März 1961 traf sich die SKUS zu ihrer nächsten Sitzung, in welcher die Erfahrungen mit der Plakataktion und den Pistenhelfern ausgetauscht wurden. Es stellte sich die Frage, ob man die Pistenhelfer nicht dem Pistenrettungsdienst angliedern wolle. Der Berner Polizeikommandant hielt fest, dass die rechtlichen Grundlagen für eine Pistenordnung eher schwach seien.

Dessen ungeachtet hat die SKUS am 22. November 1961 eine *Regelung des Verkehrs auf den Skipisten* herausgegeben, eine Pionierleistung, aus welcher drei Punkte hervorgehoben seien:

- Jeder Skifahrer muss seine Fahrweise seinem Können und den gegebenen Schnee- und Verkehrsverhältnissen anpassen. Seine Ski muss er ständig beherrschen.
- Das Begehen der Piste zu Fuss und das Befahren mit Schlitten sind nicht erlaubt.
- Den Weisungen der Polizei und des Pistendienstes ist Folge zu leisten.

Die Frage der rechtlichen Verbindlichkeit einer Skipistenordnung hat die SKUS in der Folge immer wieder beschäftigt. Erwogen wurde, im geplanten Fremdenverkehrsgesetz des Kantons Bern eine entsprechende rechtliche Grundlage zu schaffen und angeregt wurde auch, dass das Eidgenössische Amt für Verkehr, das den Luftseilbahnen mit der Konzessionserteilung technische Auflagen machte, Ermächtigungen für den Pistendienst vorsehe. Erfolge zeichneten sich vorerst keine ab.

Erfolg hatten aber die Bestrebungen, eine *Wegleitung für Markierung und Sicherung der Skipisten und Skirouten* zu schaffen. Eine solche Wegleitung hatte 1947 schon der Schweizerische Skiverband herausgegeben, bearbeitet durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung und empfohlen vom Internationalen Skiverband, der FIS. Im Dezember 1964 legte die SKUS ihre Fassung vor, welche im Wesentlichen folgende Bestimmungen enthielt:

- Hauptabfahrtsrouten sind zu markieren, wobei Pisten nach Schwierigkeitsgrad in den Farben schwarz, rot und blau eingestuft werden können.
- Die markierten Routen und Pisten sind mit Gefahren- und Hinweissignalen zu versehen. Für die Signale sind Mustertafeln geschaffen worden.
- Bei Lawinengefahr muss das Publikum mit Warntafeln orientiert werden. Zusätzlich hätten die Unternehmungen Pistensperrungen vornehmen können.

Also auch hier – 1964 – eine weitere Pionierleistung, und das im Wissen darum, dass die Wegleitung nur als Empfehlung bei den Bahnen angeschlagen werden konnte, aber nicht auf klarer rechtlicher Grundlage beruhte.

Diese Wegleitung, vorerst nur mit Schreibmaschine getippt und mit Skizzen ergänzt und in dieser Form vervielfältigt, ist im Januar 1966 erstmals in gedruckter Form und in Farbe im auch heute noch gebräuchlichen A 5 Format vorgelegt worden. Sie wurde genehmigt und empfohlen von

- Schweizerischer Skiverband (SSV)
- Schweizerischer Skilift- und Luftseilbahnenverband (SSL)

- Verband Schweizerischer Seilbahnen (VSS)
[Diese beiden Verbände haben sich später zu Seilbahnen Schweiz (SBS) zusammen geschlossen]
- Verband Schweizerischer Transportunternehmungen (VST)
- Interverband für Rettungswesen (IVR)
- Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU)

Diese sechs Organisationen und die Polizeikommandanten, ursprünglich Dr. Krebs von Bern, später Men Zisler von Graubünden sowie Bundesrichter Dr. Karl Dannegger haben die Arbeit der SKUS in den ersten Jahren entscheidend geprägt.

1966 ist in der SKUS auch die Frage erörtert worden, ob man versuchsweise auf dafür geeigneten Pisten die Verwendung von Skibobs erlauben solle, nachdem deren Hersteller um eine entsprechende Bewilligung ersucht hatte. Das ist abgelehnt worden. Ich darf hier beifügen, dass die SKUS seither praktisch jedes Jahr mit dem Wunsch konfrontiert wird, irgendwelche neue Abfahrtsgeräte auf Pisten einsetzen zu dürfen, Balancer, Microboard, Bikeboard, Switchboard und wie sie alle heissen. Ich halte die 2001 ausdrücklich in die SKUS-Richtlinien aufgenommene Anordnung, die Schneesportabfahrten seien für Skifahrer und Snowboarder bestimmt, nach wie vor für die einzig richtige. Irgendwelche Abfahrtsgeräte gehören so wenig auf die Pisten wie die Schlitten.

Sorgen bereitete der SKUS aber immer wieder die Frage allfälliger Rechtsgrundlagen für eine Pistenordnung, nachdem sich in den Sechzigerjahren zunehmend Gerichte mit Unfällen auf den Skiabfahrten zu befassen hatten, und das selbstverständlich nicht nur in der Schweiz, sondern im ganzen Alpenraum. Franz Wehren liess daher für den von ihm präsierten Skilift- und Luftseilbahnenverband von Bundesrichter Dannegger ein Gutachten erstellen, das dieser 1966 mit dem Titel *Die Haftung der Seilbahn- und Liftunternehmungen* vorlegte. Dem Verband schien das Gutachten den Bahnen gegenüber sehr streng zu sein und er beauftragte daher den Sprechenden, ein für die Bahnen günstigeres Gegengutachten auszufertigen. Das war in Anbetracht der gründlichen Arbeit Danneggers und der klar erkennbaren Tendenz der Gerichte, die Haftung der Bahnen zu verschärfen, aber schlicht nicht möglich. Hingegen habe ich in meinem 1968 erstatteten Gutachten mit dem Titel *Die Haftung der Seilbahn- und Skiliftunternehmungen für Unfälle auf Skipisten* dem Verband vorgeschlagen, die zukünftige Entwicklung mit einer eigenen Ordnung der Verantwortlichkeit mitzugestalten, d.h. festzulegen, wie Skiabfahrten anzulegen und zu unterhalten seien und für die so geschaffene Ordnung dann auch die Verantwortung zu übernehmen.

Aus dieser Ausgangslage sind 1970 die ersten *Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skiabfahrten* der SKUS entstanden. Bemerkenswert ist sicher die bereits damals getroffene und heute noch gültige Aufteilung der Verantwortlichkeit zwischen Bahnen und deren Benützern – ich zitiere:

Die Richtlinien legen fest, wie Skiabfahrten anzulegen und zu unterhalten sind, damit der Skifahrer sicher den Weg ins Tal findet.

Der Skifahrer fährt auf eigenes Risiko. Die dem Skifahren immanenten Gefahren können ihm durch die Richtlinien nicht abgenommen werden.

Beigefügt wurden den Richtlinien auf den letzten beiden Seiten die 1967 vom Internationalen Skiverband, von der FIS, geschaffenen *zehn Verhaltensregeln für Skifahrer*.

1971 sind in Form einer Broschüre im Taschenformat auch noch die *Richtlinien für das Verhalten der Skifahrer* erlassen worden. Damit standen die beiden wesentlichsten Arbeiten, welche die SKUS geleistet hat und immer noch leistet, in den Grundzügen fest. Selbstverständlich sind sie in den letzten 40 Jahren weiter entwickelt worden. Vom Bundesgericht werden die Richtlinien heute als Massstab für die auf Schneesportabfahrten übliche Sorgfalt gewertet. Die rechtliche Bedeutung der von der SKUS geleisteten Arbeit steht damit fest.

Ich bin auf Tagungen und Kongressen im Ausland, wenn ich über Schweizer Schneesportrecht referiert und dabei die SKUS-Richtlinien vorgestellt habe, immer wieder gefragt worden, wer und was die SKUS denn sei. Ich habe regelmässig geantwortet, das sei etwas typisch Schweizerisches, ein Zusammenschluss von Vertretern der am Skisport interessierten Verbände und Organisationen in einer einfachen Kommission, ohne staatlichen Auftrag und ohne – abgesehen von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen – staatliche Rechtsgrundlage. Man habe sich einfach zusammengetan in der Erkenntnis, dass der stark zunehmende Massenbetrieb auf Skipisten und die recht unterschiedlichen Vorkehrungen, die von den Bahn- und Liftunternehmungen für diese Pisten geschaffen worden sind, einer einheitlichen Ordnung bedürften. Man habe gemeinsam nach Lösungen gesucht und so eine einfache, klare und praktikable Ordnung geschaffen und auch allseits akzeptiert und man habe damit Erfolg gehabt, denn das Bundesgericht wertet die SKUS-Richtlinien – aber hier wiederhole ich mich – heute als Massstab der für die Anlage, den Betrieb und den Unterhalt von Schneesportanlagen üblichen Sorgfalt.