

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-Gesamangebot
 - 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
 - b) Rodelbahnen sind Werke
 - c) Eigenverantwortlichkeit des Rodlers – Sicherungspflicht des Betreibers
 - d) Sorgfaltspflichten des Rodlers
 - e) Sicherungspflicht des Betreibers
3. Behinderten-Schneesport
 - a) Integration der Behinderten – Behindertengleichstellungsgesetz
 - b) Fremdkörper mit erhöhtem Gefährdungspotenzial – FIS-Verhaltensregeln
 - c) Begleitpersonen – Ausbildung - Übernahmeverschulden
 - d) SKUS-Richtlinien: Bestimmungsgemässer Gebrauch - Ausnahmeregelung

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, prägnante, 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*“.

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, Bergtransportunternehmungen, 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.

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 Sicherheit. 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

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 2007 sowie das *Merkblatt „Schneeschuhrouten sichern“* / „Assurer la sécurité sur les sentiers-raquettes“ von KRS-SBS vom Dezember 2007. Die Schneeschuhrouten werden *pinkfaben / 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)
- 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 / 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 Schneebedingungen voraussetzt. Die Verantwortlichen haben von der generellen Lagebeurteilung durch das Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF / Istituto per lo studio della neve e delle valanghe 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, Gokart/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 Bergfördereinrichtung** 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 über 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

Benützer 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

Rodelbahnen gelten als Sportanlagen, weil ihr Benützer 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 mit Aufzugsanlage und Talfahrt) an.

Nach Art. 58 Abs. 1 des Schweizerischen Obligationenrechts (OR) haftet der Werk-eigentümer für den Schaden, der durch fehlerhafte Anlage oder Herstellung oder mangelhaften Unterhalt des Werks verursacht sind. Ob ein Werk fehlerhaft angelegt oder mangelhaft unterhalten 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

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,

FIS-Regel 2 (Auf Sicht fahren, Kontrolle von Geschwindigkeit und Fahrweise),

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**, mit oder ohne 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 Auffahrkollisionen 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. Behinderten-Schneesport

a) Integration der Behinderten – Behindertengleichstellungsgesetz

Die *Integration* der Behinderten im Schneesport bleibt nicht den Behindertenorganisationen und –Institutionen wie Schweizerische Paraplegiker-Vereinigung SPV (Associazione svizzera dei paraplegici) und PLUSPORT 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) / Legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis), 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. 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 (Ufficio federale dei trasporti UFT) bzw. der Interkantonalen Kontrollstelle für Skilifte und Sesselbahnen.

Rechtsgrundlagen für die Beförderung sind das *Seilbahngesetz (Legge sugli impianti a fune)*, vom 23.06.2006, die *Seilbahnverordnung (Ordinanza sugli impianti a fune)* vom 21.12.2006, die *Seilbahnrichtlinie 2000/9*, das *Konkordat* 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 Tamdemski (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 heute 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 *mangel-*

haften Ausrüstung verantwortlich sind. Das gilt ausdrücklich auch für die Benutzer *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 dieses Jahres eine Arbeitsgruppe „Behinderten-Sneesport“ geschaffen und per 1. Januar 2010 einen ausgewiesenen Spezialisten als Disziplinenchef verpflichtet. Ein Minimumstandard für *kommerzielle oder institutionelle* „Begleitpersonen im sitzenden Behinderte-Sneesport“ wurde der SKUS vorgelegt. 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 **Ausbildung** ist eine **behindertenspezifische** - pädagogisch, methodisch, technisch, medizinisch und auch rechtlich.

d) SKUS-Richtlinien: Bestimmungsgemässer Gebrauch - Ausnahmeregelung

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, raquetistes, chiens, etc. n'ont pas leur place sur les descentes.

Italiano

13. Le discese sono destinate agli sciatori e snowboardisti 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, etc., 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..

hwm/2009-11-20

Anschrift des Referenten:

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

www.skus.ch