

Zeitschrift: Mobile : die Fachzeitschrift für Sport
Band: 12 (2010)
Heft: 5

Artikel: "Die Leiter haben Pflichten!"
Autor: Donzel, Ralph / Mathys, Heinz Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-992336>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Die Leiter haben Pflichten!»



Sicherheit im Schneesport hat unter anderem mit verantwortungsvollem Verhalten zu tun. Die zehn FIS-Verhaltensregeln und die SKUS-Richtlinien sind keine Papiertiger! Die Schweizer Rechtsprechung stützt sich darauf ab. Heinz Walter Mathys, Experte im Schneesportrecht und Präsident der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS), sagt uns, was Sache ist.

Interview: Raphael Donzel; Foto: Adriana Bella/Berner Zeitung, bfu

«mobile»: Der Bundesrat hat es 1998 und 2001 gleich zweimal abgelehnt, Skifahren und Snowboarden speziell zu reglementieren. Schafft das Fehlen eines Bundesgesetzes nicht Probleme? Heinz Walter Mathys: Nein, denn Sport spielt sich nicht im rechtsfreien Raum ab. Wer eine Schneesportabfahrt benützt, muss sich an bestimmte Grundregeln halten, insbesondere die, auf andere Rücksicht zunehmen. Jedermann weiss, dass man andere nicht verletzen oder ihnen Schaden zufügen darf. Diese Sorgfaltspflicht figuriert in den FIS-Verhaltensregeln und in den SKUS-Richtlinien. Sie betrifft sowohl Skifahrer und Snowboarder als auch Bergbahnbetreiber (siehe Kasten).

Sie machen keinen Hehl daraus, dass Sie einer staatlichen Pistenpolizei abgeneigt sind... Das kann eine Lösung sein, ist aber nicht das, was wir in der Schweiz brauchen. Unsere Patrouilleure haben Rechte, beispielsweise können Sie Fahrausweise entziehen, wenn jemand den Anweisungen nicht Folge leistet. Die Polizei ihrerseits kann nach Unfällen auf der Skipiste intervenieren, aber nie präventiv. Gefährdet jemand andere, beispielsweise durch das Auslösen einer Lawine, kommt das Strafgesetzbuch zur Anwendung. Im Fall von fahrlässiger Tötung kann das Strafmass bis zu drei Jahre Freiheitsentzug betragen.

Zwei Prinzipien sind in der Schweiz sakrosankt: Das erste betrifft die Eigenverantwortung... Dieses Prinzip ist fundamental und gilt im Übrigen für alle Individualsportarten. Jeder Skifahrer, jeder Snowboarder übt seinen Sport auf eigenes Risiko aus. Er muss die Markierungen, Signalisationen und die Anweisungen der Patrouilleure und der Verantwortlichen der Rettungsdienste befolgen. Tut er das nicht, ist er im Unrecht.

Ist die Eigenverantwortung dieselbe, wenn man auf der Piste ist und wenn man sich abseits der Piste befindet? Sie ist identisch, aber der Skifahrer oder Snowboarder trägt ein viel grösseres Risiko, wenn er die markierten und gesicherten Abfahrten verlässt.

Die Piste zu verlassen ist also nicht verboten! Nein, aber wer es tut, übernimmt dafür die volle Verantwortung.

Und wie steht es mit der Verantwortung, wenn ein Leiter mit seiner Gruppe Freeride machen will? Der Leiter muss generell die Fähigkeiten seiner Schüler einschätzen und anschliessend entscheiden, ob sie der gewählten Piste entsprechen. Sobald er die markierten und gesicherten Abfahrten verlässt und sich ins freie Gelände begibt, sind die Anforderungen um ein Vielfaches höher.

Haben die oft verwendeten Begriffe Off piste, Freeriding und Variantenskifahren alle dieselbe Bedeutung? Ja, alle drei beziehen sich auf das freie und damit ungesicherte Gelände. Man befährt es ausschliesslich auf eigene Verantwortung und kann dafür kein Bergbahnunternehmen zur Verantwortung ziehen.

Sie beziehen sich da auf das zweite Prinzip des Schweizer Modells, die Verpflichtung, die Sicherheit auf Schneesportabfahrten zu gewährleisten. Was heisst das? Die Bergbahnunternehmen müssen diejenigen Gefahren beseitigen, welche die Benützer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht zu erkennen vermögen. Diese Sicherheitspflicht bezieht sich auf Pisten, Abfahrtsrouten und Wege. Sie schliesst den Pistenrand mit Absturzgefahr und anderen speziellen Gefahrenquellen ein und erstreckt sich auch auf den Bereich unmittelbar neben der Piste, wenn sich dort fallenartige Hindernisse oder andere besondere Gefahrenherde befinden. Gemäss Bundesge-

richtsentscheid handelt es sich aber höchstens um ein eng begrenztes Gebiet von etwa Schwungbreite – also rund 2 Meter – neben dem Pistenrand. Die Sicherungspflicht ist eine vertragliche Verpflichtung.

Die Verantwortung der Benutzer und diejenige der Bergbahnen haben wir angesprochen; worin besteht diejenige beispielsweise der Skischulen? Auch hier geht es um eine vertragliche Verantwortung. Der Kunde und der Anbieter eines entgeltlichen Angebots zu sportlicher Betätigung schliessen einen Vertrag ab. Der Kunde erwirbt die

Wissenswert

Verboten ist nichts, aber ...

Schneesportlager und -tage ermöglichen es, dem Bewegungsbedürfnis von Kindern und Jugendlichen freien Lauf zu lassen. Die Freiheit ist jedoch nicht unbegrenzt: Sie hört da auf, wo jene der andern beginnt. Fünf kommentierte Beispiele des SKUS-Präsidenten.

«Heute Morgen strahlt die Sonne, es hat frisch geschneit, die Hänge sind noch frei von Spuren: Ich möchte mit meiner Klasse ausserhalb der markierten Pisten Ski fahren.»

Hierzu sind vorab die SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder zu befolgen, die sich auch auf das freie und damit ungesicherte Gelände beziehen. Sie weisen darauf hin, dass der Bereich ausserhalb der Pisten und Abfahrtsrouten weder kontrolliert noch markiert, noch vor alpinen Gefahren – Lawinen und Absturz – geschützt ist. Eine spezielle Tafel am Pistenrand macht darauf aufmerksam, wenn nicht klar ist, ob eine Abfahrt markiert und gesichert ist oder ob sie zum ungesicherten, freien Gelände gehört. Das Warnsignal «Lawinengefahr im freien Gelände» und ein Blinklicht warnen ab Lawinengefahrenstufe 3 («erheblich»). In diesem Fall dürfen die markierten und geöffneten Abfahrten nicht verlassen werden.

Zu beachten sind ebenfalls die Lawinen- und Wetterberichte sowie die Warnungen der Pisten- und Rettungsdienste. Die in manchen Schneesportorten eingerichteten Freeride-Checkpoints erinnern Skifahrer und Snowboarder daran, dass sie ihren Sport ausschliesslich auf eigenes Risiko ausüben. Kommt es zu einem Unfall, will der Untersuchungsrichter vor allem wissen, ob sich die Leiterperson an diese Richtlinien gehalten hat.

«Aufgrund der Informationen ist die Lawinengefahr heute zu gross. Ich entscheide mich deshalb für den Snowpark.»

In einem Snowpark trägt die Leitperson eine höhere Verantwortung als auf einer Piste. Die Benutzung des Snowparks unterliegt klar formulierten Regeln. Zunächst hat die Leiterperson das technische Niveau seiner Schüler und ihre körperlichen Fähigkeiten einzustufen. Es ist wie beim Skispringen: Man beginnt nicht auf der Schanze von Garmisch-Partenkirchen. Er muss den Snowpark rekonoszieren, ihn überprüfen und sich über die Schwierigkeiten der Sprünge kundig machen. Schliesslich muss er sich versichern, dass die Bahn und insbesondere die Landefläche frei sind, bevor die Schüler losfahren. Die Bergbahnunternehmen tragen ebenfalls Verantwortung beim Anlegen dieser Snowparks. Sie müssen von den markierten Abfahrten klar getrennt und deutlich zu erkennen sein. Die Zufahrt muss für alle Benutzer erkennbar markiert werden.

«Wir sind mitten in der Woche: Das Lager läuft bestens. Die Skigruppenleiter möchten die Schülerinnen und Schüler zu einem Fondue unter

freiem Himmel einladen und mit Fackeln zur Unterkunft zurückfahren.»

Die Eigenverantwortung stützt sich auf das von der Bundesverfassung garantierte Grundrecht der Bewegungsfreiheit. Der Zugang zu einer Piste während der Nacht ist deshalb nicht verboten. Allerdings muss man sich möglicher Gefahren bewusst sein. Die Bergbahnunternehmen müssen die Pisten aus Sicherheitsgründen ausserhalb der Bahnbetriebszeiten präparieren. Dazu verwenden sie Pistenfahrzeuge, die zum Teil mit Seilwinden ausgerüstet sind. Die unter Zug stehenden Seile können tödliche Unfälle verursachen. Eine andere Gefahr besteht darin, sich nachts zu verirren. Ausserhalb der Bahnbetriebszeiten, die auf Informationstafeln angegeben werden, tragen die Bergbahnunternehmen bei einem Unfall keine Verantwortung. Wenn die Leiterperson nachts eine Abfahrt mit Fackeln organisieren möchte, muss sie mit den Verantwortlichen des Bergbahnunternehmens Kontakt aufnehmen. Sie können sie benachrichtigen, ob und wann Pistenfahrzeuge eingesetzt werden. Organisieren bedeutet auch sichern. Die Abfahrt hat gruppenweise unter Anleitung des Leiters zu erfolgen.

«Der Nebel hat sich gelichtet. Zur Motivierung der Schüler ist eine Schlittenfahrt geplant. Leider gibt es im Skigebiet keinen speziellen Schlittelweg. Wir beschliessen deshalb, auf der Skipiste zu schlitteln, schliesslich haben wir ja ein Wochenabonnement gelöst.»

Ziffer 13 der Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten legt fest, dass die Abfahrten für Skifahrer und Snowboarder sowie für Benützer von Abfahrtsgeräten mit vergleichbarer Verwendung in aufrechter Stellung bestimmt sind. Schlittler, Langläufer, Mountainbiker, Fussgänger, Schneeschuhläufer, Hunde usw. gehören nicht auf Abfahrten. Verletzt ein Schlittler sich oder eine andere Person auf einer Piste, ist er im Fehler, weil es sich um eine nicht bestimmungsgemässe Verwendung der Piste handelt. Benützt er die Piste dennoch, muss sich der Schlittler an dieselben Regeln wie der Skifahrer oder Snowboarder halten, also auf Sicht fahren und anhalten können.

«Für den letzten Skilagertag habe ich die stärkste Gruppe erhalten. Um den Kollegen zu imponieren, schlage ich vor, dass wir über eine kleine, zwei Meter hohe Kante unterhalb des Sessellifts springen. Um dorthin zu gelangen, müssen wir unter einem mit weissen und grünen Wimpeln versehenen Band durchfahren.»

Dieses Band bezeichnet Wald- und Wildschutzzonen. Werden diese Zonen missachtet, kann der Fahrausweis entzogen werden. Die betroffenen Personen können ausserdem gebüsst werden. Wesentlich: Die Leiterperson wird ihrer Rolle als Vorbild nicht gerecht.



Beschleunigungstest.

Auf der Traverse. Tempo machen. Zweihundert athletische Skitouren­gänger liefen beim Beschleunigungstest am Julierpass bis ans Limit. Ihre Erfahrung: Mit der schnellen, leichten, kompakten und sicheren Pure Ascent-Ausrüstung kommst auch du mit Leichtigkeit auf Hochtouren. Folge der roten Spur der Mammut Speed Alpinisten: www.mammut.ch



MAMMUT
Absolute alpine.

Dienste einer Fachperson, die das Skigebiet und die alpinen Gefahren kennt. Der Skilehrer oder Bergführer verpflichtet sich, diese Verantwortung zu übernehmen. Er ist Sicherheitsgarant. Die Situation des Schneesportleiters ist dieselbe.

Aber ein Schneesportleiter wird nicht entlohnt! Hat dieser Freiwilligenstatus keine Auswirkungen auf seine Verantwortung? Nur in einem gewissen Mass. Der Leiter ist verpflichtet, sich auszubilden. Er muss sich seiner Rolle als Vorbild für seine Schülerinnen und Schüler bewusst sein. In diesem Bereich trägt Jugend+Sport eine grosse Verantwortung. Die Leiterperson muss über ihre Rechte und Pflichten aufgeklärt werden. Sie untersteht disziplinarischer Verantwortung.

Bestimmte Kantone, darunter Graubünden, Wallis und Waadt, haben Berg- und Schneesportgesetze geschaffen. Welche Zielgruppe ist davon betroffen? Ziel dieser Gesetze ist, die Sicherheit in den erwähnten Bereichen zu gewährleisten. Sie richten sich ausschliesslich an Fachpersonen, die eine kommerzielle Tätigkeit ausüben.

Der Leiterperson ist diesen Gesetzen also nicht unterworfen? Nein. Wenn Jugend+Sport ein Lager oder einen Kurs zum Beispiel im Kanton Graubünden durchführt, dann unterstehen die Gruppenleiter diesem Gesetz nicht, weil sie ihre Dienste nicht gewerbmässig anbieten. Die Situation des Skilehrers oder Bergführers ist eine andere. Er muss die vor Ort oder im entsprechenden Land geltenden Bestimmungen einhalten. In Zermatt beispielsweise kommen unterschiedliche Regelungen zur Anwendung, je nachdem ob sich der Skilehrer oder Bergführer im Kanton Wallis oder auf italienischem Gebiet befindet. Es gilt das Territorialitätsprinzip. ■



Einzigartiges und international angesehenes Modell

Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht – RESPECT & CONTROL! Unter diesen beiden Slogans wird die SKUS am 1. Dezember 2010 ihres 50-jährigen Bestehens gedenken. Der erste fasst das Modell Schweiz von zivil- und strafrechtlicher Verantwortlichkeit bei Unfällen auf den Schneesportabfahrten zusammen, der zweite umschreibt in zwei Worten und in einer einzigen Sprache die dem Benützer von Schneesportabfahrten obliegenden Sorgfaltspflichten.

Weil die bestehenden Grundlagen zivil- und strafrechtlicher Verantwortlichkeit bei Fremdgefährdung genügen, um fehlbare Einzelpersonen oder Sicherungsverantwortliche bei Unfällen auf den Schneesportabfahrten zu belangen, gibt es in der Schweiz, im Gegensatz zu unserem Nachbarland Italien, keine den Schneesport betreffende Spezialgesetzgebung und auch keine präventiv tätige staatliche Pistenpolizei mit Bussenbefugnis. Ein weiteres Gesetz müsste schon vorhandene Bestimmungen wiederholen.

Bei der zivil- und strafrechtlichen Beurteilung von fahrlässigen Tötungen, Körperverletzungen und konkreten Gefährdungen Dritter stützt sich die Rechtsprechung auf die FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder, die SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten und die Richtlinien (mit Erläuterungen) von Seilbahnen Schweiz SBS für Schneesportabfahrten. Die kurz, prägnant und leicht verständlich gefassten SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder ergänzen die FIS-Verhaltensregeln.

Ziel der SKUS – einer gemeinnützigen Stiftung – ist die Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten, Langlaufloipen und Skiwanderwegen.

Die gerichtlich anerkannte Autorität der SKUS gründet auf ihrer streng demokratischen Zusammensetzung aus gleichberechtigten Kollektiv- und Einzelmitgliedern. In der SKUS sind alle am nichtprofessionellen Ski- und Snowboardsport interessierten Verbände und Institutionen mit Vertretern der Anbieter und Benützer von Schneesportabfahrten sowie der Behörden zusammengefasst. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu und die Suva, die beide gesetzlich zur Unfallverhütung von Nichtbetriebsunfällen verpflichtet sind, sind Kollektivmitglieder der SKUS.

Rechtsanwalt Heinz Walter Mathys,
a. Staatsanwalt, Präsident der Stiftung SKUS
sowie deren Unfallverhütungskommission

www.skus.ch