

SEILBAHNEN SCHWEIZ
REMONTÉES MÉCANIQUES SUISSES
FUNIVIE SVIZZERE
SWISS CABLEWAYS



Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten

Die Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten

Richtlinien mit Erläuterungen

Fünfte, neu bearbeitete Ausgabe 2002
(Ersetzt die Ausgabe 1995)

Mitglieder der Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten

Dr. iur. H. K. **Stiffler**, Rechtsanwalt, Erlenbach/Zürich (Präsident)

Prof. Dr. iur. A. **Donatsch**, Rechtsanwalt, Ordinarius für Strafrecht und
Strafprozessrecht an der Universität Zürich, Unterengstringen

H. J. **Etter**, Eidgenössisches Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF,
Davos Platz

Prof. Dr. iur. H. **Hausheer**, Fürsprecher und a. Bundesrichter, Ordinarius für
schweizerisches Privatrecht an der Universität Bern, Bern

Fürsprecher H. W. **Mathys**, Staatsanwalt, Bern

Dr. iur. W. **Padrutt**, a. Bundesanwalt und vormals 1. Staatsanwalt des Kantons
Graubünden, Chur

J.-M. **Schwenter**, Procureur général du Canton de Vaud, Lausanne

P. **Zahnd**, Zermatt

Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten

Die Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten

Richtlinien mit Erläuterungen

Fünfte, neu bearbeitete Ausgabe 2002

Die vorliegende fünfte Ausgabe ersetzt die Ausgabe 1995. Bei ihrer Arbeit stützte sich die Kommission auf in der Praxis gesammelte Erfahrungen und die neueste Rechtsprechung des Bundesgerichts und kantonaler Instanzen zur Verkehrssicherungspflicht.

Hinweis

Die in diesen Richtlinien verwendeten Ausdrücke wie Skifahrer, Snowboarder usw. gelten für die Angehörigen beider Geschlechter.

Zitiervorschlag: «SBS-Richtlinien für Schneesportabfahrten, N.*.»

* N. = Note: am Textrand angebrachte Ziffer

Inhaltsverzeichnis

I. Der Begriff der Verkehrssicherungspflicht	7
II. Die Schneesportabfahrten (kurz: Abfahrten)	8
1. Die Piste	8
2. Die Abfahrtsroute	8
3. Schneesportwege (kurz: Wege)	8
4. Das freie Schneesportgelände (kurz: das freie Gelände) (einschliesslich wilder «Pisten», Varianten und Freeride Areas)	8
5. Übersicht über die verschiedenen Möglichkeiten, alpinen Schneesport zu betreiben	9
III. Die Verkehrssicherungspflicht für markierte Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege)	10
1. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht	10
2. Das Anlegen von Abfahrten	12
a) Der Begriff	12
b) Pistenzahl und Pistenbreite	12
c) Anlage von Abfahrtsrouten	12
d) Wege	12
3. Die Markierung der Abfahrten	13
a) Die Funktionen der Markierung	13
b) Art der Markierung	13
c) Die seitliche Begrenzung der Pisten	14
d) Die Nummerierung der Markierung	14
e) Die Einstufung nach Schwierigkeitsgrad	15
f) Die Kontrolle der Markierungen	15
4. Die Herrichtung und Ausgestaltung der Abfahrten	16
a) Die Herrichtung	16
b) Einfriedungen, insbesondere Holz- und Stacheldrahtzäune	16
aa) Im Bereiche von Pisten	16
bb) Im Bereiche von Abfahrtsrouten	16
c) Langsamfahrzonen	16
d) Sonderanlagen	16
e) Wege	17
5. Die Kontrolle der Abfahrten	17
a) Begriff und Funktion	17
b) Häufigkeit und Zeitpunkt der Kontrollen	17

6.	Der Unterhalt von Pisten	18
	a) Funktion und Umfang	18
	b) Maschinelle Pistenpräparation	18
	c) Buckel und Löcher	18
	d) Ausaperungen, Vereisungen oder Verwehungen	19
7.	Die Signalisation	19
8.	Massnahmen zum Schutze der Abfahrtsbenützer vor künstlichen und natürlichen Hindernissen	20
	a) Pisten	20
	b) Abfahrtsrouten	20
	c) Engpässe	21
	d) Kreuzungen von Schneesportabfahrten	21
	e) Kreuzungen mit Strassen	21
	f) Kreuzungen mit Bahnen und Skiliften	22
	g) Start- und Landeplätze für Delta- und Gleitschirmflieger	22
	h) Pistenbearbeitungsmaschinen	22
9.	Massnahmen zum Schutze der Schneesportler vor alpinen Gefahren	24
	a) Lawinengefahr	24
	aa) Terminologisches	24
	bb) Zuverlässige Beurteilung der Lawinensituation	24
	cc) Markierte Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege)	25
	dd) Zugangs- und Verbindungswege	26
	ee) Freies Schneesportgelände (einschliesslich wilder «Pisten», Varianten und Freeride Areas)	26
	ff) Freeride Checkpoints	27
	gg) Künstliche Auslösung von Lawinen	27
	hh) Schema der bei Lawinengefahr auf den markierten Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege) zu treffenden Massnahmen	29
	b) Absturzgefahr	29
10.	Hochalpine Gefahren, Gletscherabfahrten	30
11.	Die Rettungspflicht	30
	a) Aufgaben und Funktion des Rettungsdienstes	30
	b) Die Organisation des Rettungsdienstes	31
	c) Die Ausbildung der Rettungsleute	31
	d) Die Ausrüstung der Rettungsleute	31
	e) Hilfeleistungspflicht	31
12.	Die Schlusskontrolle	32
13.	Die Übernahme von Polizeiaufgaben	32
14.	Das Einschreiten gegen rücksichtslose Schneesportler (Pistenrowdies)	33
	a) Der Ordnungsdienst auf Abfahrten	33
	b) Transport-, zivil- und strafrechtliche Sanktionen	34
15.	Rennen und Rennttraining	36
16.	Der bestimmungsgemässe Gebrauch der Abfahrten	36

17. Information	37
a) Orientierungstafeln	37
b) Prospekte	37
c) Kennzeichnung technisch beschneiter Pisten	37
d) Farbbestimmung	37

IV. Wilde «Pisten», Varianten und Freeride Areas

1. Problemstellung	38
2. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zu treffende Massnahmen	
a) Signalisation	38
b) Allgemeine Orientierung	38
c) Örtliche Signalisierung der Abzweigung von wilden «Pisten» und Varianten	39
aa) Auf Pisten	39
bb) Bei Stationen	39
d) Freeriding	39

V. Transport von Schneesportlern in hochalpinen Gelände ohne Pisten

1. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zu treffende Massnahmen	40
2. Der Rettungsdienst im Tourengebiet	40

Anhänge

I. FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder (Fassung 2002)	41
II. SKUS-Regeln für Snowboarder (Ausgabe 2001)	42
III. SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten (Ausgabe 2002)	43

I. Der Begriff der Verkehrssicherungspflicht

Der Wintertourismus ist für die Schweiz von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Einen wesentlichen Beitrag leisten die Bergbahnunternehmungen und die Benutzer der von diesen geschaffenen Schneesportabfahrten. Nicht zu übersehen sind aber die zahlreichen Unfälle, welche die Volkswirtschaft erheblich belasten. **Die Verantwortung für einen Unfall trifft grundsätzlich den verunfallten Schneesportabfahrtsbenutzer (Skifahrer, Snowboarder usw.) selber.** Nur in **Ausnahmefällen** können andere Personen oder die Unternehmungen für die Unfallfolgen belangt werden. Die Gründe einer solchen Verantwortung können sein der Zusammenstoss oder die Behinderung eines Schneesportabfahrtsbenutzers durch einen andern und die ungenügende Wartung oder Überwachung einer markierten Schneesportabfahrt durch die Verantwortlichen einer Unternehmung. 1

Die vorliegenden Richtlinien sollen den Pisten- und Rettungschefs zeigen, **welche Vorkehrungen** zu treffen sind, damit die Unternehmung und ihre Angestellten weder zivil- noch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können. Diese Verantwortung wird als **Verkehrssicherungspflicht** bezeichnet. Sie ist Ausfluss des allgemeinen Verhaltensgebotes, niemanden zu verletzen oder zu schädigen. Dieser allgemeine Grundsatz der schweizerischen Rechtsordnung lautet: 2

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.

Das Zurverfügungstellen oder Eröffnen einer markierten Schneesportabfahrt kann derartige Gefahren begründen. 3

Neben dem Hauptanliegen, die Transportunternehmungen und ihre Versicherer vor Haftpflichtansprüchen zu bewahren, darf nicht vergessen werden, dass sorgfältig hergerichtete und sachgemäss betreute Schneesportabfahrten beste Werbung für eine Transportunternehmung sind und demgegenüber vermeidbare Unfälle eine denkbar schlechte Reklame darstellen. 4

Die vorliegenden Richtlinien basieren auf den **Richtlinien der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS.** Diese SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten (eingesteckt in die dritte Umschlagseite) gelten gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung heute als Massstab für die bei Anlage und Betrieb von Schneesportabfahrten erforderliche Sorgfalt. Sie sind für die Unternehmungen und deren Angestellte verbindlich. 5

II. Die Schneesportabfahrten (kurz: Abfahrten)

1. Die Piste

- 6 Die Piste ist eine allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski oder Snowboard vorgesehene und geeignete Strecke, welche vom Verkehrssicherungspflichtigen angelegt, markiert, hergerichtet, unterhalten, kontrolliert und vor alpinen Gefahren gesichert wird.

2. Die Abfahrtsroute

- 7 Die Abfahrtsroute ist eine allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski oder Snowboard vorgesehene und geeignete Strecke, welche vom Verkehrssicherungspflichtigen markiert und vor alpinen Gefahren gesichert, jedoch weder hergerichtet noch kontrolliert wird.

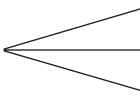
3. Schneesportwege (kurz: Wege)

- 8 Schneesportwege sind für das Skifahren und Snowboarden geschaffene oder geöffnete Wege, die Teile von Abfahrten darstellen oder solche untereinander verbinden.

4. Das freie Schneesportgelände (kurz: das freie Gelände) (einschliesslich wilder «Pisten», Varianten und Freeride Areas)

- 9 Alles, was nicht als markierte Abfahrt bereitgestellt wird, ist freies Gelände.
- 10 Wilde «Pisten», Varianten und Freeride Areas sind allgemein zugängliche, im freien Gelände von den Skifahrern und Snowboardern selber geschaffene Abfahrten. Sie werden vom Verkehrssicherungspflichtigen weder markiert, hergerichtet, kontrolliert noch vor alpinen Gefahren gesichert.
- 11 Von einer wilden «Piste» spricht man dann, wenn die frei entstandene Abfahrt einer Piste gleicht, weil sie stark befahren wird, und von einer Variante eher dann, wenn es sich um einzelne Spuren handelt. Das gilt vor allem im Tiefschnee, wenn über ganze Hänge hinweg jeder seine eigene Spur zieht. Hier spricht man vom Variantenfahren schlechthin und für Snowboarder vom Freeriden.

5. Übersicht über die verschiedenen Möglichkeiten, alpinen Schneesport zu betreiben

- markierte Abfahrten  Pisten 12
- Abfahrtsrouten
- Wege
- freies Gelände
(einschliesslich wilder «Pisten», Varianten und Freeride Areas)

Als Schneesportler gelten auch die **Schlittler** und **Snowbiker**. Die markierten Abfahrten sind aber nicht für sie bestimmt. 13

III. Die Verkehrssicherungspflicht für markierte Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege)

1. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht

- 14 Die Transportunternehmungen sind verkehrssicherungspflichtig. Nicht jeder Unfall auf markierten Abfahrten führt aber zu einer Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen. Nach dem **Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit der Schneesportler (Skifahrer, Snowboarder usw.)** kann der Schneesportler für den Unfall alleine verantwortlich sein.
- 15 Der Internationale Skiverband, die FIS, hat die vom Skifahrer und Snowboarder geforderten Sorgfaltspflichten in zehn Verhaltensregeln (**FIS-Verhaltensregeln**, siehe Anhang I) niedergelegt. Diese Regeln sind Ausdruck der gemeinsamen Rechtsgrundsätze des Schneesports, entsprechen in sportlicher Hinsicht den Eigenheiten des Skifahrens und Snowboardens, sind klar, eindeutig, einfach, allgemein und schnell verständlich gefasst und tragen den gegebenen Verhältnissen des Massenverkehrs auf den Pisten weltweit Rechnung. Insbesondere haben die Skifahrer und Snowboarder gemäss FIS-Regel 8 die von den Verantwortlichen angebrachten Markierungen, Signale und Absperrungen zu beachten.
- 16 Die FIS-Verhaltensregeln richten sich an die **Skifahrer** und an die **Snowboarder**. Sie gelten auch für **alle weiteren Benützer von markierten Abfahrten**. Zusätzlich hat die Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS im Einvernehmen mit den Snowboard-Verbänden fünf spezifische Regeln geschaffen, die von den Snowboardern noch besonders zu beachten sind (vgl. Anhang II).
- 17 Der **Umfang der Verkehrssicherungspflicht** bestimmt sich **nach den Umständen und der Zumutbarkeit der Gefahrenabwehr** für die sicherungspflichtigen Unternehmungen. Um eine Verantwortung zu vermeiden, haben die Transportunternehmungen diejenigen Gefahren zu beseitigen, mit denen der Abfahrtsbenützer nicht rechnen muss, wenn er eine markierte Abfahrt befährt. Es handelt sich insbesondere um diejenigen Gefahren, die der Abfahrtsbenützer bei genügender Aufmerksamkeit nicht erkennen kann und die wie eigentliche **Fallen** wirken.
- 18 **Die Verkehrssicherungspflicht gilt für die Dauer der normalen Betriebszeit der Transportanlagen.** Ausserhalb dieser Betriebszeit muss der Verkehrssicherungspflichtige die markierten Abfahrten unterhalten und vor allem die Pisten maschinell herrichten (präparieren) können. Die Abfahrten sind geschlossen.

Bei besondern Anlässen ausserhalb der normalen Betriebszeit wie Mondscheinabfahrten und Hüttenabenden ist der Verkehrssicherungspflichtige nur dann verantwortlich, wenn er den Anlass organisiert. Sonst hat der Veranstalter für die Sicherheit der Teilnehmer zu sorgen, und diese haben sich selbst vorzusehen.

Ganz allgemein kann der **Umfang der Verkehrssicherungspflicht** wie folgt umschrieben werden:

- | | | | |
|----------|--|---|----|
| 1 | Die Verkehrssicherungspflicht besteht auf den markierten Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege). | markierte Abfahrten | 19 |
| 2 | Sie schliesst die Pflicht ein, den Pistenrand an jenen Stellen wirksam zu sichern, wo Absturzgefahr besteht oder fallenartige Hindernisse oder andere besondere Gefahrenherde vorhanden sind. | Pistenrand | 20 |
| 3 | Verbreitert sich die ursprünglich hergerichtete Piste , dehnt sich die Verkehrssicherungspflicht entsprechend aus. | Pistenverbreiterung | 21 |
| 4 | Ausnahmsweise reicht die Verkehrssicherungspflicht über den Pistenrand hinaus und erstreckt sich auf den unmittelbaren Grenzbereich einer Piste, wenn sich dort fallenartige Hindernisse oder andere besondere Gefahrenherde befinden. Bei diesem unmittelbaren Grenzbereich einer Piste handelt es sich höchstens um ein eng begrenztes Gebiet von etwa Schwungbreite (rund zwei Meter) neben dem Pistenrand. Eigentliche Sturzräume sind nicht zu schaffen. | unmittelbarer Grenzbereich einer Piste | 22 |
| 5 | Die in den Ziff. 2–4 umschriebene Ausdehnung der Verkehrssicherungspflicht bezieht sich nicht auf die Abfahrtsrouten. | Abfahrtsrouten | 23 |

2. Das Anlegen von Abfahrten

a) Der Begriff

- 24 Unter dem Anlegen versteht man die **grundsätzliche Planung**, die **Anlage** und den **Bau**, eine einmalige Arbeit, die während des Sommers erfolgen muss. Unter das Anlegen fallen insbesondere das Schlagen von Waldschneisen, die Anlage von Kehrplätzen und Wegen, die Sprengung von Felsen, die Beseitigung wegräumbarer Hindernisse wie Betonsockel aufgehobener oder verlegter Skilifte, der Bau von Brücken, Unterführungen und Galerien sowie Erdbewegungen.

b) Pistenzahl und Pistenbreite

- 25 Pisten sind in genügender Anzahl und Breite anzulegen, so dass ihre Aufnahme-fähigkeit der Förderleistung der Transportanlagen entspricht.
- 26 In jedem durch eine Transportanlage erschlossenen Gebiet muss **mindestens eine Piste** bereitgestellt werden. Hinsichtlich des Transportes von Abfahrtsbenutzern in **hochalpinen Gelände ohne Pisten** s. N. 204 ff. hienach.

c) Anlage von Abfahrtsrouten

- 27 Die Anlage von Abfahrtsrouten wird auf geübte Skifahrer und Snowboarder ausgerichtet.

d) Wege

- 28 **Neu anzulegende Wege** dürfen nicht mehr als 10% Gefälle aufweisen und sollen mindestens 5 Meter breit sein. Wo das Gelände steilere Teilstücke eines Weges bedingt, sind **ausreichende Bremsräume** zu schaffen. Sofern die Wege nicht ausreichend breit angelegt werden können, ist das Gefälle entsprechend zu vermindern.

Die Wege werden durch den Rand klar begrenzt. Sicherungsmassnahmen am Rand sind daher nur erforderlich, wenn erhebliche bzw. besondere Gefahren bestehen wie beispielsweise bei engen Kurven und bei Steilabbrüchen. Normale Böschungen dagegen brauchen nicht gesichert zu werden.

3. Die Markierung der Abfahrten

a) Die Funktionen der Markierung

Pisten und Abfahrtsrouten weisen zwei gemeinsame Merkmale auf: die Markierung und die Sicherung vor alpinen Gefahren. 29

Die Markierung hat eine Sicherungs- und eine Orientierungsfunktion zu erfüllen. 30

Pisten, Abfahrtsrouten und Wege sind so zu markieren, dass deren Benützer auch bei schlechten Sichtverhältnissen den Weg ins Tal finden. Das ist die **Sicherungsfunktion**. 31

Die **Orientierungsfunktion** besteht einerseits darin, dass die Abfahrtsbenützer vor dem Start zu einer Abfahrt erkennen können, ob sie sich am Ausgangspunkt einer Piste oder einer Abfahrtsroute befinden, andererseits sollen sie über den Schwierigkeitsgrad einer Piste aufgeklärt werden (s. N. 50 ff. hienach). 32

b) Art der Markierung

Pisten und Abfahrtsrouten sind unterschiedlich zu markieren. 33

Pisten werden entsprechend ihrem Schwierigkeitsgrad in **blauer, roter** oder **schwarzer** Farbe markiert (s. N. 52 ff. hienach). 34

Die Pisten sind entweder **in der Mitte** oder **beidseits** zu markieren. 35

Miteinander durch Transportanlagen, Pisten und Wege verbundene Gebiete sind möglichst einheitlich zu markieren.

Bei beidseitiger Markierung ist die Markierung des rechten und des linken Pistenrandes unterschiedlich zu gestalten, damit die Abfahrtsbenützer die beiden Pistenränder zweifelsfrei auseinander halten können. 36

Bei den in der Mitte markierten Pisten können Traversen **am bergseitigen Rand** markiert werden, um die Beschädigung der Markierungsstangen durch abrutschende Pistenfahrzeuge zu vermeiden. 37

Auf den **Orientierungs-** und **Panoramatafeln** sowie in Prospekten mit Streckenplänen ist deutlich darauf hinzuweisen, ob im betreffenden Gebiet Mittelmarkierung oder beidseitige Markierung gilt und wie sich bei beidseitiger Markierung die Kennzeichnung des rechten Pistenrandes von jener des linken unterscheidet. 38

Bei miteinander verbundenen Gebieten mit teils Mittelmarkierung und teils beidseitiger Markierung ist zusätzlich im Gelände auf den Wechsel vom einen zum andern System hinzuweisen.

- 39 **Abfahrtsrouten** werden in **gelber Farbe in der Mitte** markiert. Sie können zusätzlich beidseitig begrenzt werden. Verwechslungen mit Wanderwegweisern sind auf geeignete Art (Verdecken, Umlegen) zu vermeiden. Es erfolgt keine Einstufung nach Schwierigkeitsgrad.
- 40 Damit die Markierung bei schlechter Sicht wahrgenommen werden kann, soll sie mit **oranger Tagesleuchtfarbe** ergänzt werden. Dazu sind die der Markierung dienenden Stangen entweder teilweise mit Leuchtfarbe zu streichen oder mit entsprechenden Zusatztafeln beziehungsweise fluoreszierenden Folien zu versehen.
- 41 Die **kritischen Stellen** von markierten Abfahrten, zum Beispiel Abzweigungen von Pisten oder Kreuzungen, müssen **besonders genau markiert und signalisiert** werden.
- 42 Die **Markierung von Pisten, Abfahrtsrouten und Wegen ist absolut notwendig**. Die Unternehmungen können sich in keiner Art und Weise der Verkehrssicherungspflicht dadurch entziehen, dass sie Pisten, Abfahrtsrouten und Wege nicht markieren. Unterlässt eine Unternehmung die Markierung und lässt sich ein Unfall darauf zurückführen, so kann diese Unterlassung sowohl zivil- als auch strafrechtliche Folgen nach sich ziehen.

c) Die seitliche Begrenzung der Pisten

- 43 Wenn besondere Umstände es erfordern, sind Pisten seitlich abzugrenzen, zum Beispiel vor und in Engpässen, vor Abschränkungen bei Absturzgefahr oder bei Abzweigung einer gefährlichen wilden «Piste». Auf Gletschern sind die Pisten stets beidseits abzugrenzen.
- 44 Wenn Pisten seitlich begrenzt werden, sei es durch Absperrungen oder durch Abschränkungen oder sei es zufolge der topographischen Verhältnisse, so können sie auch dann seitlich markiert werden, wenn sonst der Grundsatz der Mittelmarkierung gilt.
- 45 Bei Pisten mit beidseitiger Markierung kennzeichnet die Markierung den Pistenrand. Die Pisten sind damit seitlich begrenzt.

d) Die Nummerierung der Markierung

- 46 Grundsätzlich besteht keine Pflicht zur Nummerierung der Markierung.
- 47 Weil die Nummerierung den Rettungsdienst erleichtern kann, ist sie empfehlenswert für Schneesportgebiete mit langen, nicht parallel verlaufenden Pisten und Abfahrtsrouten.
- 48 Wird die Markierung nummeriert, so hat die Nummerierung fortlaufend von unten nach oben zu erfolgen.

Beanspruchen mehrere Pisten ein Stück weit dieselbe Strecke oder kreuzen sie sich, so empfiehlt es sich, im Interesse des Rettungsdienstes die markanten Stellen mit besonderen Namen zu versehen. 49

e) Die Einstufung nach Schwierigkeitsgrad

Zur ordnungsgemässen Anlage einer Piste gehört die Einstufung nach ihrem Schwierigkeitsgrad. Der Benutzer von Abfahrten muss vor dem Start zu einer Abfahrt die Möglichkeit haben, ungefähr die Anforderungen zu erkennen, die an ihn gestellt werden. 50

Der Einstufung nach Schwierigkeitsgrad liegen normale Verhältnisse zugrunde. Alleiniger Massstab für die Einstufung ist die Geländebeschaffenheit. Der Abfahrtsbenutzer hat zu berücksichtigen, dass ungünstige Wetter- und Schnee- verhältnisse den Schwierigkeitsgrad erhöhen. 51

Die Einstufung richtet sich nach den folgenden **Werten**:

Leichte Pisten = blaue Farbe 52

Blaue Pisten dürfen 25% Längs- und Quergefälle nicht übersteigen, mit Ausnahme kurzer Teilstücke in offenem Gelände.

Mittelschwere Pisten = rote Farbe 53

Rote Pisten dürfen 40% Längs- und Quergefälle nicht übersteigen, mit Ausnahme kurzer Teilstücke in offenem Gelände.

Schwere Pisten = schwarze Farbe 54

Pisten, welche die Maximalwerte für rote Pisten übersteigen, sind schwarz zu bezeichnen.

f) Die Kontrolle der Markierungen

Die Markierungen müssen während der ganzen Saison kontrolliert und instand gehalten werden, insbesondere nach der Pistenherrichtung und nach grösseren Schneefällen. 55

4. Die Herrichtung und Ausgestaltung der Abfahrten

a) Die Herrichtung

- 56 Vor der erstmaligen Verkehrseröffnung sowie nach jedem grösseren Schneefall muss eine Piste hergerichtet (präpariert) werden.

b) Einfriedungen, insbesondere Holz- und Stacheldrahtzäune

aa) Im Bereiche von Pisten

- 57 Vor der erstmaligen Verkehrseröffnung müssen im Bereiche von Pisten die Zäune niedergelegt und der jeweiligen Pistenfrequenz angepasste Durchgänge geschaffen werden. In einigen Kantonen, beispielsweise St. Gallen, Waadt und Wallis, ist der Besitzer gesetzlich verpflichtet, Einfriedungen, welche die Ausübung des Schneesports erschweren, vorübergehend wegzunehmen.
- 58 Selbst in Kantonen, die eine gesetzliche Pflicht zum Wegnehmen von Einfriedungen kennen, haben die Unternehmungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zu kontrollieren, ob die Arbeit von den Besitzern vorgenommen wurde.

bb) Im Bereiche von Abfahrtsrouten

- 59 Die Einfriedungen, die sich in **unmittelbarer Nähe der Markierungen** oder innerhalb der seitlichen Begrenzungen befinden, sind zu beseitigen.

c) Langsamfahrzonen

- 60 Stark frequentierte Pistenabschnitte und Schlüsselstellen können mit «Langsam»-Bändern zu **Langsamfahrzonen** bestimmt werden.

d) Sonderanlagen

- 61 Sonderanlagen wie Fun Parks und Half Pipes sind von den Abfahrten zu trennen und deutlich zu kennzeichnen.
- 62 Der Zugang zu solchen Anlagen ist mit Worten oder Symbolen so zu kennzeichnen, dass jeder Benützer erkennt, dass diese Anlagen für Snowboarder und Spezialisten geschaffen worden sind. Der Zugang ist mit dem Hinweis «Benützung nur nach vorheriger Besichtigung» zu ergänzen.
- 63 Sonderanlagen können auf den Orientierungsmitteln bekannt gegeben werden.

Für die Benützung von Sonderanlagen gilt wie überall auf den markierten Abfahrten der Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit (s. N. 1 und 14 hievov). Damit sind Hinweise wie «Benützung auf eigene Gefahr» und Ähnliches strikte zu unterlassen. 64

Auch für die Benützer von Sonderanlagen gelten die zehn FIS-Verhaltensregeln (s. N. 15 f. hievov).

e) Wege

Herrichtung und Ausgestaltung von Wegen erfordern besondere Aufmerksamkeit. 65

5. Die Kontrolle der Abfahrten

a) Begriff und Funktion

Im Hinblick auf **Unterhalt** (s. N. 70 ff. hienach) und **Signalisation** (s. N. 78 ff. hienach) müssen die Pisten und Abfahrtsrouten kontrolliert werden. 66

Zu **Schlusskontrolle und Ordnungsdienst auf Abfahrten** s. N. 167 ff. und N. 173 ff. hienach. 67

Zur **Kontrolle des allgemeinen Pistenzustandes** gehören die Kontrolle der Markierungen und der bereits vorhandenen Signalisation (Hinweissignale, Gefahrensignale, Warntafeln und Sperrtafeln inkl. Absperrungen und Abschränkungen) sowie die Feststellung neuer, den Verkehrssicherungspflichtigen belastender Gefahrenherde auf der Piste, am Pistenrand und im unmittelbaren Grenzbereich einer Piste (wie natürliche und künstliche Hindernisse, Vereisungen, Ausaperungen, Verwehungen), die besondere Massnahmen oder Unterhaltsarbeiten (s. N. 70 ff. und N. 86 ff. hienach) erfordern. 68

b) Häufigkeit und Zeitpunkt der Kontrollen

Kontrollen sind dann durchzuführen, wenn der Verkehrssicherungspflichtige aufgrund der konkreten Verhältnisse (topographische und atmosphärische Verhältnisse, Pistenfrequenz) annehmen muss, dass auf der Piste gefahrenbringende Veränderungen eingetreten sind. 69

6. Der Unterhalt von Pisten

a) Funktion und Umfang

- 70 Die Pisten sind in einem der Förderleistung entsprechenden guten Zustand zu halten.
- 71 Der Unterhalt umfasst in erster Linie die **Beseitigung der wegräumbaren**, nach der Anlegung entstandenen, und die **Signalisation der nicht wegrämbaren Hindernisse**, wie Betonsockel, Brunnen, Gräben, tief hängende Leitungen, Telefonstangen, Leitungs-, Skilift- und Seilbahnmasten, Schneeproduktionsanlagen, Mauern, Schächte, Über- und Unterführungen, Engpässe, Baumstrünke und -stümpfe, Bachbetten, besonders gefährliche Steine und Steinblöcke, die der Pistenbenützer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht leicht zu erkennen vermag und die sich ihm damit als eigentliche Fallen präsentieren.
- 72 Die **ursprünglich hergerichtete Piste** soll den Masstab der durchzuführenden Unterhaltsarbeiten bilden. Der Verkehrssicherungspflichtige hat nach Möglichkeit den ursprünglichen Zustand aufrechtzuerhalten.
- 73 Der Unterhalt erstreckt sich auch auf die auf den Pisten errichteten Kunstbauten, beispielsweise Brücken, Unterführungen und Galerien.

b) Maschinelle Pistenpräparation

- 74 Die Pisten sind mit Pistenbearbeitungsmaschinen zu präparieren. Die Herrichtung von Hand mit Ski oder Schaufeln eignet sich höchstens für kleine Abschnitte.

Schwarze Pisten können nach Neuschneefällen während längstens zwei Tagen im Naturzustand belassen werden, um den Benützern zusätzlich zu den Abfahrtsrouten gesicherte Tiefschneeabfahrten zur Verfügung zu stellen. Die Benützer sind auf geeignete Weise darauf aufmerksam zu machen, dass die schwarzen Pisten noch nicht präpariert sind.

c) Buckel und Löcher

- 75 Die Frage, ob **Buckel**, welche sich im Laufe des Winters auf viel befahrenen und steilen Pisten bilden, abgehobelt werden müssen, beantwortet sich nach dem Schwierigkeitsgrad der Piste. Je schwerer die Piste, desto weniger drängt sich die Entfernung dieser Hindernisse auf, welche vom technisch gut ausgebildeten und konditionell starken Pistenbenützer geradezu gesucht werden.
- 76 **Löcher**, welche gestürzte Pistenbenützer hinterliessen, gehören zu den unvermeidbaren Gefahren des Pistenfahrens. Der Pistenbenützer muss mit ihnen rechnen.

d) Ausaperungen, Vereisungen oder Verwehungen

Die Bearbeitung oder Behebung von Ausaperungen, Vereisungen oder Verwehungen hat nach den örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten zu erfolgen. Solche Gefahren sind insbesondere an den eigentlichen **Schlüsselstellen** einer Piste, wie Engpässen, Kehr- und Wendeplätzen, Kreuzungen mit anderen Abfahrten, Strassen, Bahnen und Skiliften, zu beheben. Je nach Jahreszeit und Wetter sind solche Stellen öfters zu überwachen. 77

7. Die Signalisation

Die Pisten sind gemäss den Richtlinien der SKUS zu signalisieren. Die SKUS unterscheidet zwischen Gefahren-, Warn-, Sperr- und Hinweissignalen. 78

Gefahren sind mit den **Farben gelb/schwarz** anzuzeigen. 79

Signale dürfen – im Gegensatz zu den Markierungstafeln – **keine Reklame** tragen und sind so aufzustellen, dass sie sich ausschliesslich an die Benutzer von Schneesportanlagen wenden und von Strassenbenutzern nicht auf sich bezogen werden. Der letztgenannte Grundsatz gilt insbesondere bezüglich der Gefahrensignale. 80

Als Signalisation werden die beiden Begriffe Absperrung und Abschrankung wie folgt definiert: 81

Die **Absperrung** ist eine optische, nicht stabile Konstruktion, die jederzeit umgangen werden kann. 82

Die **Abschrankung** ist eine stabile Konstruktion, die das Befahren der Gefahrenzone ausschliesst. 83

Zum Begriff der Abschrankung **als Sicherungsmassnahme gegen Absturzgefahr** s. N. 147 ff. hienach. 84

Wichtig: Die Signalisation erfüllt ihren Zweck nur dann, wenn sie nicht leicht entfernbar ist und den tatsächlichen, jeweils gegebenen Verhältnissen entspricht. 85

8. Massnahmen zum Schutze der Abfahrtsbenützer vor künstlichen und natürlichen Hindernissen

a) Pisten

86 Unterschieden wird im Folgenden zwischen wegräumbaren und nicht wegräumbaren Hindernissen.

Auf Pisten, am Pistenrand und im unmittelbaren Grenzbereich einer Piste sind

87 aa) die **wegräumbaren Hindernisse zu beseitigen, die der Abfahrtsbenützer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht leicht zu erkennen vermag und die sich ihm damit als eigentliche Fallen präsentieren;**

88 bb) die **nicht wegräumbaren Hindernisse**, wie Betonsockel, Brunnen, Gräben, tief hängende Leitungen, Telefonstangen, Leitungs-, Skilift- und Seilbahnmasten, Schneeproduktionsanlagen, Mauern, Schächte, Über- und Unterführungen, Engpässe, Baumstrünke und -stümpfe, Bachbetten, besonders gefährliche Steine und Steinblöcke **zu signalisieren**. Der vorsichtige und auf Dienstleistungen bedachte Sicherungspflichtige wird sichtbare Hindernisse solcher Art nicht nur signalisieren, sondern überdies polstern oder durch Absperrungen entschärfen.

89 Anlässlich der Kontrollen ist den Signalen und Tafeln besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Hinsichtlich einzelner Hindernisse, wie Baumstrünke und Steinblöcke, kann sich die Lage je nach Schneehöhe rasch ändern. Dem hat der Sicherungspflichtige Rechnung zu tragen.

b) Abfahrtsrouten

90 Die Verkehrssicherungspflicht für Abfahrtsrouten umfasst neben der Markierung und dem Schutz vor Lawinen- und Absturzgefahr **die Beseitigung wegräumbarer und die Signalisation nicht wegräubarer, von Menschenhand geschaffener, fallenartiger Hindernisse**, wie Drähte, Seile, Holzlatten, Mauern und Schächte, **die sich in unmittelbarer Nähe der Markierungen oder innerhalb der seitlichen Begrenzungen zwischen dem gewachsenen Boden und der Schneeoberfläche befinden**. Die Pflicht, solche Hindernisse zu beseitigen, richtet sich im übrigen nach den topographischen Verhältnissen. Es handelt sich um eigentliche Fallen, die sich dadurch auszeichnen, dass sie vom Abfahrtsbenützer nicht oder nicht rechtzeitig erkannt werden können.

91 **Mit natürlichen Hindernissen**, wie Steinen und Baumstrünken, muss der Benützer auf Abfahrtsrouten rechnen.

92 **Auf Abfahrtsrouten sind Markierung und Signalisation zu überprüfen.**

c) Engpässe

Engpässe, wie Brücken, Unterführungen, Hohlwege, Schneisen und Zaunlücken, sind mit dem Gefahrensignal 6 (Engpass) anzuzeigen. 93

Vor und in Engpässen sind die Pisten besonders genau zu markieren und eventuell seitlich abzugrenzen, s. N. 43 hievor. 94

Besonders gefährliche wie beispielsweise unübersichtliche Engpässe sind durch eine Schikane zu entschärfen, s. N. 97 ff. hienach. 95

d) Kreuzungen von Schneesportabfahrten

Kreuzungen von Abfahrten sind mit dem Gefahrensignal 7 (Kreuzung) anzuzeigen. Die Markierungen sind enger zu setzen und gegebenenfalls mit Richtungspfeilen (Signal 3) zu versehen. 96

e) Kreuzungen mit Strassen

Markierte Abfahrten, welche öffentliche Strassen kreuzen, stellen Gefahrenherde dar. Solche Kreuzungen sollten bei der Anlegung von Pisten vermieden werden; lassen sie sich nicht umgehen, so müssen sie signalisiert und entschärft werden. Die Entschärfung geschieht durch den **Einbau einer Schikane**. Die vor der Strasse zu errichtende Schikane soll so angelegt werden, dass der Abfahrtsbenützer möglichst mit der Geschwindigkeit null zum Übergang kommt. 97

Wichtig: Selbst durch eingebaute Schikanen entschärfte Übergänge müssen mit dem Gefahrensignal 7 (Kreuzung) und der Zusatztafel 7b (Kreuzung mit Strasse) signalisiert werden. 98

Ist die durch eine Schikane entschärfte und mit den vorgenannten Signalen gekennzeichnete Kreuzung für Abfahrtsbenützer und Automobilisten **unübersichtlich** (zum Beispiel Kreuzung einer stark befahrenen Strasse ausserhalb des eigentlichen Schneesportgebietes in einem Wald oder einer kurvenreichen Passstrasse in einem Wintersportort in unmittelbarer Nähe der Talstation) und gestatten die konkreten topographischen Verhältnisse weder die Verlegung der Piste noch den Bau einer Über- oder Unterführung oder ist die Erstellung eines niveaufreien Überganges finanziell unzumutbar, so haben sich die Verkehrssicherungspflichtigen an die örtlich und sachlich zuständige Polizeibehörde zu wenden. Diese hat zu entscheiden, ob auf der öffentlichen Strasse ein besonderes Signal anzubringen ist. 99

f) Kreuzungen mit Bahnen und Skiliften

- 100 Das Reglement über Bau und Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte (Fassung 1991) schreibt vor:
- «Höhengleiche Kreuzungen mit Skiabfahrten sind möglichst zu vermeiden. Wo Kreuzungen zugelassen werden, muss die Sicherheit der Lift- und Pistenbenützer durch zweckentsprechende Massnahmen wie Kennzeichnung und Leiteinrichtungen gewährleistet sein.»
- 101 Zur Signalisation solcher Kreuzungen ist das Signal 7 (Kreuzung) mit der Zusatztafel 7a (Kreuzung mit Skilift) zu verwenden.
- 102 Ist die Kreuzung **unübersichtlich**, so muss sie zusätzlich durch eine **Schikane** entschärft werden, s. N. 97 ff. hievor.
- 103 Im Bereiche von **Doppelskilifтанlagen** sind die markierten Abfahrten so anzulegen, dass sie die Trassees nicht niveaugleich kreuzen.

g) Start- und Landeplätze für Delta- und Gleitschirmflieger

- 104 Delta- und Gleitschirmflieger dürfen gemäss Art. 8 Abs. 1 der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien vom 24. November 1994 (SR 748.941) **nicht auf Skipisten starten und landen**. Soweit die verkehrssicherungspflichtigen Unternehmungen Start- und Landeplätze anlegen, sind diese deutlich von den Schneesportabfahrten zu trennen, mit dem Hinweissignal 21 zu kennzeichnen und vor Lawinen zu sichern. Sie können auf den Orientierungshilfen eingetragen werden.

h) Pistenbearbeitungsmaschinen

- 105 Motorfahrzeuge stellen auf Pisten Fremdkörper dar, die besondere Gefahren für den Benutzer schaffen. Deshalb sind die Pisten nach Möglichkeit **ausserhalb der Betriebszeit der Transportanlagen** zu präparieren.
- 106 Werden die Pistenbearbeitungsmaschinen **während der Betriebszeit der Transportanlagen** eingesetzt und wird durch das Verwenden der Maschinen auf unübersichtlichen oder engen Strecken eine erhöhte Gefahr geschaffen, so hat der Verkehrssicherungspflichtige durch geeignete Sicherheitsmassnahmen dafür zu sorgen, dass keine Pistenbenützer gefährdet werden. Die im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht vorzukehrenden Massnahmen hängen ab **von der Pistenfrequenz, den topographischen und den Sichtverhältnissen, der Schneebeschaffenheit und der Lawinengefahr**. Als **Massnahmen** fallen in Betracht:
- Vorübergehende Teil- oder Totalsperrung lawinenverdächtiger, unübersichtlicher oder enger Pistenabschnitte

- Warnung der Pistenbenützer durch Aufsichtspersonal
- Warnung der Pistenbenützer durch Aufstellen des Gefahrensignals 4 (Pistenbearbeitungsmaschine) mit Blinklicht
- Warnung der Pistenbenützer durch Aufstellen des Gefahrensignals 4 ohne Zusatz
- Warnung der Pistenbenützer durch Aufstellen eines «Triopan» (Faltsignal): Gefahrensignal mit Aufschrift «Pistenfahrzeug» oder entsprechendem Signet auf allen drei Seiten.

Pistenbearbeitungsmaschinen mit Seilwinde oder Frontfräse sind wegen der hochgradigen Unfallgefahr nur ausserhalb der Betriebszeit der Transportanlagen oder auf gesperrten Pisten oder Pistenabschnitten einzusetzen. 107

Nach beendetem Maschineneinsatz sind die verwendeten Absperrungen und Gefahrensignale nach dem Grundsatz der Aktualität der Warnung **unverzüglich** zu entfernen. 108

Pistenbearbeitungsmaschinen dürfen, soweit sie mit gelbem Gefahrenlicht versehen sind, nur mit eingeschaltetem Gefahrenlicht verkehren. Um das Erkennen der Maschinen zu erleichtern, empfiehlt es sich, diese **mit weithin sichtbaren Folienbändern oder mit auffälliger Farbe** zu versehen. 109

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat am 14. Februar 1968 Richtlinien über die Zulassung von Pistenfahrzeugen und Schlittenanhängern erlassen und diese mit Weisungen vom 13. September 1982 ergänzt. Mit diesen Weisungen wurden die in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS (SR 741.41) enthaltenen technischen Anforderungen für Schneepistenfahrzeuge präzisiert. Gemäss den Richtlinien vom 14. Februar 1968 unterstehen die Raupenfahrzeuge auf Schneesportabfahrten dem Strassenverkehrsrecht. Deren Ziff. 141 mit der Marginalie **Personentransport** (Rettungsfahrzeuge) hat folgenden Wortlaut: 110

«Personen dürfen auf Ladebrücken oder -mulden von Raupenfahrzeugen nach den Bestimmungen von Art. 61 VRV mitgeführt werden. Der bloss ausnahmsweise Transport von Verletzten und Personen bei Hilfeleistungen bedarf keiner behördlichen Bewilligung (Verfügung gemäss Art. 97 Abs. 1 VRV). Dagegen müssen Fahrzeuge, die regelmässig solche Transporte ausführen oder besonders für diesen Verwendungszweck vorgesehen sind, mit den entsprechenden Sitz- beziehungsweise Liege- und den notwendigen Schutzeinrichtungen versehen und geprüft sein. Die für vortrittsberechtigte Fahrzeuge reservierten besondern Warnvorrichtungen (Blaulicht und wechseltöniges Zweiklanghorn) sind in Anbetracht der geringen Geschwindigkeiten bei Raupenfahrzeugen nicht zugelassen.»

- 111 Art. 71 Abs. 1 VRV bestimmt, dass Führer von Motorfahrzeugen keine Fahrzeuge und Gegenstände stossen, ziehen oder schleppen dürfen. In Satz 2 wird ausdrücklich **das Ziehen von Skifahrern, Sportschlitten und dergleichen** untersagt. Gemäss Art. 71 Abs. 2 VRV kann die kantonale Behörde jedoch das Ziehen von Skifahrern in Wintersportgebieten gestatten.

9. Massnahmen zum Schutze der Schneesportler vor alpinen Gefahren

a) Lawinengefahr

aa) Terminologisches

- 112 **Lawinen** sind an Hängen und in Runsen abgleitende oder niederstürzende Schneemassen. Sie sind bedingt durch das Gelände (Hangneigung von etwa 28°–55°), die Bodenbeschaffenheit und Bodenbedeckung, die Schneemenge, den Neuschneezuwachs, Wind und Temperaturunterschiede sowie durch Sonneneinstrahlung.

- 113 Von **Lawinengefahr** spricht man, wenn an steilen Hängen Schneemassen, selbst ohne menschliche Einwirkung, losbrechen können. Die Lawinengefahr wird je nach Auslösewahrscheinlichkeit in fünf Gefahrenstufen eingeteilt.

bb) Zuverlässige Beurteilung der Lawinensituation

- 114 Die wissenschaftliche Forschung, die in der Schweiz vor allem durch das Eidgenössische Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF betrieben wird, erlaubt es, Lawinensituationen einigermaßen zuverlässig zu beurteilen.

- 115 **Pisten** sind grundsätzlich so **anzulegen**, dass sie unter **normalen winterlichen Bedingungen** lawinensicher sind. Eine absolute Sicherheit vor Lawinen- und Schneebrettgefahr ist für die markierten Abfahrten allerdings nicht erreichbar. Die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Konzessionierungsverfahren verlangten, von den Gesuchstellern beim Eidgenössischen Institut für Schnee- und Lawinenforschung einzuholenden Gutachten über die Lawinensicherheit des Projekts äussern sich neben den möglichen Schutzmassnahmen auch über die Anlage der Pisten.

Die Sicherung vor Lawinengefahr setzt eine ständige und genaue Beurteilung der allgemeinen und der örtlichen Wetter- und Schneeverhältnisse voraus. Das Eidgenössische Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF gibt mit Hilfe von rund 80 über das ganze Alpen- und Voralpengebiet verteilten Vergleichsstationen (Aussenposten) regelmässig Lawinenbulletins heraus. Ein Lawinenbulletin erscheint im Winter täglich, in der übrigen Zeit nach Bedarf. Das Lawinenbulletin gibt eine Übersicht über die allgemeine Situation in den einzelnen Regionen, Höhenlagen und Hanglagen, ergänzt durch Hinweise auf die mutmassliche Entwicklung der nächsten Zeit. Das Lawinenbulletin kann **jederzeit über Telefon Nr. 187** oder **Teletext** Seite 187, **Fax** 0900 59 20 20 (mehrere Nummern) oder **Internet** www.slf.ch und www.swiss-snow.ch abgefragt werden. 116

Von dieser **generellen** Lagebeurteilung, welcher die Gerichtspraxis bei der Beurteilung von Zivil- und Straffällen eine überaus wichtige Bedeutung zumisst, haben die verkehrssicherungspflichtigen Organe auszugehen. 117

Die **örtliche Beurteilung** der Lawinengefahr hat durch eine sachkundige, mit den örtlichen Verhältnissen bestens vertraute Person zu erfolgen, welche neben ihrer Lokalerfahrung die folgenden **Faktoren** zu beachten hat: 118

- Geländeverhältnisse (Hanglage, Bodenbedeckung, Neigung, Form)
- Niederschlagsmenge (Neuschnee) und Aufbau der Schneedecke
- Windeinwirkung (Richtung, Stärke, Verfrachtungen, Treibschneeansammlungen, auskeilende Schneedecke am Leehang)
- Temperatur und Strahlung (Abbau der verzahnten Neuschneekristalle, Auflockerung einer harten Oberflächenschicht im Frühjahr, Loslösen von Schnee, Eis und Steinen in felsgekrönten Steilhängen, Bildung von Raureif, Temperaturgefälle innerhalb der Schneedecke)
- Untersuchung und Aufzeichnung von Lawinen.

cc) Markierte Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege)

Lawinengefährdete Abfahrten sind **unverzüglich** zu sperren. 119

Müssen alle von einem Skilift erschlossenen markierten Abfahrten gesperrt werden, so ist der Betrieb einzustellen. Die zur Einhaltung des Fahrplans verpflichteten Transportunternehmungen haben den Fahrgästen die Mitnahme ihrer Sportgeräte zu verbieten. 120

Gemäss Art. 3 Abs. 1 der Transportverordnung vom 5. November 1986 (SR 742.401) sind die eidgenössisch konzessionierten Betriebe befugt, **bei Lawinengefahr** den für die Ausübung eines Sportes ausgerüsteten Personen den **Transport zu verweigern**. 121

- 122 Die gesperrten markierten Abfahrten sind an den in den Stationen angebrachten Orientierungstafeln (Tafel 20 der SKUS) als gesperrt zu kennzeichnen. Dazu sind entweder auswechselbare **rote Sperrtafeln** zu verwenden oder **rote Signallichter** einzuschalten.
- 123 Am **Ausgangspunkt** beziehungsweise bei der **Abzweigung** von einer offenen Abfahrt müssen die Abfahrtsbenützer mit der Sperrtafel 13 auf die Sperrung aufmerksam gemacht werden. Es empfiehlt sich, den Ausgangspunkt beziehungsweise die Abzweigung mit Seilen oder den handelsüblichen Ketten aus Kunststoff samt Wimpel 9 gut sichtbar und für jedermann zweifelsfrei erkennbar zu kennzeichnen.
- 124 Zusammenfassend wird festgehalten, dass die Sperrung an der Orientierungsbeziehungsweise Auskunftstafel nicht genügt, sondern auch im **Gelände** erscheinen muss. Nur auf diese Weise besteht die Gewissheit, dass dem ortsfremden Durchschnittsbenützer die sich ihm bietende Gefahr klar bewusst wird.
- 125 Muss eine Sperrung während des Tages angeordnet werden, so ist der Verantwortliche verpflichtet, eine **Kontrollfahrt** zu unternehmen, anlässlich derer er die sich noch auf der Abfahrt befindenden Benützer zum Verlassen des gefährdeten Gebietes anzuhalten hat.
- 126 Besondere Vorsicht ist beim **Einsatz von Pistenmaschinen** in potentiell Lawinengelände geboten.
- 127 Eine gesperrte Abfahrt darf erst wieder zum Befahren freigegeben werden, nachdem der Verkehrssicherungspflichtige sich vergewissert hat, dass die Gefahr – eventuell nach künstlicher Auslösung der Lawine, dazu N. 138 ff. hienach – abgeklungen ist.
- dd) Zugangs- und Verbindungswege
- 128 Die Verkehrssicherungspflicht erstreckt sich auch auf die Zugangs- und Verbindungswege zu den verschiedenen Transportanlagen.
- ee) Freies Schneesportgelände (einschliesslich wilder «Pisten», Varianten und Freeride Areas)
- 129 Zur Warnung von Schneesportlern, die abseits der markierten Abfahrten das freie Gelände befahren, ist, wenigstens an jeder **Zubringerstation, die Warntafel 8** auszuhängen und allenfalls zusätzlich die **Lawinenwarnleuchte** in Betrieb zu setzen. Ausfahrten zu regelmässig befahrenen wilden «Pisten» und Varianten sind dauernd mit der **Warntafel 12** zu kennzeichnen. **Ausnahmsweise** kann sich bei erheblicher Lawinengefahr eine **Sperrung** aufdrängen.

Als **erheblich** gilt jede **Lawinengefahr ab Gefahrenstufe 3** gemäss Einteilung des Eidgenössischen Instituts für Schnee- und Lawinenforschung SLF; vgl. dazu die Interpretationshilfe zum Lawinenbulletin. 130

Oberstes Gebot ist die **Aktualität der Warnung**. Damit die Lawinenwarntafel und die Lawinenwarnleuchte ihre Wirkung nicht verlieren, sind sie nach Abklingen der Gefahr **unverzüglich** einzuziehen oder ausser Betrieb zu setzen. 131

ff) Freeride Checkpoints

Für Freerider können besondere Auskunftstafeln, sog. Checkpoints, errichtet werden. Darauf sind **Informationen von Fachgremien** zu vermitteln wie das Lawinenbulletin mit Interpretationshilfe des Eidgenössischen Instituts für Schnee- und Lawinenforschung **SLF** und Ratschläge der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten **SKUS**. Auch Hinweise auf Schulungsmöglichkeiten beim **SAC** und bei Schneesportschulen sind zweckmässig. 132

Die Checkpoints sind mit der **Lawinenwarnleuchte** und dem Vermerk zu versehen, dass das eingeschaltete Blinklicht **Lawinengefahr ab Stufe 3** (erhebliche oder grosse Lawinengefahr) bedeutet. 133

An den Checkpoints ist **deutlich zu warnen**, dass sich die Schneesportler im freien Gelände **ausschliesslich auf eigenes Risiko** bewegen. 134

Die Checkpoints sind analog zu den Orientierungstafeln an der **Ausgangsstation** und an den **bedeutenden Stationen** im Schneesportgebiet anzubringen. Sie gehören nicht ins Gelände. 135

Die Checkpoints sind **attraktiv zu gestalten** (gut lesbar, klar gegliedert, Interesse weckend und wetterbeständig). 136

Die Checkpoints sollen **keine Werbung** enthalten. Soweit sich Werbung nicht vermeiden lässt, ist sie seitlich oder unten anzubringen, deutlich abgesetzt von der Information. 137

gg) Künstliche Auslösung von Lawinen

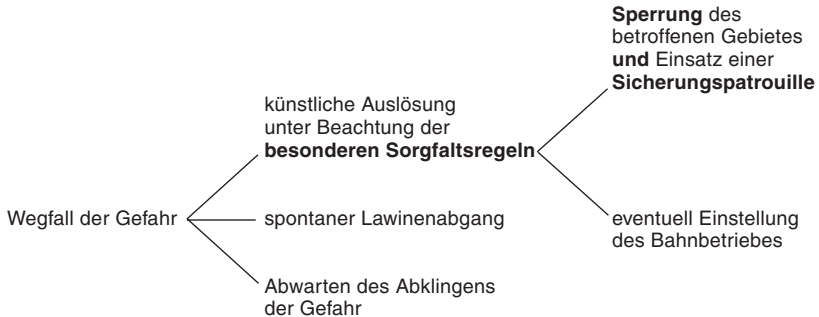
Unter der Voraussetzung, dass die künstliche Auslösung von Lawinen von speziell geschulten, mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten und mit den erforderlichen technischen Hilfsmitteln ausgerüsteten Fachleuten durchgeführt wird, ist sie eine **wirksame Schutzmassnahme**. Die künstliche Auslösung erfolgt u.a. durch Handsprengungen, mittels Minenwerfer, Raketenrohr, Sprengbahnen, GAZEX, durch Absenken oder durch Abwurf aus Personenseilbahnen sowie aus Helikoptern. 138

- 139 Die Seilbahnen Schweiz (SBS) organisieren in enger Zusammenarbeit mit dem Infanterie-Ausbildungszentrum Walenstadt periodisch Spezialkurse für Minenwerfer und Rak-Rohr-Schützen. Daneben werden von SBS besondere Lawinensprengkurse durchgeführt.
- 140 Die Unternehmungen sollen für Lawinensprengarbeiten **nur vollausgebildetes Personal einsetzen**, welches die Zentralkurse A und B sowie den Lawinensprengkurs erfolgreich absolviert hat (vgl. die diesbezüglichen Reglemente SBS).
- 141 Die Unternehmungen haben des weitern die Weisungen des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie (BBT) über die Ausbildung für Lawinensprengarbeiten und die Durchführung von Prüfungen zu beachten: demnach muss derjenige, welcher mit Waffen der Armee (Minenwerfer oder Rak-Rohr) selbständig Lawinen künstlich auslösen will, im Besitze eines vom BBT ausgegebenen **Sprengausweises** zur künstlichen Auslösung von Lawinen sein und über eine von der Armee ausgestellte **Berechtigung zur Handhabung der entsprechenden Waffe** verfügen.
- 142 Die Folgen einer Auslösung von Lawinen sind gelegentlich unberechenbar. Durch die bewusste Auslösung von Lawinen wird eine erhöhte Gefahr geschaffen. Der Verkehrssicherungspflichtige hat deswegen die folgenden **besonderen Sorgfaltsregeln** zu beachten:
- 143 Das Gebiet, das von den ausgelösten Schneemassen betroffen werden kann, ist **weiträumig zu sperren**, unter Umständen ist der **Bahnbetrieb einzustellen**. Wird der Bahnbetrieb nicht eingestellt, ist neben der Spreng- eine **Sicherungs-patrouille** einzusetzen, deren Aufgabe es ist zu verhindern, dass Abfahrtsbenutzer in die Sperrzonen einfahren.
- 144 Bei negativ verlaufenen Auslösungsversuchen hat der Verkehrssicherungspflichtige zu entscheiden, ob aufgrund des negativen Ergebnisses auf eine momentane Lawinensicherheit des betreffenden Hanges geschlossen werden darf. Dies ist dann der Fall, wenn die Störung der Schneedecke an den geeigneten Stellen mit dem für den konkreten Fall tauglichen Mittel erfolgt ist. Bestehen dennoch Zweifel, beispielsweise bei Aktionen ohne Beobachtungsmöglichkeiten, bei stark zerklüfteten Einzugsgebieten und bei andauerndem intensivem Schneefall oder starken Winden, so sind die gefährdeten Abfahrten, Skilifttrassees, Zugangs- und Verbindungswege weiterhin gesperrt zu lassen.

hh) **Schema** der bei Lawinengefahr auf den markierten Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten und Wege) zu treffenden Massnahmen

Temporäre Sperrung, eventuell Einstellung des Betriebes, eventuell Transportverweigerung 145

Kontrollgang (sofern **während des Tages** gesperrt wurde)



Kontrolle

Freigabe

Grundsatz: Im Zweifelsfalle, beispielsweise bei Aktionen ohne Beobachtungsmöglichkeiten, bei stark zerklüfteten Einzugsgebieten und bei andauerndem intensivem Schneefall oder starken Winden, soll die Sperrung aufrechterhalten werden (vgl. N. 144 hievovr)! 146

b) Absturzgefahr

Felsabbrüche, steile Querpassagen usw. sind deutlich zu signalisieren. 147

Zusätzlich sind stürzende und abrutschende Abfahrtsbenützer durch **solide Geländer, Auffangnetze und ähnliche Einrichtungen** vor Absturzgefahr zu sichern, soweit nicht durch die Anlage der Pisten, Abfahrtsrouten und Wege und die Signalisation eine Absturzgefahr vermieden werden kann. Der Sicherungspflichtige hat darüber zu wachen, dass die Massnahmen **trotz wechselnder Schneehöhe** wirksam bleiben. 148

Felsgalerien, Brücken, Übergänge und ähnliche zur Erleichterung der Abfahrtsbenützung geschaffene Einrichtungen sind mit **soliden Abschränkungen** zu versehen, die auch bei wechselnder Schneelage (starke Schneefälle, Ausaperung) wirksamen Schutz vor Absturzgefahr bieten. 149

10. Hochalpine Gefahren, Gletscherabfahrten

- 150 Mit Rücksicht auf die erhöhten Gefahren (Spalten und Eisabbrüche) sind **auf Gletschern alle Abfahrten** – Pisten wie Abfahrtsrouten – **seitlich zu begrenzen**. Die gesteigerten Gefahren bedingen **besondere Anstrengungen** seitens der Sicherungspflichtigen bezüglich Markierung, Signalisation und Kontrolle.
- 151 Beim Anlegen der Piste oder Abfahrtsroute ist auf die **Gletscherspalten und Eisabbrüche** Rücksicht zu nehmen. Da nur Gletscherkundige diese Gefahren einigermaßen zuverlässig beurteilen können, sind sie zur Prüfung des Pistenverlaufs beizuziehen.
- 152 Die Pisten und Abfahrtsrouten sind **sehr deutlich und eng** zu markieren und **auf beiden Seiten** abzugrenzen. Solide Abschränkungen sind überall dort anzubringen, wo der korrekt den markierten Abfahrten folgende Benutzer ein Absturzrisiko eingeht, wie beispielsweise in steilen Querpässen, oberhalb von Spalten oder bei scharfen Wendungen vor Gletscherabbrüchen. Der Abfahrtsbenutzer ist davor zu **warnen**, die Abfahrten zu verlassen, unter deutlichem Hinweis darauf, dass ausserhalb der Abfahrten die Gefahr von Absturz in Gletscherspalten besteht. Dazu ist an den Orientierungs- und Panoramatafeln sowie in den Bergstationen die Warntafel 12a der SKUS, **«Achtung: Abfahrt nicht verlassen, Gletscherspalten!»,** anzubringen.
- 153 Weil die Wetter-, Eis- und Schneeverhältnisse von Stunde zu Stunde wechseln können, sind die Gletscherabfahrten **mehrmals täglich zu kontrollieren und die Gefahrenherde ständig zu überwachen. Überwachung und Kontrolle haben durch einen Bergführer oder eine mit den konkreten Verhältnissen besonders vertraute Person zu geschehen.**
- 154 Die Gefahren können durch das Einsprengen von gefährlichen Spalten und das Auslegen von Netzen gemindert werden.

11. Die Rettungspflicht

a) Aufgaben und Funktion des Rettungsdienstes

- 155 Ein gut organisierter und leistungsfähiger Rettungsdienst ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrssicherung. Die Rettungspflicht besteht in der Erste-Hilfe-Leistung sowie im raschen und sachgemässen Abtransport der auf den **Pisten und Abfahrtsrouten** verunfallten Schneesportler.
- 156 Der Rettungsdienst hat nach Möglichkeit auch den Abtransport der im freien Gelände Verunfallten zu übernehmen, soweit dieser nicht gemäss Reglement des alpinen Rettungsdienstes des SAC vom 13. Oktober 1992 von dessen Rettungsstationen besorgt wird.

Die **Kosten der Rettungsaktion** hat grundsätzlich der verunfallte Schneesportler zu tragen. 157

Zur **Bergung Schwerverletzter** ist es im Sinne des Grundsatzes der möglichen Geringhaltung des Schadens geboten, **Flughilfe** anzufordern. 158

b) Die Organisation des Rettungsdienstes

Der Rettungsdienst ist durch die verkehrssicherungspflichtige Unternehmung oder eine von ihr beauftragte geeignete Organisation auszuführen. In jedem Fall ist ein **Pikettdienst** einzurichten, der möglichst schnell und einfach avisiert werden kann. 159

Die Rettungsmassnahmen haben **ausschliesslich durch speziell ausgebildete Patrouilleure** zu erfolgen, die entsprechend ihrer Aufgabe ausgerüstet sind. 160

Die **Anzahl der eingesetzten Patrouilleure** hat sich unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit nach den konkreten Verhältnissen und nach der auf den markierten Abfahrten zu erwartenden Frequenz zu richten. 161

c) Die Ausbildung der Rettungsleute

Die Seilbahnen Schweiz (SBS) organisieren zentrale und dezentralisierte Ausbildungskurse für den Pisten- und Rettungsdienst. Diese Kurse stehen auch Unternehmungen offen, die nicht Verbandsmitglieder sind. Den Unternehmungen wird empfohlen, ihrem zuständigen Personal den Besuch dieser Ausbildungskurse zu ermöglichen. 162

d) Die Ausrüstung der Rettungsleute

Zur Orientierung der Abfahrtsbenützer sind die Patrouilleure deutlich zu kennzeichnen. Sie müssen, soweit erforderlich, mit Funkgerät, Sanitäts- und Rettungsmaterial ausgerüstet sein. Ein Ausweis mit Foto ist abzugeben. 163

e) Hilfeleistungspflicht

Ziff. 9 der FIS-Verhaltensregeln verpflichtet die Skifahrer und Snowboarder zur Hilfeleistung bei Unfällen. 164

Nach Art. 128 StGB ist jedermann zur **Nothilfe** verpflichtet, wenn er einen Menschen verletzt hat. Zudem ist nach dieser Bestimmung jedermann verpflichtet, einem Menschen in Lebensgefahr zu helfen, und zwar unabhängig davon, weshalb die betreffende Person in Lebensgefahr geraten ist. 165

- 166 Für Bergführer und Schneesportlehrer besteht in einigen Kantonen eine **gesetzliche Hilfeleistungspflicht**.

12. Die Schlusskontrolle

- 167 Der Verkehrssicherungspflichtige hat dafür zu sorgen, dass nach Möglichkeit nach Betriebseinstellung der Transportanlagen oder nach Sperrung einer Piste niemand auf den Pisten zurückbleibt. Zu diesem Zweck ist eine **Schlusskontrolle** durchzuführen, **deren Zeitpunkt bekannt zu geben ist**. Der Rettungsdienst kann andere, hierzu geeignete Personen mit der Schlusskontrolle betrauen.
- 168 Schliessen die örtlichen Verhältnisse – so die Weitläufigkeit des Schneesportgebietes mit zahlreichen Pisten, die an verschiedene Endpunkte führen – eine Schlusskontrolle auf allen Pisten aus, so ist ein **durchgehender Pikettdienst** einzurichten.
- 169 In zahlreichen Schneesportgebieten finden sich **Restaurationsbetriebe und Unterkünfte, deren Schliessung durch den Verkehrssicherungspflichtigen nicht angeordnet** werden kann. Daher bewegen sich deren Gäste auch nach Betriebseinstellung noch auf den markierten Abfahrten.

Der Verkehrssicherungspflichtige hat die Betreiber der Restaurants und Unterkünfte auf deren Verantwortung gegenüber den Gästen hinzuweisen. Musterbriefe können bei den Seilbahnen Schweiz (SBS) bezogen werden.

- 170 Bei sog. **Night Events** wie Mondscheinparties, Fondueabenden und Fackelabfahrten sind deren Veranstalter für die Sicherheit der Schneesportler verantwortlich. Der Verkehrssicherungspflichtige hat lediglich dafür zu sorgen, dass während der Dauer solcher Night Events, soweit sie ihm überhaupt bekannt sind, keine Pistenbearbeitungsmaschinen mit Seilwinde eingesetzt werden oder dass deren Einsatz mit dem Veranstalter abgestimmt wird.

13. Die Übernahme von Polizeiaufgaben

- 171 Die **Rettungspflicht** (Geringhaltung des Schadens!) gebietet den Patrouilleuren die Übernahme gewisser Polizeiaufgaben, zum Beispiel Feststellung der Personalien der an Unfällen beteiligten Personen und Zeugen, Spurensicherung. Das von den Seilbahnen Schweiz (SBS) geschaffene **Formular betrifft Tatbestandsaufnahme** ist auf der Unfallstelle durch den Patrouilleur auszufüllen. Bei Kollisionsunfällen ist das spezielle Formular zu benutzen.

Bei tödlichen oder anderen, offensichtlich schweren Unfällen haben die Patrouilleure unverzüglich den Rettungs- beziehungsweise Einsatzchef zu orientieren, der die örtlich und sachlich zuständige Polizeibehörde zu benachrichtigen hat. Gerade bei Schneesportunfällen muss die sachgemässe Feststellung und Sicherung der Tatspuren **unverzüglich** erfolgen. Eine entsprechende Beweissicherung kann die sicherungspflichtige Unternehmung entlasten. 172

14. Das Einschreiten gegen rücksichtslose Schneesportler (Pistenrowdies)

a) Der Ordnungsdienst auf Abfahrten

Wie die Rettungspflicht ist der Ordnungsdienst auf Abfahrten Bestandteil der Verkehrssicherungspflicht. 173

Die Gesamtzahl der Schneesportunfälle stagniert in den letzten Jahren. Hingegen nimmt die Zahl der Kollisionsunfälle, die auf unbeherrschtes und rücksichtsloses Fahren zurückzuführen sind, ständig zu. 174

Die FIS hat im Kampf gegen die Skiunfälle die im Anhang I abgedruckten zehn Verhaltensregeln erlassen. Das Reglement über Bau und Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte (Fassung 1991) gebietet den Unternehmungen, in den Stationen die FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder (neu Fassung 2002) gut sichtbar anzubringen. Dasselbe Vorgehen wird den eidgenössisch konzessionierten Betrieben empfohlen.

Die im Unfallverhütungsdienst eingesetzten, speziell ausgebildeten Patrouilleure haben auf die FIS-Regeln hinzuweisen und gegen rücksichtslose Schneesportler einzuschreiten. Die Unfallverhütung durch Ordnungsdienst auf Pisten ist eines der Ausbildungsziele für die im Pistendienst eingesetzten Patrouilleure. 175

Sneesportler, welche durch rücksichtslose und unbeherrschte Fahrweise eine oder mehrere andere Personen erheblich gefährden, können bei der Polizei oder beim Untersuchungsrichter wegen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 des Schweizerischen Strafgesetzbuches angezeigt werden. Rücksichtslos ist es unter anderem, wenn Variantenfahrer oder Freerider in Missachtung von Lawinenwarntafeln und Lawinenwarnleuchten sowie Absperrungen lawinengefährdete Hänge befahren und dadurch das Leben oder die Gesundheit von Personen erheblich gefährden, welche sich auf Pisten, Abfahrtsrouten oder Schneesportwegen aufhalten. 176

Die **konkrete Gefährdung** als Hauptvoraussetzung einer Verurteilung wegen Störung des öffentlichen Verkehrs wird am folgenden Beispiel erläutert:

- 177 Ein Schneesportler verlässt unter Missachtung der Warntafel 8 (Lawinengefahr) und der Lawinenwarnleuchte (Warnsignal 8a) eine Piste und löst eine Lawine aus. Die Schneemassen verschütten über eine Länge von 100 Metern eine Piste beziehungsweise ein Skilifttrasse. Der rücksichtslose Schneesportler erfüllt den Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs dann, wenn andere Schneesportler wegen der erheblichen Gefahr für ihr Leben und ihre Gesundheit, welche durch die niedergehenden Schneemassen bewirkt wird, **zum Anhalten, Ausweichen oder Abbügeln** gezwungen werden.
- 178 Im Gegensatz zur kriminalrechtlichen Sanktion der Strafe kann die zivilrechtliche Sanktion des Schadenersatzes **bereits durch das Auslösen** der Schneemassen eintreten. Dies ist dann der Fall, wenn der Verkehrssicherungspflichtige beziehungsweise der beauftragte Pisten- und Rettungsdienst nach dem Niedergang der Schneemassen eine Suchaktion nach allfälligen Verschütteten eingeleitet hat, die sich später als unnötig erweist. Der fehlbare rücksichtslose Schneesportler hat nach dem Verursachungsprinzip dem Verkehrssicherungspflichtigen die Auslagen für die nach den Umständen gebotene Suchaktion zu ersetzen.

b) Transport-, zivil- und strafrechtliche Sanktionen

- 179 Rücksichtslosen Abfahrtsbenützern kann nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundregeln der Fahrausweis unter **Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit** entzogen werden. Diese Praxis wurde durch die Transportverordnung vom 5. November 1986 (SR 742.401) rechtlich verankert. Gemäss Art. 3 Abs. 2 der erwähnten Verordnung kann eine Unternehmung Personen den Transport zur Ausübung eines Sportes verweigern und, im Wiederholungsfalle oder in schweren Fällen, den **Fahrausweis entziehen**, wenn sie im Gebiet, das von der Unternehmung bedient wird, durch ihr Verhalten Dritte offensichtlich gefährden, namentlich indem sie:
- a) sich rücksichtslos verhalten;
 - b) einen lawinengefährdeten Hang befahren;
 - c) die Weisungs- und Verbotstafeln missachten;
 - d) sich den Sicherheitsanordnungen des Aufsichts- und Rettungsdienstes widersetzen.
- 180 Die Kommission Rechtsfragen SBS empfiehlt, von dieser Möglichkeit in berechtigten Fällen konsequent Gebrauch zu machen. Die im Unfallverhütungsdienst eingesetzten Patrouilleure sind unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit berechtigt, folgende Massnahmen zu ergreifen: **Transportverweigerung für eine oder mehrere Fahrten, entschädigungsloser – eventuell befristeter – Entzug des Fahrausweises** (Tages-, Mehr- oder Halbtageskarte, Wochen- oder Saisonabonnement) und **Verzeigung wegen Verstosses gegen Art. 237 des Schweizerischen Strafgesetzbuches**.

Die Kommission Rechtsfragen SBS rät des Weiteren, die Abfahrtsbenützer auf diese Situation mittels **Aufdruck auf den Fahrausweisen** oder durch **Anschlag in den Stationen** aufmerksam zu machen. Empfohlen wird folgende Formulierung: 181

«Achtung: Bei rücksichtslosem Verhalten (insbesondere Nicht-beachten der FIS-Regeln, Missachten von Signalen, Weisungen und Absperrungen sowie bei Befahren von lawinengefährdeten Hängen) kann der Fahrausweis entzogen werden!»

In der praktischen Anwendung ist wie folgt vorzugehen: Fehlbare Abfahrtsbenützer sind vorerst zu **belehren und zu ermahnen**. In leichteren Fällen ist eine **Transportverweigerung** für einzelne Fahrten zulässig. Handelt es sich um ein krasses Fehlverhalten («schwerer Fall»), so kann der **Fahrausweis** sofort (evtl. nur befristet) **entzogen** werden; ebenso wenn ein Wiederholungsfall vorliegt. Um die ermahnten Abfahrtsbenützer im Wiederholungsfalle erkennen zu können, sind ihre Fahrausweise zu kennzeichnen (z.B. Lochung mit einer nummerierten Lochzange). 182

Erfüllt ein fehlbarer Abfahrtsbenützer den **Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs** (Art. 237 des Schweizerischen Strafgesetzbuches), so sind die Patrouilleure berechtigt, die Personalien des betreffenden Fahrers aufzunehmen und ihn bei der Polizei zu verzeigen. 183

Den Unternehmungen wird angeraten, den ausführenden Organen (Pisten- und Rettungschefs, Patrouilleure, Betriebsleiter) in den **Pflichtenheften** und durch **Anschlag** in den Diensträumen die zum Einschreiten gegen fehlbare Abfahrtsbenützer erforderlichen Weisungen zu erteilen. Die Instruktion kann beispielsweise in Form folgenden **Schemas** geschehen: 184

Art des fehlbaren Verhaltens:

Massnahmen:

Erstmaliges Fehlverhalten:

Ermahnung und Belehrung, Hinweis auf Entzugsmöglichkeit und Kennzeichnung des Fahrausweises; eventuell Transportverweigerung für einzelne Fahrten

Wiederholungsfall und Fälle erstmaligen krassen Fehlverhaltens (schwerer Fall):

Entzug des Fahrausweises, eventuell befristet

Konkrete Gefährdung anderer Menschen (zum Beispiel wenn andere Abfahrtsbenützer zum Anhalten oder Ausweichen gezwungen werden):

Entzug des Fahrausweises, Aufnahme der Personalien und polizeiliche Verzeigung wegen Störung des öffentlichen Verkehrs, Art. 237 StGB

15. Rennen und Rennttraining

- 185 Die Transportunternehmungen büren sich durch ihre Mithilfe bei der technischen Organisation von Rennen (Herrichtung der Piste, Ausflagung, Abgabe von Torstangen usw.) Verantwortung auf.
- 186 Wird ein Rennen ohne Mitwirkung einer Transportunternehmung durchgeföhrt, so liegt die Verantwortung **grundsätzlich bei der veranstaltenden Organisation**. Der Organisator hat dafür zu sorgen, dass das Rennen auf einer den übrigen Abfahrtsbenüttern nicht zugänglichen Abfahrt durchgeföhrt wird. Die Rennstrecke muss mit Seilen abgesperrt und eventuell müssen Abschränkungen errichtet werden. Zwecks Fernhaltung der Abfahrtsbenüttern von den abgesperrten Pistenabschnitten hat der Organisator einen Streckendienst einzusetzen, der die Beachtung der Absperrungen und Abschränkungen überwacht. Die Unternehmungen, die in ihrem Gebiet Rennveranstaltungen dulden, sind aufgrund der Verkehrssicherungspflicht verpflichtet, die zur ungefährlichen Abwicklung erforderlichen **Weisungen** (Sperrung, Abschränkung, Überwachung) zu erteilen.
- 187 Bei **individuellem Rennttraining** auf nicht abgesperrten Pisten hat der Rennfahrer wie jeder andere Abfahrtsbenüttern die **FIS-Regeln** zu beachten. Wird das Rennttraining in **Gruppen** durchgeföhrt, so trifft den Trainingsleiter dieselbe Verantwortung wie den Organisator. Sobald die allgemeine Fahrrihtung der Piste verlassen wird, sind **Warnposten** einzusetzen. Darauf haben die Unternehmen die Organisatoren wenn nötig hinzuweisen.

16. Der bestimmungsgemässe Gebrauch der Abfahrten

- 188 Die markierten Abfahrten sind für Skifahrer und Snowboarder bestimmt. Schlittler, Langläufer, Mountainbiker, Fussgänger, Hunde usw. gehören nicht auf die Abfahrten.
- 189 Die gleichzeitige Benüttern von Abfahrten zum bestimmungsgemässen Gebrauch und zu andern Zwecken wie Schlittelweg, Wanderweg und Ähnliches ist möglichst zu vermeiden. Wo sich die Mehrfachbenüttern nicht umgehen lässt, ist auf die verschiedenen Benütternkategorien hinzuweisen. Zudem sind Ausweich- und Bremsräume zu schaffen, welche es den Benüttern unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Fortbewegungsmittel erlauben, gefahrlos auszuweichen, anzuhalten oder zu überholen und zu kreuzen.
- 190 Wo die Geländeverhältnisse es erlauben und das Verkehrsaufkommen es rechtfertigt, können **Schlittelwege, Langlaufloipen und Winterwanderwege** angelegt werden. Sie sind im Gelände zu markieren und vor alpinen und atypischen Gefahren zu sichern.

17. Information

a) Orientierungstafeln

Orientierungstafeln sind an der Ausgangsstation und an bedeutenden Stationen im Schneesportgebiet anzubringen. Sie müssen die Informationen gemäss Ziff. 57 der SKUS-Richtlinien enthalten. 191

b) Prospekte

Die Ausgestaltung von Prospekten ist auf die Ausgestaltung der Orientierungstafeln auszurichten, damit der Schneesportler stets dieselben Informationen erhält. Die Prospekte dürfen schematisch und weniger detailliert ausgeführt werden. 192

c) Kennzeichnung technisch beschneiter Pisten

Technisch beschneite Pisten können auf den Orientierungshilfen speziell bezeichnet werden. Dazu sind die in der entsprechenden Farbe (blau, rot, schwarz) eingezeichneten Pisten mit gelber Schraffur zu unterlegen. 193

d) Farbbestimmung

Die Farbbestimmung richtet sich im gesamten Schneesportgebiet und auf den Prospekten nach den RAL-Farbvorlagen des Verbandes Schweizerischer Farbenfachhändler VSF (vgl. SKUS-Richtlinien XVI). 194

IV. Wilde «Pisten», Varianten und Freeride Areas

1. Problemstellung

- 195 Beim heutigen Massenbetrieb auf Schneesportabfahrten verlassen immer mehr Schneesportler die markierten Abfahrten. Längere Schönwetterperioden begünstigen die Entstehung von wilden «Pisten» und Varianten. Wilde «Pisten» bilden sich häufig, aber nicht notwendigerweise, als Abkürzungen auf einer Piste, als Verbindungen zwischen verschiedenen Pisten oder als Ausweitungen von Pisten. Wilde «Pisten» und Varianten, die sich an lawinengefährdeten Hängen direkt von Stationen (Berg- oder Zwischenstationen) aus bilden, stellen eine weitere Erscheinungsform dar. Neben den **alpinen Gefahren** (Lawinen- und Absturzgefahr) können dem Abfahrtsbenützer auf wilden «Pisten» und Varianten **auch noch andere Gefahren**, beispielsweise gefährliche Engpässe oder ganz unwegsames Gelände, begegnen. Es besteht keine Verkehrssicherungspflicht für die wilden «Pisten» und Varianten. Ausnahmsweise sind die Abzweigungen von wilden «Pisten» örtlich zu signalisieren (s. N. 200 ff. hienach).
- 196 Die Entstehung einer wilden «Piste» und von Varianten kann für den Verkehrssicherungspflichtigen ein Hinweis sein, dass die **Pistenführung zu überprüfen** ist. Führt diese Überprüfung der Sachlage zur Einsicht, dass der Verlauf der Piste unzweckmässig ist, haben die Verantwortlichen die Piste dementsprechend neu anzulegen.
- 197 **Freerider** suchen das Tiefschneeerlebnis abseits von Pisten und Abfahrtsrouten und bewegen sich damit regelmässig ausserhalb der markierten Abfahrten und sprechen von Freeride Areas.

2. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zu treffende Massnahmen

a) Signalisation

- 198 **Auf den wilden «Pisten» und Varianten selber hat jede Signalisation zu unterbleiben. Auch für Freeriding oder Freeride Areas ist keinerlei Signalisation anzubringen.**

b) Allgemeine Orientierung

Bei Orientierungs- und Panoramatafeln sowie an jeder Station sollen die Abfahrtsbenutzer mittels einer Zusatztafel **generell** über die zu erwartenden Leistungen der verkehrssicherungspflichtigen Unternehmungen informiert werden. Empfohlen wird folgender Wortlaut: 199

«Achtung: Der Pisten- und Rettungsdienst überwacht und kontrolliert nur die markierten und geöffneten Pisten!»

c) Örtliche Signalisierung der Abzweigung von wilden «Pisten» und Varianten

aa) Auf Pisten

Weil es in den weiten Hängen oberhalb der Waldgrenze praktisch unmöglich ist, jede von Pisten ausgehende, örtlich eindeutige Abzweigung einer **wilden «Piste»** oder **Variante** mit besonderen Gefahrenherden zu kennzeichnen, ist auf diese Massnahme zu verzichten. 200

Im Abzweigungsbereich von gefährlichen wilden «Pisten» und Varianten sind hingegen auf der Piste selbst die Markierungsstangen enger zu setzen und mit Richtungspfeilen zu versehen. Durch diese Massnahmen soll verhindert werden, dass die mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertrauten Abfahrtsbenutzer die Piste verlassen und auf eine besondere Gefahren bergende wilde «Piste» oder Variante gelangen (s. auch N. 41 hievor). Handelt es sich um eine **eigentliche Ausfahrt** in eine solche wilde «Piste» oder Variante, ist ausserdem mit Warnsignal 12 auf diese Gefahr hinzuweisen und ausnahmsweise sogar die Ausfahrt zu sperren (vgl. dazu die Massnahmen bei Lawinengefahr, vorne N. 129). 201

bb) Bei Stationen

Jede deutlich erkennbare, besondere Gefahren bergende, von einer Station ausgehende **wilde «Piste»** oder **Variante** muss dauernd mit dem Warnsignal 12 202

«Achtung: Hier keine markierte und kontrollierte Abfahrt!»

gekennzeichnet werden.

d) Freeriding

Für Freerider können sog. Freeride Checkpoints geschaffen werden (vgl. N. 132 ff. hievor). 203

V. Transport von Schneesportlern in hochalpines Gelände ohne Pisten

1. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zu treffende Massnahmen

- 204 Bahnen, die Schneesportler in hochalpines Gelände ohne markierte Abfahrten transportieren, sind für den **sicheren Ausstieg** ins Schneesportgelände verantwortlich.
- 205 Die Schneesportler sind darauf aufmerksam zu machen, dass sie sich in ein Tourengebiet ohne markierte Abfahrten begeben. Die alpinen Gefahren sind ausdrücklich zu erwähnen. Die Verwendung der folgenden Warntafel wird empfohlen:
- «Achtung: Sie begeben sich in Tourengebiet, keine markierten Abfahrten (Pisten und Abfahrtsrouten)! Alpine Gefahren, insbesondere Gletscherspalten, Eisabbrüche und Wetterumschlag!»**
- 206 Diese Warntafel ist dort aufzustellen, wo das freie Schneesportgelände beginnt.

2. Der Rettungsdienst im Tourengebiet

- 207 Der SAC unterhält gemäss seinen Statuten einen Rettungsdienst für Bergunfälle. Das Reglement des alpinen Rettungsdienstes vom 13. Oktober 1992 erklärt den Rettungsdienst zuständig für **Unfälle im Tourengebiet**. Bei Unfällen auf Abfahrten im Bereiche von Bergbahnen schalten sich die Rettungsstationen des SAC nur auf Begehren der Bahnverwaltung oder des zuständigen Pisten- und Rettungsdienstes ein.

Anhang I:

FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder (Fassung 2002)

1. Rücksichtnahme auf die andern Skifahrer und Snowboarder

Jeder Skifahrer und Snowboarder muss sich so verhalten, dass er keinen anderen gefährdet oder schädigt.

2. Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise

Jeder Skifahrer und Snowboarder muss auf Sicht fahren. Er muss seine Geschwindigkeit und seine Fahrweise seinem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte anpassen.

3. Wahl der Fahrspur

Der von hinten kommende Skifahrer und Snowboarder muss seine Fahrspur so wählen, dass er vor ihm fahrende Skifahrer und Snowboarder nicht gefährdet.

4. Überholen

Überholt werden darf von oben oder unten, von rechts oder von links, aber immer nur mit einem Abstand, der dem überholten Skifahrer oder Snowboarder für alle seine Bewegungen genügend Raum lässt.

5. Einfahren, Anfahren und hangaufwärts Fahren

Jeder Skifahrer und Snowboarder, der in eine Abfahrt einfahren, nach einem Halt wieder anfahren oder hangaufwärts schwingen oder fahren will, muss sich nach oben und unten vergewissern, dass er dies ohne Gefahr für sich und andere tun kann.

6. Anhalten

Jeder Skifahrer und Snowboarder muss es vermeiden, sich ohne Not an engen oder unübersichtlichen Stellen einer Abfahrt aufzuhalten. Ein gestürzter Skifahrer oder Snowboarder muss eine solche Stelle so schnell wie möglich freimachen.

7. Aufstieg und Abstieg

Ein Skifahrer oder Snowboarder, der aufsteigt oder zu Fuss absteigt, muss den Rand der Abfahrt benutzen.

8. Beachten der Zeichen

Jeder Skifahrer und Snowboarder muss die Markierung und die Signalisation beachten.

9. Hilfeleistung

Bei Unfällen ist jeder Skifahrer und Snowboarder zur Hilfeleistung verpflichtet.

10. Ausweispflicht

Jeder Skifahrer und Snowboarder, ob Zeuge oder Beteiligter, ob verantwortlich oder nicht, muss im Falle eines Unfalles seine Personalien angeben.

Anhang II: SKUS-Regeln für Snowboarder (Ausgabe 2001)

Snowboarder

1. Das vordere Bein muss mit einem Fangriemen fest mit dem Snowboard verbunden sein.
2. An Skiliften und auf Sesselbahnen das hintere Bein aus der Bindung lösen.
3. Vor jedem Richtungswechsel, besonders vor Fersenschwüngen (Heel Turns/ Backsideschwüngen): Blick zurück, Raum überprüfen.
4. Das Snowboard immer mit der Bindungsseite nach unten in den Schnee legen.
5. Auf Gletschern das Snowboard wegen der Spaltengefahr nicht abschnallen.

Anhang III:
**SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt
von Schneesportabfahrten (Ausgabe 2002)**

vgl. Beilage (eingesteckt in die dritte Umschlagseite)

