

I. Einleitung

Für die Sicherheit des Beförderungsvorganges ist vor allem bei Seilbahnen das richtige Verhalten der Fahrgäste sehr wesentlich. Seilbahnen sind die einzigen Transportmittel, bei denen das Ein- und Aussteigen während der Fahrt nicht verboten, sondern Voraussetzung ist. Daher müssen die Seilbahnbenutzer bereits vor Antritt der Fahrt über die notwendige Verhaltensweise Bescheid wissen. In der Regel geschieht dies durch einen gut sichtbaren Anschlag der "Beförderungsbedingungen" im Stationsbereich.

1989 hat die OITAF nach mehrjähriger Arbeit einen Rahmenentwurf für Beförderungsbedingungen erarbeitet.

Ziel war es, eine allgemein gültige Richtlinie für sämtliche Bereiche des Beförderungsvorganges zu treffen.

Besonders schwierig war die einheitliche Festlegung der Kriterien für die Beförderung von Kindern.

Der Studienausschuss IV der OITAF stellte inzwischen fest, dass die Regelung in einigen Punkten zu ungenau, in anderen inakzeptabel waren.

Daher ist derzeit eine Neuauflage der Beförderungsbedingungen (insbesondere die Kinderbeförderung betreffend) in Arbeit.

II. Blick auf die Unfallstatistik

Südtirol

Saison	Anzahl der Abstürze	Gesamt bef. Personen in Mio.
1988	4	89
1989	2	64
1990	1	73
1991	5	90
1992	2	99
1993	4	94
1994	4	98
1995	0	102
1996	1	115
1997	2	112
1998	4	109
1999	3	105
2000	6	103
Gesamt	38	1.253

Ergebnis:

1. 25 % der abgestürzten Personen sind Kinder mit 8 oder weniger Jahren.
2. Auf 33 Mio. beförderten Personen kommt 1 Personenabsturz.

Österreich

Saison	Anzahl der Abstürze	Gesamt bef. Personen in Mio.
1992/93	19	583
1993/94	12	542
1994/95	9	517
1995/96	11	498
1996/97	25	530
1997/98	11	466
1998/99	14	524
1999/2000	12	547
2000/2001	13	516
Gesamt	126	4.723

Ergebnis:

1. 21 % der abgestürzten Personen sind Kinder mit 8 oder weniger Jahren.
2. Auf 37 Mio. beförderten Personen kommt 1 Personenabsturz.

Im übrigen ereignen sich die meisten Unfälle im Ein- und Aussteigbereich.

III. Regelung der Kinderbeförderung in den einzelnen Ländern

A. OITAF-Empfehlungen

Die OITAF - Empfehlungen sehen vor, dass Kinder unter einer Körpergröße von 1,25 m auf einem Fahrbetriebsmittel nur in Begleitung befördert werden. Die begleitende Person muss in der Lage sein, mitfahrenden Kindern die erforderliche Hilfestellung geben zu können. Welche Erfordernisse an die Begleitperson gestellt werden, ist in den Empfehlungen nicht enthalten (wie z.B. ein Mindestalter für die Begleitperson). Vor allem die Kinderbeförderung ist in den einzelnen Alpenländern zum Teil unterschiedlich geregelt.

B. Frankreich

In Frankreich ist die Kinderbeförderung entsprechend den OITAF-Empfehlungen geregelt.

C. Deutschland

In Deutschland existieren seit 1980 "Allgemeine Beförderungsbedingungen für Bergbahnen", die unverbindlich vom BDE empfohlen wurden und von den meisten deutschen Bergbahnen seither mit geringen Abwandlungen und Anpassungen angewandt werden. Eine Einbeziehung der OITAF-Empfehlungen von 1989 ist noch nicht erfolgt.

In Deutschland ist bei der Kinderbeförderung mit Sesselbahnen die Schulpflichtigkeit das Kriterium.

D. Schweiz

Auch in der Schweiz werden Kinder ab sechs Jahren alleine befördert, die Körpergröße ist hier nicht maßgeblich.

Das schweizerische Transportrecht ist eng gespannt und bietet wenig Raum für die Empfehlungen der OITAF, zudem gilt der Vorrang von formellen Recht vor Verbandsempfehlungen. Demzufolge werden die OITAF-Empfehlungen insoweit angewandt, als sie dem schweizerischen Transportrecht nicht widersprechen.

E. Italien

In Italien wird den OITAF - Empfehlungen bei der Kinderbeförderung nur zum Teil entsprochen. Kinder dürfen z.B. auch alleine befördert werden, wenn sie eine Körpergröße unter 1,25 m aufweisen, jedoch älter als acht Jahre sind.

Empfänger von Skipässen für Kinder müssen sogar unterschreiben, dass sie die Verantwortung für das Kind tragen und die Bestimmungen für Fahrgäste kennen.

F. Österreich

In Österreich wird bei Sesselbahnen zwischen Kindern mit einer Körpergröße unter 1,10 m und Kinder mit einer Körpergröße zwischen 1,10 m und 1,25 m unterschieden. Während Kinder mit einer Körpergröße unter 1,10 m auf dem Schoß einer geeigneten Person oder auf dem Nebensitz befördert werden müssen, werden Kinder mit einer Körpergröße zwischen 1,10 m und 1,25 m allein auf einem Sesselplatz befördert, wenn mindestens ein anderer Sitzplatz des gleichen Fahrbetriebsmittels mit einer geeigneten Person besetzt ist. Bei Viersesselbahnen darf die Begleitperson keinen Randsitz einnehmen (sofern sie allein mit dem Kind fährt).

Bis 1987 war in Österreich das maßgebende Kriterium bei der Kinderbeförderung das Lebensalter und nicht die Körpergröße. Nachdem die OITAF empfohlen hatte, die für die Beförderung von Kindern maßgebenden Untergrenzen vom Alter des Kindes auf dessen Größe umzustellen, wurden

auch in Österreich die Beförderungsbedingungen entsprechend geändert. Diese Änderung ist gerechtfertigt, weil die Sicherheit einer Beförderung in erster Linie von der körperlichen Reife, nämlich von der Größe, abhängt. Bei den für das Kind maßgebenden Körpergrößen handelt es sich um das "Nettomaß", also den Körper des Kindes ohne Ski und Skischuhe. Die Schätzung der Bruttogröße ist für den Einstiegsbediensteten mit einer gewissen Erfahrung sowie durch Anhaltspunkte an Einrichtungen der Seilbahnanlage mehr oder weniger gut möglich.

IV. Die Problematik

1. Allgemein

Die Beförderungsbedingungen sind in erster Linie an den Seilbahnbenützer adressiert. Grundsätzlich verpflichtet sich der Fahrgast beim Kauf eines Fahrausweises die Beförderungsbedingungen einzuhalten. Die Beförderungsbedingungen enthalten aber keine unmittelbare Verhaltensanordnung für das Seilbahnpersonal. Das richtige Verhalten der Fahrgäste von Seilbahnen ist vor allem für die Sicherheit des Beförderungsvorganges von größerer Bedeutung als bei anderen Massenverkehrsmitteln.

2. Einhaltung der Beförderungsbedingungen durch Kinder

Der Personenkreis, der für die Einhaltung der Beförderungsbedingungen durch ein Kind verantwortlich ist, kann sehr unterschiedlich sein.

a) Gesetzlicher Vertreter oder Aufsichtsperson

Die primäre Verantwortung für die Einhaltung der Beförderungsbedingungen für Kinder liegt zunächst beim **gesetzlichen**

Vertreter oder bei derjenigen Person, welche die Aufsicht über das Kind übernommen hat (z.B. Skilehrer). Diese Verpflichtung trifft natürlich jede Person, welche die Aufsicht über das Kind inne hat.

So muss der Skilehrer Kinder vor Benutzung einer Seilbahnanlage oder eines Schleppliftes über die wichtigsten Verhaltensregeln beim "Liftfahren" unterrichten und sie belehren, wo, wann und wie die Seilbahnanlage oder der Schlepplift zu verlassen ist.

Der Erziehungsberechtigte hat grundsätzlich dafür zu sorgen, dass sich das Kind nicht ohne Aufsicht im Skigebiet aufhält, deren es nach seinem Alter und den sonstigen Umständen bedürfte. Bei einem Kind, dass alleine Ski fährt, kann im Zweifel nicht eine Vernachlässigung dieser Aufsichtspflicht angenommen werden.

b) Seilbahnbediensteter

Das Seilbahnunternehmen bzw. das Personal kann daher grundsätzlich darauf vertrauen, dass die Seilbahnbenutzer die betreffenden Bestimmungen einhalten. Da aber die Einhaltung der Bestimmungen über die Beförderung von Kindern zweifellos einer der Sicherheit dienende Norm ist, hat der Seilbahnbedienstete eine gewisse Kontrollpflicht. Zu Bedenken ist, dass das Seilbahnpersonal die Regelungen im Massenskietrieb anwenden muss, ohne den Beförderungsbetrieb zu verzögern. Gerade bei modernen Seilbahnanlagen (kuppelbaren Anlagen), muss das Stationspersonal im allgemeinen keine direkte Einsteigeilfe leisten. Es kommt daher normalerweise nicht zu unmittelbarem Kontakt zum Benutzer.

Da bis zu 60 Personen in der Minute befördert werden, ist eine individuelle Kontrolle der Beteiligten oder ihrer Beziehungen zueinander sehr schwierig bzw. undurchführbar.

c) Begleitperson

Bei der Begleitperson, die der Beförderung zustimmt, genügt eine offenkundige Beziehung zum Kind, die nicht rechtlich eine Aufsichtspflicht sein muss.

d) Kind ohne Begleitperson

Kommt dagegen ein Kind ohne Begleitperson zur Seilbahnanlage, hat jedoch einen Fahrausweis, so rechtfertigt dieser Umstand die Annahme, dass ein Erziehungsberechtigter mit dem selbstständigen Fahren des Kindes einverstanden ist. Dieser hat grundsätzlich dafür zu sorgen, dass sich kein Kind ohne Aufsicht im Skigebiet aufhält, welches nach seinem Alter und den sonstigen Umständen an sich einer solchen bedürfte. Ein pflichtbewusster Aufsichtspflichtiger kennt das zu beaufsichtigende Kind und lässt es nur dann alleine fahren, wenn es sich darauf verlassen kann, dass das Kind lediglich Seilbahnanlagen benutzt, denen es gewachsen ist.

e) Zufallsbegleiter

Bei einem Zufallsbegleiter, der bereit ist, den Sitz neben dem Kind einzunehmen, ist anzunehmen, dass dieser bloß die Bereitschaft zur Hilfe im Notfall übernimmt, aber nicht darüber hinausgehende Aufsichts- oder Verantwortungspflichten.

Eine Verpflichtung zur Hilfe im Notfall ergibt sich auch aus den Bestimmungen der §§ 2, 6 und 95 Strafgesetzbuch (Garantenstellung, Unterlassung der Hilfeleistung; jedermann hat die Sorgfalt anzuwenden, zu der nach den Umständen verpflichtet und nach seinen geistigen und körperlichen Verhältnissen befähigt und die ihm zuzumuten sind).

Eine Aufsicht über das Kind kann einem Zufallsbegleiter nicht auferlegt werden. Er ist nicht verpflichtet, etwa das Kind ständig zu beobachten. Eine Hilfe im Notfall hingegen, beispielsweise beruhigendes Zureden bei einem Stillstand des Liftes, ist jedenfalls auch einem zufällig mitfahrenden Erwachsenen zuzumuten. Die Altersgrenze von 15 Jahren ergibt sich daraus, dass mit diesem Alter nach den meisten Tarifen eine Erwachsenenkarte gelöst werden muss. Ob ein 15-jähriger bereits Obsorgepflichten rechtskräftig übernehmen kann, ist zweifelhaft. Ein 15-jähriger ist nicht voll, aber beschränkt geschäftsfähig. Dieser Sachverhalt wird jedenfalls in die Diskussionen über eine Neugestaltung der Beförderungsbedingungen mit einzubeziehen sein.

Die Begleitperson hat auch dafür zu sorgen, dass der Bügel geschlossen, nicht frühzeitig geöffnet wird und allenfalls noch, wie schon erwähnt, das Kind bei einem Zwischenfall zu beruhigen (s. Beförderungsbedingungen in Österreich; danach hat ein Fahrgast die Verschlusseinrichtung unmittelbar nach Besetzen des Sesselgehänges zu schließen, während der Fahrt geschlossen zu halten und erst vor der Aussteigestelle entsprechend der Beschilderung zu öffnen). An eine körperliche Einflussnahme auf das Kind ist nicht gedacht. Angesichts dieses nur eingeschränkten Aufgabenkreises der Begleitperson müsste grundsätzlich nicht verlangt werden, dass diese den Sitz unmittelbar neben dem Kind einnehmen muss. Auch bei einem Kinderskikurs kann unter Umständen ja eine hinreichende Anzahl von Begleitpersonen nicht so rasch aufzutreiben sein.

Strengere Anforderungen an die Begleitperson, etwa ein höheres Alter, sind nicht notwendig, zumal ja Jugendliche mit 16 Jahren schon Hilfsskilehrer sein können. Nur Personen, die offenkundig ungeeignet

sind, wie etwa Betrunkene, kommen als Begleitperson nicht in Betracht (im Übrigen dürfen Betrunkene überhaupt nicht befördert werden).

In der Praxis wird im Massenbetrieb nach einer förmlichen Zustimmung zur Übernahme einer Obsorgepflicht nicht gefragt. Das Einnehmen des Sitzes neben einem Kind kann auch nicht allgemein als schlüssige derartige Willenserklärung verstanden werden. Durch die Gestaltung des Zuganges zur eigentlichen Einsteigestelle kommen bei vielen Seilbahnanlagen, die auf einem Fahrbetriebsmittel sitzenden Personen erst zusammen, wenn dieses schon herankommt und sie einsteigen müssen. Es gibt folglich gar keine Möglichkeit, den gegenteiligen Willen auszudrücken und die Begleitung des Kindes zu vermeiden. Eine Aufsicht im strengen Sinn, etwa analog einer gesetzlichen Vertretung über das Kind kann daher einem solchen Zufallsbegleiter nicht auferlegt werden.

V. Straf- und zivilrechtliche Haftung bei Seilbahnunfällen mit Kindern

Durch Fehlverhalten kann es zu Unfällen mit oft weitreichenden zivil- und strafrechtlichen Folgen für die Schuldtragenden kommen.

Führen Verstöße gegen die Betriebsvorschriften zu Unfällen, so haftet der Geschäftsführer und der Betriebsleiter, wenn sie gegen die Überwachungspflicht verstoßen, ihnen bekannte Mängel nicht abstellen oder notfalls den Betrieb nicht bis zur Behebung des Mangels einstellen. Daneben kann auch der Bedienstete des Unternehmens zur Haftung herangezogen werden, der die unfallauslösende Handhabung gesetzt hat. Aufgabe der zuständigen Behörde ist es, die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu überwachen und den Betrieb einzustellen, wenn ihr bekannt wird, dass die Sicherheit nicht mehr gegeben ist. Ein Behördenorgan kann daher nur dann zur Haftung herangezogen werden, wenn

es bei der Überwachung Rechtsvorschriften verletzt oder den Betrieb trotz Kenntnis der fehlenden Betriebssicherheit nicht eingestellt hat.

Unfälle beim Betrieb einer Seilbahn sind nicht generell unter die in § 81 Abs. 1 Z. 1 StGB genannten "besonders gefährlichen Verhältnisse" zu subsumieren, obwohl Seilbahnen zivilrechtlich als gefährliche Betriebe gelten und daher für sie die Gefährdungshaftung nach dem EKHG anzuwenden ist. Nur wenn eine außergewöhnlich hohe Unfallwahrscheinlichkeit vorliegt bzw. wenn man von einer besonderen Gefahrenlage mit besonders großer Wahrscheinlichkeit des Eintrittes eines schweren Schadens an Leib und Leben sprechen kann, sind auch die besonders gefährlichen Verhältnisse im Sinne des StGB anzunehmen.

Auch der Konstrukteur und die Hersteller einer Seilbahnanlage können zivil- und strafrechtlich zur Haftung herangezogen werden, wenn ihnen aus Fahrlässigkeit Fehler unterlaufen sind, die für einen Unfall rechtlich relevant mitbestimmend waren.

Aus der erforderlichen Mitwirkung des Fahrgastes bei der Beförderung kann sich auch dessen strafrechtliche Haftung ergeben, und zwar, z.B. bei Benützung des Liftes trotz mangelnder Eignung (z.B. Trunkenheit), Herausfahren aus der Schleppspur bei der Bergfahrt, Wegschleudern des Bügels beim Aussteigen oder Offenhalten der Verschlusseinrichtungen unmittelbar nach Benützen des Sessels oder zu frühes Öffnen des Sicherheitsbügels.

Auch eine Haftung der Begleitperson, der aufsichtspflichtigen Person (Skilehrer) oder des gesetzlichen Vertreters kann nicht ausgeschlossen werden. So muss der Skilehrer Minderjährige vor Benutzung eines Schleppliftes oder eines Sesselliftes über die wichtigsten Verhaltensregeln beim Liftfahren unterrichten und sie belehren, wo, wann und wie sie den Lift zu verlassen haben.

VI. Ausgewählte Beispiele aus der Praxis

A. Analyse zivilrechtliche Entscheidungen

Einen interessanten Vergleich geben zwei Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes in Österreich:

Bei einem Einsessellift hatte ein Kind (sechsdreiviertel Jahre alt) bei der Talfahrt den Bügel zu früh geöffnet und war dann abgestürzt. Der Oberste Gerichtshof hat ein Verschulden des Seilbahnunternehmens verneint, die Haftung nach dem EKHG aber bejaht, weil nicht jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet worden sei; der Stationsbedienstete hätte nämlich die Beförderung des Kindes dem Bediensteten an der Ausstiegstelle ankündigen und dem Kind mitteilen müssen, dass ihm beim Aussteigen geholfen werden würde, dann hätte dieses den Bügel nicht frühzeitig geöffnet.

Diese Entscheidung wurde in der Lehre bereits mehrfach kritisiert. Auch meines Erachtens nach überzieht der Oberste Gerichtshof die Anforderungen an die erhöhte Sorgfaltspflicht im Sinne des § 9 Abs. 2 EKHG, judiziert damit de facto eine Erfolgshaftung und verlässt den Boden der Gefährdungshaftung.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes darf die erhöhte Sorgfaltspflicht nicht überspannt werden, eine reine Erfolgshaftung soll, weil vom Gesetzgeber nicht gewollt, vermieden werden.

Wenn es nämlich erforderlich ist, dass das Seilbahnunternehmen den Fahrgästen nicht nur eine technisch gefahrlose Seilbahnfahrt gewährleisten, sondern ihnen auch noch subjektiv den Eindruck einer sicheren Beförderung durch den Lift vermitteln muss, dann fragt man sich nämlich, wie ein

Seilbahnunternehmen überhaupt noch jemals einen Entlastungsbeweis im Sinne des § 9 Abs. 2 EKHG erbringen wird können.

Unfallhaftung bei Seilbahnen

An dieser Stelle möchte ich kurz in Erinnerung rufen, wie die Unfallhaftung bei Seilbahnen in Österreich geregelt ist.

Gefährdungshaftung

Die Haftung für Unfälle beim Betrieb von Sesselbahnen richtet sich nach dem EKHG (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz). Den Seilbahnunternehmer trifft im wesentlichen die gleiche Gefährdungshaftung, wie den Halter eines Kraftfahrzeuges. D.h. er haftet für Schäden aus Betriebsunfällen grundsätzlich auch dann, wenn weder ihn noch seine Betriebsgehilfen ein Verschulden trifft.

Die Ersatzpflicht ist aber ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit, noch auf einem Versagen der Verrichtung der Seilbahn beruhte.

Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten, eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Seilbahnunternehmer, als auch die mit Willen des Unternehmers beim Betrieb tätigen Personen **jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben** und der Unfall nicht unmittelbar auf die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöste außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist. **Die Haftungsbefreiung tritt auch ein, wenn der Unfall ausschließlich auf das schuldhafte oder ungeschickte Verhalten der beförderten Personen zurückzuführen ist.**

Im vorerwähnten Fall hatte das verunfallte Kind den Einsessellift bereits mehrfach problemlos benutzt. Es war in Begleitung seines Vaters, der ihm beim Einsteigen die Ski abnahm. Weder das Kind noch sein Vater sahen sich veranlasst, besondere Vorsichtsmaßnahmen beim Personal zu reklamieren. Der Einsteigevorgang selbst verlief vollkommen problemlos, das Kind schloss sogar selbst den Sicherheitsbügel, der Vater fuhr im Sessel hinter ihm zu Tal. Welchen Anlass hätten die Bediensteten denn haben sollen, das Kind oder seinen Vater darauf aufmerksam zu machen, dass der Sicherheitsbügel erst unmittelbar vor dem Erreichen der Talstation und nicht bereits 60 m vorher, geöffnet werden soll? Welche Veranlassungen hätten die Bediensteten gehabt, ausdrücklich noch darauf hinzuweisen, dass man dem Kind beim Aussteigen besonders helfen und die Fahrgeschwindigkeit des Sesselliftes drosseln oder allenfalls sogar zum Stillstand bringen werde?

In einem ähnlich gelagerten Fall hatte der Oberste Gerichtshof ausdrücklich die Auffassung vertreten, dass das vorzeitige Öffnen des Sicherheitsbügels am Sessel durch einen Fahrgast ein für den Seilbahnunternehmer unabwendbares Ereignis darstellt, das gemäß § 9 EKHG seine Ersatzpflicht ausschließt. Dort hatte ein erwachsener Fahrgast bereits in unmittelbarer Nähe der Ausstiegsstation den Sicherheitsbügel (zu früh) geöffnet und fiel aus dem Sessel.

Sicherlich: Bei einem knapp siebenjährigen Kind wird ein anderer Sorgfaltsmaßstab anzulegen sein als bei einem Erwachsenen. Diese Unterscheidung wird aber dadurch relativiert, dass sich zum einen der ggstl. Unfall ca. 60 m vor der Einfahrt in die Talstation ereignete, also an einer Stelle, wo die Bediensteten überhaupt keine Eingriffsmöglichkeit zur Verhinderung des Unfalles hatten, und wie erwähnt es keinerlei Anhaltspunkte gab, die besondere Maßnahmen für erforderlich erachtet hätten.

In anderen Fällen allerdings, machte der OGH keinen Unterschied zwischen Unfällen mit Kindern und Unfällen mit Erwachsenen. Der OGH hat vielmehr

in solchen Fällen, die in unmittelbaren Stationsbereich bzw. im direkten Einflussbereich des Stationsbediensteten jeweils eine EKHG-Haftung, d.h. eine Haftung ohne Verschulden, angenommen. Der Entlastungsbeweis im Sinne des § 9 Abs. 2 EKHG konnte vom Seilbahnunternehmen jeweils nicht erbracht werden.

Im folgenden Fall erkannte der Oberste Gerichtshof meiner Meinung nach zu Recht eine Haftung nach dem EKHG. Am Ende einer Fahrt verließ ein sechs Jahre altes Kind den Sessel nicht rechtzeitig, fuhr mit dem Sessellift über die Abfahrtsrampe hinaus und stürzte ab, wodurch es sich Verletzungen zuzog. Vom Verletzten wurde vorgebracht, dass der Sicherheitsbügel sich beim Aussteigen nicht ganz öffnen lassen habe und überdies habe sich der Aussteigehelfer nicht bei der Ausstiegsstelle befunden und sei zur spät hinter dem Sessel nachgelaufen. Er habe vergeblich versucht, es aus dem Sessel herauszuziehen. Alle ungeklärt gebliebenen Einzelheiten des Unfallherganges gingen zu Lasten des Seilbahnunternehmens. Dieses habe es daher zivilrechtlich zu verantworten, dass es dem Stationsbediensteten nicht gelang, dem Kind beim Aussteigen derart behilflich zu sein, dass es gefahrlos aus dem Sessel schlüpfen konnte. Außerdem wären die Folgen für das Kind bei einem sofortigen Abstellen der Seilbahn durch den Bediensteten mit Sicherheit geringer gewesen.

Dem Stationswart wurde angelastet, nicht jede nach den Umständen des Falles erforderliche Sorgfalt angewendet zu haben. Es wäre seine Aufgabe gewesen, eine tatsächlich wirksame und nicht bloß versuchte Aussteigeilfe zu bieten. Es reicht für den Entlastungsbeweis nicht aus, die Ungeschicklichkeit des Liftwartes damit zu entschuldigen, dass auch eine solche des noch nicht sechs Jahre alten Mädchens vorlag; ist es doch allgemein bekannt, dass kleine Kinder, wenn sie sich in Gefahr fühlen, an Sachen oder Personen festklammern. Ein solches Verhalten liegt nicht außerhalb eines gewöhnlichen Geschehensablaufes und wäre - bei Anwendung der vom Gesetz geforderten besonderen Sorgfalt - vom Liftwart

entsprechend in Rechnung zu stellen gewesen. Notfalls hätte er daher die Geschwindigkeit des Liftes sogleich vermindern oder den Lift sogar vorübergehend anhalten müssen. Dies hat er jedoch erst getan, "als die Kleine bereits vom Lift stürzte und den Auslauf hinunterrutschte".

Weiters verneinte der Oberste Gerichtshof eine Haftung nach EKHG in jenem Fall, in dem ein fünfjähriges Kind am Schoß seines Vaters befördert wurde. Beim Aussteigen in der Bergstation stürzte der Vater und fiel vornüber auf sein Kind, dass sich dabei erhebliche Verletzungen zuzog. Da der Stationsbedienstete alles getan habe, um ein gefahrloses Aussteigen zu ermöglichen, sei ihm kein Verschulden anzulasten. Dass sich Skistöcke beim Aussteigen im Bügel oder im Sessel verhängen können, reiche noch nicht aus, ein nicht einwandfreies technisches Funktionieren der Anlage festzustellen. Dem Betreiber ist der Beweis eines ihm unabwendbaren Ereignis gemäß § 9 EKHG gelungen, weil der Unfall allein auf ein Verschulden des Vaters zurückzuführen sei, der nicht die Möglichkeit eines Verklemmens des Skistockes beim Mitführen seines Kindes berücksichtigt habe.

Der Oberste Gerichtshof hat bereits mehrfach erkannt, dass vom Liftunternehmer zur Abwendung von Schäden nur jene Vorkehrungen getroffen werden müssen, die vernünftigerweise nach Lage der Umstände und der Auffassung des Verkehrs zu gewärtigen sind. Dass ein skifahrender Liftbenützer an seinen eigenen Stöcken hängen bleibt, ist vielmehr eine ihm selbst zuzuschreibende Ungeschicklichkeit; eine Beschilderung mit einer Aufforderung, auf die Skistöcke aufzupassen, wäre demnach ebenso wenig zielführend, wie ein allgemeiner Hinweis darauf, Ungeschicklichkeit möglichst zu vermeiden.

B. Strafrechtliche Entscheidung

Ein bei einer Doppelsesselbahn allein auf einem Sesselgehänge befördertes fünfjähriges Kind (Körpergröße 1,10 m) öffnete vor der Ankunft in der Bergstation die Verschlusseinrichtung, stürzte aus dem Sessel und verletzte sich schwer.

Der in der Talstation diensthabende Einsteigehelfer wurde rechtskräftig verurteilt. Es wurde ihm zur Last gelegt, in seiner Funktion durch unvorsichtige Beförderung eines Kindes ohne Zustimmung einer Begleitperson eine fahrlässige schwere Körperverletzung herbeigeführt zu haben.

Der Verurteilte hatte eingewendet, dass er durch das Verhalten der Mutter des verunfallten Kindes habe annehmen müssen, dass diese der Alleinbeförderung des Kindes zugestimmt habe.

Hiezu hat das Gericht darauf verwiesen, dass es jeglicher Erfahrung widerspricht, dass Mutter und Kind, die gemeinsam zu einem Doppelsessellift kommen, getrennt befördert werden wollen.

Das Gericht hat in der Begründung ausgeführt, dass selbst eine gewisse Sorglosigkeit der erwachsenen Begleiterin, den Stationsbediensteten nicht von der Verantwortung enthebt, selbstständig zu prüfen, ob das Kind, das jedenfalls nicht älter wirkte als es war, den Gefahren einer Alleinfahrt ausgesetzt werden konnte. Eine derartige Prüfung hätte den Angeklagten keineswegs überfordert, denn er war dazu nicht nur auf Grund der Beförderungsrichtlinien verpflichtet, sondern auch auf Grund der allgemeinen Vorschrift des § 6 StGB, wonach jedermann die Sorgfalt anwenden muss, zu der er nach den Umständen verpflichtet und nach seinen geistigen und körperlichen Verhältnissen befähigt und die ihm zuzumuten ist. Die Anstellung bei einem Seilbahnunternehmen und der Beruf eines Einstieggehilfen verpflichteten den Angeklagten zu einer Sorgfalt, die mit jener eines "Durchschnittsmenschen", der nicht in dieser Stellung und in diesem Beruf tätig ist, nicht verglichen werden kann.

C. Alleiniges Verschulden des Kindes

Ein Kind, das ohne Hilfe eines Erwachsenen bzw. ohne Hilfe des Personals einsteigt, verhängt sich an den Skiern seiner Nachbarin und springt dann ab, nachdem der Lift vom Liftpersonal abgestellt wurde (leichte Verletzung). Das Gericht schloss eine langsame Reaktion des Personals bzw. dass der Abschaltknopf an einer schlechten Stelle angebracht war aus, sondern stellte fest, dass die Schuld alleine im Verhalten des Kindes lag.

VII. Schlussbemerkungen

Unfälle, wie vorhergehend beschrieben, könnten bei realistischer Betrachtungsweise zu 100 % nur dadurch vermieden werden, dass man Kinder generell nicht mehr befördert. Dies wäre allerdings familienfeindlich und würde ganz sicherlich nicht ungeteilte Zustimmung finden. Alternativ könnte man Kinder am Sessellift anschnallen oder eine technisch aufwendige Sicherheitsbügelvorrichtung zwingend vorsehen, die sich automatisch an der richtigen Stelle von selbst öffnen würden.

Letztere Option war vor einigen Jahren noch kein Thema einer technischen Konzeption. Nunmehr gibt es aber bereits konkrete Überlegungen, derartige Sicherheitseinrichtungen für die Kinderbeförderung vorzusehen.

Nachdem sich im vergangenen Winter vermehrt Abstürze meist kurz vor der Bergstation, hervorgerufen durch zu frühes Öffnen des Schließbügels ereigneten, wurde in Österreich beim Ludwig Boltzmanninstitut für Verkehrssystemanalyse, interdisziplinäre Unfallforschung und Unfallrekonstruktion, die Durchführung von Blickverhaltensuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen bei ausgewählten Sesselbahnen zur Feststellung des Ein- und Ausstiegsverhaltens in Auftrag gegeben. Die Schlussfolgerungen dieser Untersuchung werden Grundlage für weitergehende Maßnahmen sein, welche auch international zu diskutieren sein werden.

In Österreich, wie auch in den angrenzenden Alpenländern, gibt es derzeit nur im rein betrieblichen Sinn maßgebende Vorschriften für die Beförderung von Kindern. Spezifisch nur für die Beförderung von Kindern maßgebende technische Sicherheitsvorschriften, d.h. für den Bau und die Ausrüstung der Seilbahnanlagen maßgebenden Vorschriften gibt es überwiegend derzeit noch nicht. Für den rein technischen Beförderungsvorgang sind Kinder jeden Alters den erwachsenen Fahrgästen gleichgestellt. In Österreich wie auch in anderen Ländern gibt es bereits Überlegungen zusätzliche Sicherheitseinrichtungen für Kinder vorzusehen. Prototypen von sogenannten Kinderbeförderungsanlagen waren bereits in einigen Ländern im Einsatz. Sie haben sich bisher recht gut bewährt. Sofern bei Anlagen, die mit speziellen Kindersicherungen ausgestattet sind, weiterhin gute Erfahrungen gemacht werden, wird zu überlegen sein, sämtliche Neuanlagen damit auszustatten, da nur dies dem Stand der technischen Entwicklung hinsichtlich der Vermeidung von Abstürzen von Kindern entsprechen würde.

Bei allen vorbeugenden Maßnahmen können Sach- und Personenschäden bei Seilbahnunternehmen nie restlos ausgeschlossen werden. Die Statistik spricht zwar ein deutliches Wort: Seilbahnen gehören zu den sichersten Verkehrsmitteln überhaupt. Dennoch kommt es immer wieder zu Unfällen auf Seilbahnanlagen - viel seltener zwar als beispielsweise im Straßenverkehr - doch das öffentliche Interesse ist wesentlich stärker auf Seilbahnunfälle gerichtet.

Das Risiko, als Fahrgast bei einem Unfall verletzt oder gar getötet zu werden, ist bei keinem anderen Verkehrsmittel so gering, wie bei Seilbahnen. Nur: Wo Menschen tätig sind, können Fehler bei aller Sorgfalt letztlich nie ganz vermieden werden. Absolute Sicherheit gibt es nicht.

Eine Person, die rd. 100mal im Jahr mit einer Seilbahn fährt, hat eine ca. 200mal größere Wahrscheinlichkeit bei einem Autounfall ums Leben zu kommen, als bei einem Seilbahnunfall.

Trotz dieser positiven Statistik sind die Bemühungen um die Erhöhung der Funktionstüchtigkeit, Zuverlässigkeit und Abwehr von Gefährdungen bei der Benützung und Wartung von Seilbahnen unvermindert fortzusetzen. Jeder einzelne Unfall ist tragisch und einer zu viel.

Es wäre aber auch wünschenswert, eine Harmonisierung der jeweiligen haftungsrechtlichen Grundsätze in den europäischen Seilbahnländern einzuleiten und die Verwirklichung einheitlicher Beförderungsbedingungen speziell bei der Kinderbeförderung zu erreichen.

Der Studienausschuss IV wird gerade diesem Thema auch in Zukunft besondere Beachtung schenken.