

OITAF-Seminar

**„Spezielle rechtliche und wirtschaftliche Fragen
des Seilbahnwesens“**

**am 09.10.2002
in Innsbruck/A**

Aktuelle Haftungsfragen bei Seilbahnen

Vortrag

von

Rechtsanwältin Helga Wagner

c/o VDS-Verband Deutscher Seilbahnen, D – München

Aktuelle Haftungsfragen bei Seilbahnen

Inhaltsübersicht:

- 1) Einführung: Vergleich Haftung bei Verkehrsunfällen

- 2) Ländervergleich A – CH – D – F – I des IV. Studienausschusses der OITAF:
Verantwortung / Haftung der Seilbahnunternehmer und Pistenhalter
 - Verantwortung / Haftung
 - Verkehrssicherungspflicht

- 3) Aktuelle Einzelthemen zur Haftung:
 - Lawinengefahr - Freeriding
 - Veranstaltungen (Skirennen, Wettkämpfe)
 - Motorschlitten / Skidoos
 - Pistenraupen; Rodelbahnen; Funparks; Halfpipes; Snowboarder;
Carver; Wanderwege; Klettersteige; Mountainbike-Strecken;
Pistenrowdys ...

- 4) Organisationsverschulden -
„gerichtsfestes Unternehmen“

- 5) Schlussbemerkung

1) Einführung: Vergleich mit Haftungsfragen bei Verkehrsunfällen

Zu Beginn sei ein kurzer Vergleich mit einem Verkehrsunfall unter Beteiligung verschiedener Nationalitäten auf fremdem Territorium gestattet. Nach welchem Recht werden die Haftungsfragen und die Schadensersatzansprüche geregelt? Gibt es eine Kostenerstattung für einen Mietwagen, für einen Gutachter, Schmerzensgeld, Ersatz der Anwaltskosten, eine Entschädigung für Verdienstausfall oder für entgangene Urlaubsfreuden?

Mehr als eine halbe Million mal kracht es im Jahr zwischen Autofahrern aus unterschiedlichen EU-Ländern. Zur Vereinfachung der Schadensabwicklung soll jetzt EU-weit die 4. KFZ-Haftpflicht-Richtlinie Hilfe schaffen, wonach in allen EU-Ländern spezielle Anlaufstellen zur erleichterten Unfallabwicklung eingerichtet werden. Allerdings die grundsätzlichen Probleme, die unterschiedlichen Haftungsregelungen in jedem einzelnen Land, bleiben bestehen.

Auch hier haben wir es mit einem Aufeinandertreffen verschiedener Rechtssysteme zu tun, die sicherlich nach dem internationalen Privatrecht geklärt werden können. Ob ein Deutscher allerdings genau so viele Ansprüche durchzusetzen vermag, wie dies bei einem Unfall mit einem Landsmann innerhalb Deutschlands der Fall gewesen wäre, bleibt dahingestellt.

In Deutschland hat man mit Wirkung zum 01.01.2002 und nochmals zum 01.08.2002 das gesamte Schuldrecht inkl. Schadensersatzrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches reformiert. Z.B. wurde ein Anspruch auf Schmerzensgeld auch für die verschuldens-unabhängige Gefährdungshaftung eingeführt, das es bisher nur bei der Verschuldenshaftung gab.

Zurück zum Thema Seilbahnen: In Zeiten eines Kaprun-Prozesses ist die Thematik der Haftungsfragen bei Seilbahnen aktueller denn je.

Kurzer Überblick über die Inhalte des Vortrags (siehe Seite 2 des Skriptes).¹

2) Ländervergleich A – CH – D – F – I im IV. Studienausschuss der OITAF: Verantwortung / Haftung der Seilbahnunternehmer und Pistenhalter

Der Ländervergleich der rechtlichen Grundlagen zur Verantwortung und Haftung der Seilbahnunternehmer und Pistenhalter hat für Österreich, die Schweiz, Frankreich, Italien und Deutschland gezeigt, dass jeweils landesspezifische Unterschiede bei den gesetzlichen Grundlagen zur Haftung bestehen. Zum Beispiel existieren unterschiedliche Regelungen hinsichtlich der Gefährdungs- und/oder Verschuldenshaftung und deren Beweislastregeln. Eine Vereinheitlichung wäre zwar überaus wünschenswert. Da es sich aber in der Regel um allgemeine Haftungsgrundsätze der jeweils nationalen Rechtssysteme handelt, ist es

¹ Anm.: Es soll kein „Juristen-Deutsch“ verwendet werden, also keine Einzelheiten über Tatbestand, Kausalität, Rechtswidrigkeit, Schuld etc.. Außerdem wird nicht nach Skifahrer, Snowboarder, Carver etc. differenziert. Zur Vereinfachung wird auch nicht jeweils die weibliche Form ergänzt.

unwahrscheinlich, diese im Sinne einer Harmonisierung für den Seilbahnbereich abändern zu können.

Ich kann Sie deshalb nur für einzelne Gefahrenmomente sensibilisieren, damit Sie als Unternehmer oder sonst Verantwortlicher diesen Gefahren in der Praxis entsprechend begegnen können. Ein Unternehmer wird mit Fragen der Haftung und der Verantwortung täglich konfrontiert. Eine Konfrontation, die bis zur Konsequenz verwaltungsrechtlicher, strafrechtlicher oder zivilrechtlicher und sogar gerichtlicher Tatbestände führen kann.

Was bedeutet **Verantwortung** eigentlich? Nach der Definition in der Brockhaus Enzyklopädie ist

„**Verantwortung** die selbst eingegangene und von anderen zugewiesene moralische Verpflichtung zur gewissenhaften Pflichten- und Folgenabwägung in konflikthaften Entscheidungen.“

D.h. Verantwortung ist die Verpflichtung, einen Auftrag / eine Aufgabe / eine Entscheidung richtig und ordnungsgemäß auszuführen und für etwaige Folgen einzustehen.

Zwei Zitate:

„Verantwortlich ist man nicht nur für das, was man tut, sondern auch für das, was man nicht tut ! (Laotse)

„Die Scheu vor der Verantwortung ist eine Krankheit unserer Zeit“ (Bismarck)

Die **Haftung** besagt, wann, wie und in welchem Umfang jemand für die Folgen, sprich eine schädigende Handlung oder Unterlassung, eintreten muss.

Hier gibt es verschiedene Bereiche: zivilrechtliche Haftung, strafrechtliche Haftung, verwaltungsrechtliche Haftung. Es gibt eine Innenhaftung und eine Außenhaftung. Der jeweilige Verantwortliche – bspw. der Seilbahnunternehmer – hat ein ganzes Netz von Verantwortungsbereichen zu beachten: Er ist verantwortlich für Sicherheit und Ordnung gegenüber ...

Gästen, Mitarbeitern, Aufsichtsbehörden, Anlage/ Maschinen, Grundstückseigentümern, Gesellschaftern / Aktionären, Versicherungen ...

Angst vor Verantwortung ist keinesfalls nötig. Durch Urteile wird immer wieder belegt, dass die große Verantwortung eines Unternehmers im Einzelfall zu relativieren sein wird. Und „noch“ treffen die „Horrmeldungen“ aus USA über Urteile mit Schadensersatzsummen in Millionen-Höhe für den europäischen Raum glücklicherweise nicht zu.

Viel gravierender als diese Folgen der Missachtung der Verantwortung sind natürlich die tatsächlichen Folgen, wenn sich ein Unfall ereignet, wenn der Unternehmer also Schuld trägt für den Tod oder die Verletzung von Menschen – gleich ob Fahrgast oder Mitarbeiter! Mit dieser Schuld muss der Verantwortliche dann leben!

Ein gutes Beispiel für die Relativierung der Verantwortung sehe ich bei den Urteilen zur Verkehrssicherungspflicht im Gegensatz zur Eigenverantwortlichkeit der Gäste.

Eine kurze Definition der Verkehrssicherungspflicht (VSP), die in den untersuchten Ländern Österreich, Frankreich, Italien, Deutschland und der Schweiz gleichlautend oder ähnlich definiert wird:

Verkehrssicherungspflicht:

Grundsätzlich hat derjenige, der eine Gefahrenlage schafft oder andauern lässt, in seinem Verantwortungsbereich die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer abzuwenden.“

Bei Pisten (Schweiz: „Schneesportabfahrten“) bedeutet die Verkehrssicherungspflicht ganz konkret, dass die Pistenhalter – egal ob Seilbahnunternehmen oder wie in Frankreich offiziell die Gemeinde – verpflichtet sind, die zur Gefahrenabwehr zumutbaren Vorsichts- und Schutzmaßnahmen zu treffen.

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich nach dem Grundsätzen der Zumutbarkeit, der Verkehrsauffassung und der Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen. Anerkanntermaßen erstreckt sich die Verkehrssicherungspflicht nur auf atypische und verborgene Gefahren, d.h. auf solche, die unter Beachtung des Erscheinungsbildes und des angekündigten oder erkennbaren Schwierigkeitsgrades auch für einen verantwortungsbewussten Skifahrer unerwartet oder schwer erkennbar sind. Derartige Gefahren sind vom Sicherungspflichtigen auszuräumen, abzuschwächen oder durch entsprechende Warnungen bzw. andere Maßnahmen zu entschärfen. Dagegen muss der Skifahrer, der im Rahmen seiner Verantwortlichkeit für seine eigene Sicherheit zu sorgen hat, seine Fahrweise auf erkennbare Gefahren einstellen (= sog. Eigenverantwortlichkeit).

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei einer atypischen Gefahr hängt von der Größe der Gefahr, dem Grad ihrer Erkennbarkeit und von den für ihre Vermeidung oder Überwindung bestehenden Möglichkeiten ab. Die Sicherungspflicht darf nicht überspannt werden! Der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht ist in den meisten Ländern weitestgehend durch die Rechtsprechung geregelt. Gegenstand zahlreicher Urteile ist dagegen oftmals der räumliche Geltungsbereich dieser Grundsätze. Die Abgrenzung Piste - Pistenrand beschäftigt immer wieder die Gerichte. Hier wird die von der OITAF initiierte Judikatensammlung wertvolle Dienste zur Harmonisierung der Rechtsprechung in den einzelnen Ländern leisten.

Die Verkehrssicherungspflicht gilt für den sog. organisierten Skiraum, das sind die markierten Skiabfahrten (also für die Pisten und Abfahrtsrouten), nicht aber für das sog. freie Skigelände. Der Pistenrand muss immer dann gekennzeichnet und notfalls gesichert werden, wenn außerhalb des Randes Absturzgefahr besteht oder fallenartige Hindernisse vorhanden sind.

Besteht kein eindeutiger Pistenrand, wird die Piste durch ständiges Befahren laufend erweitert – weitet sich in gleicher Weise die Sicherungspflicht aus. Wenn Sie diese Ausweitung verhindern wollen, müssen Sie den Rand klar kennzeichnen. Sie alle kennen die einschlägigen Entscheidungen in ihren Ländern zu Pistenrand, zu möglichen Sturzräumen im Pistenrandbereich etc.

Bspw. in der Schweiz werden Inhalt und Umfang der VSP bestimmt durch die Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS). Diese sog. SKUS-Richtlinien gelten in der Schweiz gemäß höchstrichterlicher Rechtsprechung als Maßstab für die pflichtgemäße Sorgfalt. Ergänzt werden diese SKUS-Richtlinien durch die von der juristischen Arbeitsgruppe des Schweizer Seilbahnverbandes geschaffenen Richtlinien mit Erläuterungen zur Verkehrssicherungspflicht auf Pisten. Beides dient den Verantwortlichen als detailliertes Pflichtenheft für ihre Aufgaben, Schneesportabfahrten anzulegen und herzurichten und die zur Gefahrenabwehr zumutbaren Vorsichts- und Schutzmaßnahmen zu treffen. (Ähnliches existiert z.B. auch in Österreich mit dem Leitfaden für den Pisten- und Rettungsdienst von Lamprecht/Schröcksnadel: Die Verkehrssicherungspflicht für Skiabfahrten).

Zum zeitlichen Geltungsbereich: Die Verkehrssicherungspflicht gilt nur während der Zeit, während der die Pisten vom Verkehrssicherungspflichtigen für die Benützung freigegeben werden. Das ist in der Regel während der Bahnbetriebszeiten und bis zum Ende des Pistenbetriebs, d.h. bis zur Schließung der Pisten (= Zeit der letzten Kontrollfahrt). Die Unternehmen müssen dann die Abfahrten unterhalten und vor allem die Möglichkeit haben, die Pisten maschinell zu präparieren, und zwar auch unter Einsatz von Frontfräsen und Seilwinden.

So einheitlich – vorwiegend bedingt durch Rechtsprechung und die international geltenden FIS-Regeln (oder z.B. den o.g. SKUS-Richtlinien der Schweiz und den Verhaltensregeln im POE Pistenordnungsentwurf in Österreich) – die Grundsätze der Verkehrssicherungspflicht in den einzelnen Ländern sind, so unterschiedlich sind die einzelnen gesetzlichen Haftungsgrundlagen. Diese können Sie in dem vom IV. Studienausschuss der OITAF erarbeiteten Ländervergleich nachlesen, der in Kürze in verschiedenen Sprachen veröffentlicht wird.

Grundsätzlich werden die Umsetzung der Seilbahn-Richtlinie und der Abschluss der Erarbeitung der CEN-Normen ein entscheidendes Stück „Annäherung“ der einzelnen Rechtssysteme bringen. Eine „Vereinheitlichung“ der Haftungsvorschriften im Seilbahnbereich wird es aber im europäischen Raum deshalb noch lange nicht geben.

Hervorheben möchte ich: Wer Verkehrssicherungspflicht sagt, meint damit zugleich zweierlei: Einerseits welche Maßstäbe der Sicherheit er aufstellt und andererseits wer im Falle des Versagens dieser Maßstäbe dafür einzustehen hat. Einige Beispiele sollen dies verdeutlichen:

3) Aktuelle Einzelthemen zur Haftung

Lawinengefahr - Freeriding

Verschiedene Lawinenabgänge auf gesicherte Pisten in den letzten Wintern haben erneut die Frage der Verantwortlichkeit für Unfälle auf und außerhalb der Pisten in das Interesse der Öffentlichkeit gerückt. Auslöser dieser Lawinen waren

menschliches Fehlverhalten und oft auch Unvernunft von Variantenfahrern, Snowboardern, Tourengern oder eben sog. Freeridern.

Während in früheren Jahren vorwiegend die Frage nach der Verkehrssicherungspflicht der Pistenhalter gestellt wurde, ist jetzt mehr Gewicht auf eine Klärung der Verantwortungsbereiche der Pistenhalter, der öffentlichen Dienststellen und der Skifahrer gelegt. Besonderes Augenmerk ist dabei auf das Befahren von Hängen im Bereich von Pisten und Liftanlagen zu legen. Es ist selbstverständlich nicht damit getan, den einzelnen Beteiligten die Verantwortung bei Unfällen anzulasten. Vielmehr ist es erforderlich, geeignete Sicherungsmaßnahmen zu treffen und über diese und deren Notwendigkeit die Öffentlichkeit laufend und eindringlich zu informieren.

In Bayern denkt man derzeit über eine Ergänzung des einschlägigen Gesetzes nach (Art. 24 Landesstraf- und Verordnungsgesetz - LStVG), um eine rechtliche Handhabe zu schaffen. Dadurch wäre eine Rechtsgrundlage vorhanden, damit die Gemeinden für die Dauer des Pistenbetriebs untersagen können, Gelände im Nachbarbereich geöffneter und markierter Pisten zu betreten oder zu befahren, wenn dadurch eine Gefahr für die Sicherheit der Pistenbenutzer entstehen kann.

Inwieweit man eine solche Gefahr ab einer bestimmten Lawinenwarnstufe sehen kann, sollte m.E. aber international abgestimmt werden. Ebenso sollte ein gemeinsames Vorgehen hinsichtlich Überlegungen in Bezug auf „Pistenwächter“ oder eine „Pistenpolizei“ angestellt werden. Brauchen wir solche Kontrollinstanzen? Können wir sie uns denn leisten (ist nicht nur finanziell gemeint)? Wollen wir überhaupt, dass der Sport in freier Natur derart reglementiert wird?

Nach dem Vorarlberger Sportgesetz ist heute schon die Sperrung und Ahndung auch in den fraglichen kleineren außenliegenden Hangbereichen außerhalb von Skiabfahrten möglich. Auch in Frankreich existieren durch sog. Bürgermeister-Erlässe Möglichkeiten zu Sperrungen.

Auch das österreichische Rechtssymposium befasste sich in diesem Jahr mit den Fragen, ob der Pistenhalter berechtigt, allenfalls sogar verpflichtet ist, das Verhalten der Pistenbenutzer – u.U. auch außerhalb der Pisten – zu überwachen sowie Verstöße gegen die Regeln für dieses Verhalten abzustellen oder sonst zu ahnden. In der von Dr. Reindl und Dr. Stabentheiner veröffentlichten Zusammenfassung sind folgende Thesen enthalten:

- 1) Die Einrichtung eines Pistenüberwachungsdienstes mit der Aufgabe, die Einhaltung der Pistenregeln durch die Pistenbenutzer zu kontrollieren und allfällige Verstöße zu ahnden, ist von der Pistensicherungspflicht **nicht** umfasst.
- 2) Ein Pistenhalter kann grundsätzlich davon ausgehen, dass die Pistenbenutzer die von ihm ausgesprochenen Verbote (besonders wenn sie kurz begründet sind, z.B. „wegen Lawinengefahr gesperrt“, „Gesperrt! Präparierungsarbeiten“) einhalten und daher grundsätzlich keine besonderen Maßnahmen und organisatorischen Vorkehrungen (eigenes Personal, „Wachposten“, Videoüberwachung) zur Sicherstellung der Befolgung erforderlich sind.

In Südtirol wird beim fahrlässigen Auslösen einer Lawine ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eingeleitet. Meines Wissens gibt es diesen Tatbestand nur im italienischen Strafgesetzbuch. In den anderen Alpenländern wird das Auslösen einer Lawine direkt nicht geahndet.

Fehlen spezifische Gesetze, die dem Pistenhalter, eine Ahndung ermöglichen, - dies gilt im übrigen ganz allgemein beim Vorgehen gegen Pistenrowdys - so empfiehlt sich, die Sanktionsmöglichkeiten bei den Beförderungsbedingungen aufzunehmen. Als Maßnahmen zur tatsächlichen Durchsetzung des Ausschlusses von der Beförderung kommen hauptsächlich organisatorische Maßnahmen in Betracht (Verständigung des Liftpersonals über Funk; elektronische Sperrung der Liftkarte...).

In der Schweiz hat man einen anderen Weg zur Lawinenprävention und -information beschritten: „Checkpoints statt Pistenpolizei“. In den Schweizer Wintersportgebieten werden sog. Freeride-Checkpoints eingerichtet. Diese Informationstafeln rufen dem Benutzer in Erinnerung, dass er sich außerhalb der markierten und gesicherten Abfahrten, d.h. im freien Gelände, ausschließlich auf eigenes Risiko bewegt. Sie warnen ihn mit Hilfe der Lawinenwarnleuchte ab Gefahrenstufe 3 („erhebliche Lawinengefahr“) und vermitteln ihm Informationen von Fachgremien wie des Eidgenössischen Instituts für Schnee- und Lawinenforschung und der SKUS.

Problem ist nur: in der Schweiz gilt die Warnung ab Lawinenwarnstufe (LWS) 3, in Österreich erst ab LWS 4. Schon diese Diskrepanz könnte zur Verunsicherung des Freeriders führen. Hat denn jeder Freerider einen Freibrief unterhalb dieser Lawinenwarnstufen? Kann er also dann ungehindert und gefahrlos in die Nachbarhänge des organisierten Skiraums einfahren? Konkrete Beurteilungen des Zustandes außerhalb gesicherter Pisten durch Seilbahnunternehmen sollten aus Haftungsgründen unterlassen werden. Generelle Aussagen sind dagegen im Sinne von Serviceleistungen zu verstehen (z.B. Aushängen des Lawinenlageberichts).

Eine internationale Vereinigung wie die OITAF könnte gewisse Standards erarbeiten, damit sich der Skifahrer, Snowboarder, Freerider oder Tourengeher auf eine einheitliche Regelung einstellen kann. Solche Regelungen besitzen letztlich auch einen erzieherischen und einen abschreckenden Aspekt, hätten also präventiven Charakter.

Veranstaltungen (Skirennen, Wettkämpfe):

Ein weiteres Beispiel möglicher Haftungsfälle ist die Absicherung einer Veranstaltung oder die Absperrung einer Rennstrecke bei Skirennen oder sonstigen Wettkämpfen. Für die Absicherung einer Rennstrecke ist im allgemeinen aber nicht das Seilbahnunternehmen oder der Pistenhalter zuständig, sondern der Veranstalter des Rennens.

Ich möchte hier nicht auf internationale Skirennen eingehen, die standardisiert nach der internationalen Skiwettkampfordnung der FIS (IWO) geregelt sind. Vielmehr sind es die vielen „kleinen“ Skirennen, die örtliche Skiclubs in Ihren Skigebieten austragen und die oft „per Handschlag“ oder eben nur mündlich abgesprochen werden. Passiert dann ein Unfall mit einem unbeteiligten Dritten auf der Piste neben der Fläche des

Skirennens, will keiner für die Sicherungsmaßnahmen verantwortlich gewesen sein. Ein schriftlicher (Benützungs-)Vertrag fehlt (letztlich entscheidet Beweisfrage).

Grundsätzlich haftet der Wettkampfveranstalter gegenüber den Teilnehmern am Wettkampf, gegenüber den Zuschauern und gegenüber unbeteiligten Dritten, wie z.B. anderen Skifahrern. Aufgrund ihrer Verkehrssicherungspflicht sind die Seilbahnunternehmen und Pistenhalter aber verpflichtet, die zur ungefährlichen Abwicklung erforderlichen Weisungen (Sperrungen, Überwachung) zu erteilen. Durch die Mithilfe bei der technischen Organisation von Rennen (Herrichten der Piste, Ausflaggen, Torstangen-Transport etc.) übernehmen die Seilbahnunternehmen und Pistenhalter zusätzliche Verantwortung.

Deshalb sollte bei Veranstaltungen aller Art der Pistenhalter bzw. der Seilbahnunternehmer darauf achten, einen Vertrag hinsichtlich der Haftungsübernahme mit dem Veranstalter abzuschließen (sog. Haftungs-Freizeichnungs- oder Freistellungserklärung). In diesen Freistellungserklärungen werden die einzelnen Rechte und Pflichten jeder Vertragspartei (z.B. Absicherung der Rennstrecke von der „normalen“ Piste) genau definiert. Und: der Veranstalter stellt darin den ansonsten verkehrssicherungspflichtigen Pistenhalter oder das Seilbahnunternehmen von jeder Haftung frei.

Die meisten Seilbahnverbände haben solche Erklärungen als Musterformular vorbereitet, die Sie verwenden können, um sich vertraglich abzusichern. Aber bitte tun Sie es auch, um im Ernstfall Regressansprüche und zivilrechtliche und vor allem auch strafrechtliche Haftungsansprüche zu vermeiden.

Motorschlitten / Skidoos:

In vielen Wintersportgebieten werden zunehmend Motorschlitten, sog. Skidoos eingesetzt, sei es direkt von den Bergbahngesellschaften, von der Bergwacht oder von einzelnen Anliegern wie Hüttenwirten etc. Grundsätzlich hat ein verantwortungsbewusster Pistenbenützer deshalb im heutigen Pistenbetrieb mit Motorschlitten zu rechnen.

Egal ob diese motorisierten Schneefahrzeuge unter den Begriff des Kraftfahrzeuges fallen und damit straßenverkehrsrechtlichen Regelungen unterliegen oder nicht (Schweiz ja; analoge Anwendung in Österreich strittig; in Deutschland nein). Zur Vermeidung von Unfällen sollten allgemein gültige Regelungen zu Sicherheitsanforderungen, zur Haftpflichtversicherung u.ä. geschaffen werden. Leider existiert für Motorschlitten keine internationale Norm, wie es sie z.B. als DIN-Norm und hoffentlich bald als europäische (EN-)Norm für Pistenpflegegeräte (Pistenraupen) und deren Sicherheitsanforderungen gibt.

Aber das Rechtssymposium hier in Österreich hat sich bereits im Jahr 1997 mit dieser Thematik befasst und verschiedene Thesen aufgestellt, die ich kurz nennen möchte:

Mit Motorschlitten ist möglichst außerhalb der Piste zu fahren. Beim Einsatz von Motorschlitten auf Pisten sind folgende Sorgfaltspflichten zu beachten:

- Es ist möglichst an übersichtlichen Stellen und am Rand der Piste zu fahren.
- Die Geschwindigkeit ist den objektiven Gegebenheiten anzupassen; an engen und unübersichtlichen Stellen ist möglichst langsam zu fahren, und es sind akustische Warnsignale zu geben.
- Die Erkennbarkeit des Motorschlittens ist durch geeignete Maßnahmen, wie etwa durch eingeschaltete Scheinwerfer oder ein an einer Stange befestigtes, hoch aufragendes Fähnchen, so weit wie möglich zu erhöhen.
- Der Motorschlitten darf nur eingesetzt werden, soweit dies zu Rettungszwecken und bei betrieblicher Notwendigkeit erforderlich ist.

Darüber hinaus wird empfohlen, an deutlich sichtbarer Stelle (Einstiegsstellen von Aufstiegsanlagen im Tal, Orientierungstafeln) einen allgemeinen Hinweis anzubringen: „Achtung! Motorschlitten/Motorisierte Schneefahrzeuge im Einsatz“).

Folgende weitere Details können in einer betriebsinternen Anweisung außerdem geregelt werden: Voraussetzungen für Fahrer (Beauftragung, Mindestalter, Führerschein, Nachweis entsprechender Kenntnisse und Befähigungen u.a.); Instandhaltung; Fahrvorschriften etc.

Die Mitarbeiter, die mit Motorschlitten im Rahmen des Anlagen-, Pisten- und Rettungsdienstes unterwegs sind, sind anzuweisen, strikt diese Inhalte, eventuelle Sonderbestimmungen der Betriebsgenehmigung (Ausnahmegenehmigung) und weitere betriebsinterne Regelungen zu beachten.

Wie dringend und wünschenswert international einheitliche Regelungen wären, zeigt ein Urteil des OLG München, das erst kürzlich entschieden wurde (OLG München Az: 7 U 4714/01 vom 24.04.2002):

Ein 12-jähriger Skifahrer war nach erfolgreich absolvierter Teilnahme an einem Riesenslalom geraume Zeit nach dem Ende des Rennens mit einem Skidoo zusammengestoßen, mit dem ein Bergwachtangehöriger, der zu einem Unfall gerufen wurde, befördert wurde. Der Zusammenstoß ereignete sich auf der Piste nach einer uneinsehbaren Hangkante, über die der 12-Jährige gesprungen war. Er zog sich dabei schwerste Verletzungen mit Dauerschäden zu. Das OLG sprach dem Verletzten aufgrund seines Mitverschuldens von 1/3 nur 2/3 des Schadensersatzes und ein Schmerzensgeld in Höhe von DM 100.000,-- (über 51.000,-- €) zu. Zum Ersatz des Schadens wurden der Fahrer und die Liftgesellschaft als Halterin des Skidoos als Gesamtschuldner verpflichtet.

Neben den Ausführungen zur Verkehrssicherungspflicht allgemein hat das Gericht das Verschulden zu 2/3 damit begründet, dass durch den Betrieb eines Skidoos eine atypische Gefahr geschaffen wurde. Es wurden keinerlei Sicherheitsmaßnahmen ergriffen, insbesondere wurde der mitgenommene Bergwachtmann nicht zur Hangkante vorausgeschickt, um die Piste zu sichern. Zudem war der Skidoo mit keinerlei optischen und akustischen Warneinrichtungen ausgerüstet. Zumutbar wäre möglicherweise auch die Wahl einer anderen Strecke auf der Piste gewesen, bei der Sichtkontakt mit herabfahrenden Pistenbenützern gewährleistet gewesen wäre. Zu allem Überflus fehlte die erforderliche behördliche (Ausnahme-)Genehmigung zum Betrieb des Skidoos.

Die Mitverantwortlichkeit des verletzten Jugendlichen zu 1/3 hat das Gericht mit dem Verstoß gegen die FIS-Regeln 1 und 2 (Sichtfahrgebot und allgemeiner Gefährdung) begründet.

Wären die o.g. Maßnahmen und Sicherungsanforderungen durch den Fahrer und die Halter des Skidoos eingehalten worden, wäre dieser Unfall zu vermeiden gewesen.

Weitere Einzelthemen:

Bei folgenden Problemkreisen könnten wir nun noch über Ihre Sicherungspflichten und über Haftungsfragen referieren:

- Pistenraupen (Seilwinden; Frontfräsen);
- Rodelbahnen (Sommer- und Winter);
- Fun-Parks, Halfpipes; Snowboarder; Carver;
- Wanderwege; Klettersteige;
- Mountainbike-Strecken;
- Pistenrowdys ...

Aber über diesbezügliche Sicherheitserfordernisse wurde in der Vergangenheit schon viel geschrieben und gesprochen. Ich unterstelle einfach, dass Sie in Ihren Unternehmen alles Erforderliche zur Sicherung getan haben!

Weitere Aspekte aktueller Haftungsfragen beschert uns neuerdings natürlich auch die EU (Ausnahme: Schweiz). Die Seilbahn-Richtlinie vom Mai 2000 wird derzeit in allen Mitgliedsländern der EU in nationales Recht umgesetzt (sollte schon seit Mai 2002 erledigt sein), und wird in einigen Bereichen ein Umdenken erfordern.

Eine sog. Umwelthaftungs-Richtlinie ist auf europäischer Ebene im Entstehen. Sie wird die Haftung für Betreiber umweltgefährdender Anlagen verschärfen (und wird zumindest die Haftpflichtversicherungen beschäftigen). Auch hier könnten neue Haftungsfragen auf Sie als Unternehmer zukommen.

4) Organisationsverschulden

Themenübergreifend für alle Haftungsfälle und Verkehrssicherungspflichten ist aber der Aspekt des „Organisationsverschuldens“. Bitte bedenken Sie, zivilrechtliche Ansprüche sind versicherbar. Die strafrechtliche Verfolgung und Verurteilung trifft aber stets Sie als Person, nicht das Unternehmen.

Das höchste Gericht der Schweiz hatte einen Fall zu entscheiden, den ich unter den Titel stellen möchte: „Abwesenheit schützt vor Strafe nicht“. (BGE 125 IV 9ff.)

Sachverhalt: Skifahrer befuhren eine geöffnete Piste; es löste sich eine Lawine, ein Skifahrer starb. Das Schweizer Bundesgericht verurteilte den Unternehmensleiter der Seilbahngesellschaft wegen fahrlässiger Tötung.

Das Besondere des Falles lag darin, dass am Unfalltag der Unternehmensleiter / Direktor (= 1. Verantwortlicher) im Krankenhaus lag, dass der „Pistenchef“ / stv. Betriebsleiter (= 2. Verantwortlicher) seinen Dienst erst nach mehrtägiger

Abwesenheit wieder aufnehmen und dass eine Stellvertretung für diese Doppelabwesenheit nicht vorgesehen war.

Das Bundesgericht hält fest, dass das Seilbahnunternehmen verpflichtet ist, „für die Sicherheit der Piste zu sorgen. Es hat deshalb alle Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die einen Unfall ... verhindern. Dazu gehört insbesondere die Pflicht, ein ausreichendes „Sicherheitsdispositiv“ (= Organisationsplan, wer ist wann wofür zuständig ...) aufzustellen.

Das Schweizer Bundesgericht nennt Elemente für ein ausreichendes „Sicherheitsdispositiv“:

1) Es ist eine Person zu bestimmen, die für die Sicherheit der Piste zuständig und verantwortlich ist. Für den Fall der Abwesenheit dieser Person ist die Stellvertretung zu regeln.

2) Fehlt eine Stellvertretung, dürfen die Verantwortlichen nicht darauf vertrauen, dass andere Mitarbeiter die Verantwortung übernehmen und das Notwendige veranlassen. Die Verantwortung bleibt bei der zuständigen Person und deren Stellvertreter.

3) Die zuständige Person muss über alle Informationen verfügen, damit sie die Sicherheit der Piste beurteilen kann. Zu diesem Zweck sind die Informationen laufend aufzuzeichnen, zu sammeln und auszuwerten.

4) Ist die zuständige Person einige Tage abwesend, muss sie am ersten Arbeitstag so gut informiert werden, dass sie die Gefahren auf der Piste beurteilen kann.

5) Es braucht eine klare Regel, dass die Piste nur dann geöffnet werden darf, wenn die Sicherheit hinreichend geklärt ist - im Zweifel ist die Piste zu schließen.

Fazit: Auch wenn dieser Lawinen-Unfall nicht auf jedes Unternehmen übertragbar ist, so lässt sich eine solche Fallgestaltung bspw. auch auf rein technische Wartungs- und Überprüfungsfehler übertragen, die zu einem Unfall führen können.

Eine gute Organisation von Seilbahnunternehmen ist nicht nur aus technischer und wirtschaftlicher Sicht notwendig. Eine Fülle von Rechtsvorschriften und technischen Regeln stellt umfangreiche organisatorische Forderungen an den ordnungsgemäßen Betrieb. Die Organisation hat dabei nicht nur den eigentlichen Anlagenbetrieb von der Inbetriebnahme über die Betriebsführung bis zur Instandhaltung zu berücksichtigen, sondern weitere Forderungen, wie z.B. zur Genehmigungs- und Auflageneinhaltung oder zum Arbeits- und Umweltschutz.

Durch mangelnde Erfüllung von Sorgfaltspflichten bzw. einer unzureichenden Organisation steigt Ihr Haftungsrisiko. Der Ruf nach einem „gerichtsfesten Unternehmen“ wird laut, nach mehr Sicherheit - Sicherheit hier verstanden als Freiheit von Risiken aller Art über einem Restrisiko. Diese Sicherheit wird durch Technik und Organisation erzeugt und wird auch bei Überprüfung von Organisationsmaßnahmen in Ermittlungs- und Gerichtsverfahren, vor allem im Strafrecht geprüft. Dies ist von besonderer Bedeutung, da es hier keine Betriebshaftpflicht gibt, man verliert sein privates Geld und seine private Freiheit.

Ein Organisationsverschulden wird als Verstoß gegen die Sorgfaltspflichten gewertet, deren Verletzung zum Schadenersatz verpflichtet. Auf das Unternehmen bezogen bedeutet diese Sorgfaltspflicht eine Pflicht zur Organisation, um die dem Seilbahnunternehmen immanenten Gefahren zu beherrschen.

Dies führt zu

Anweisungspflichten
Auswahlpflichten
Überwachungspflichten

des jeweiligen Vorgesetzten gegenüber seinen per Delegation beauftragten Mitarbeitern. Wichtig ist, von Hierarchie-Ebene zu Hierarchie-Ebene jeweils

Aufgabe,
Kompetenz und
Verantwortung

zu delegieren. Liegen diese Voraussetzungen bei mehreren Vorgesetzten innerhalb einer Linie nicht vor, so würde neben dem jeweiligen eigentlich handelnden Mitarbeiter die gesamte Führungslinie bis hin zum Organ des Unternehmens haften. Denn das Prinzip der Allzuständigkeit („jeder macht alles“) kann zur Haftung aus Organisationsverschulden führen.

Die Umsetzung dieser Organisationspflichten sollte durch die Festlegung einer Aufbau- und Ablauforganisation (als Anweisungssystem oder als Nachweis- bzw. Entlastungssystem) erfolgen. (Aufbau = wer und was? Ablauf = wie und wann?).

Zum Nachweis aller Anweisungs-, Auswahl- und Überwachungspflichten ist eine klare Delegation von Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung nötig. Dabei bedeutet festgelegte Organisation eine Dokumentation in Form von Organigrammen, Aufgabenbeschreibungen, Stellvertreterregelungen etc. in Handbüchern, Verfahrensanweisungen und Arbeitsanweisungen. Arbeitsanweisungen sind zur Sicherheit aller Parteien (im Extremfall auch für den Staatsanwalt) jeweils schriftlich abzufassen und auch gegenzeichnen zu lassen. (VDS hat z.B. „Musterdienstsanweisungen“ erarbeitet + „Leitfaden für Seilbahnunternehmen“ mit Elementen zum Aufbau von Managementsystemen für die Bereiche Umweltschutz, Qualitätssicherung und Arbeitsschutz). (Ähnliches liegt auch vom Verband der österreichischen Seilbahnen vor).

Man spricht dann von einer „gerichtsfesten“ Organisation. Sie kann sehr gut auf Basis der teilweise bereits eingeführten Managementsysteme zur Qualitätssicherung oder Umweltschutz durch entsprechende Erweiterungen gestaltet werden. (Beispiel Skilifte Lech/Arlberg mit Folien)

Einer „gerichtsfesten“ Organisation wird insbesondere erheblicher Mehraufwand entgegengehalten, der auch vorliegen mag. Aber: was ist Sicherheit wert? Wie hoch ist ein Imageverlust bei Mitarbeitern, Kunden, Öffentlichkeit, Behörden, Kapital- und Kreditgebern, Versicherungen zu bewerten? Welche Risiken wollen Sie als Führungskräfte tragen?

5) Schlussbemerkung

Dies war jetzt nur ein kurzer Abriss von Haftungsfragen in verschiedenen Bereichen. Diese Themen stehen alle nicht auf der Wunschliste eines Unternehmers (wie die SKUS in der Schweiz so schön formulierte). Aber wir sollten nach Möglichkeit andere und uns vor materiellen und immateriellen Schäden bewahren (besonders vor schwerem menschlichem Leid).

Deshalb sind ständige Weiterbildungen, nicht nur im technischen Bereich, sondern auch im juristischen Bereich wie sie die OITAF in Form solcher Seminare bietet äußerst wichtig, um Sicherheit und Qualität der Leistungen zu steigern.

Als „Fazit“ würde ich ziehen: Ein Unternehmer hat zwar ein großes Risiko und trägt viel Verantwortung. Er hat aber auch große Befugnisse und Gestaltungsmöglichkeiten. Als Führungskraft begegnen Sie täglich neuen Herausforderungen, die den Alltag immer spannend und nie langweilig machen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allzeit eine glückliche Hand bei all' Ihren Entscheidungen!

Verfasserin:

Rechtsanwältin Helga Wagner

Schelmengraben 6
D-93059 Regensburg
Tel. 0049-(0)941-8702498
Fax 0049-(0)941-893183
e-mail: Helga_Wagner@t-online.de

R 8 a:HaftungSchr.doc