

Sorgfaltspflichten in Schneesportgebieten

Workshop 2

Jürg Schweizer, Romano Pajarola, Martina Sättele, Jürg Trachsel

Teilnehmende: rund 20 Pisten- und Rettungschef, und einige weitere Seminarteilnehmende

1 Einleitung

Die Sorgfaltspflichten in Skigebieten sind grundsätzlich gut bekannt und etabliert. Die Grundlage bildet die Verkehrssicherungspflicht, wie sie in den einschlägigen Dokumenten der SKUS und von Seilbahnen Schweiz beschrieben ist.

In einem ersten Teil im Workshop präsentierte Jürg Schweizer einige Unfälle in Schneesportgebieten, die in den letzten 10 Jahren zu juristischen Beurteilungen geführt haben.

Ein wesentliches Element der Sorgfaltspflichten ist ein Sicherheitskonzept. Martina Sättele und Theo Zaugg stellten das Sicherheitskonzept für das Gebiet Parsenn vor. Nach einer kurzen Umfrage, wurde diskutiert, wie ein solches am besten zu erstellen ist.

Romano Pajarola präsentierte darauf, wie im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht in den Ausbildungskurse von Seilbahnen Schweiz die Sorgfaltspflichten umschrieben sind.

Abschliessend diskutierten die Teilnehmenden ein Fallbeispiel zum Gleitschnee, insbesondere die Problematik der unter Umständen lange andauernden Gefährdung.

2 Unfallgeschehen mit rechtlichen Folgen

Im Folgenden werden fünf ausgewählte Lawinenereignisse in Schneesportgebieten kurz beschrieben, die zu Gerichtsverfahren führten. In allen Fällen wurde von der zuständigen Staatsanwaltschaft ein Mitarbeiter des SLF als Sachverständiger beigezogen.

Zermatt, Grünsee, 31. Dezember 2009

Eine Gruppe von sieben Variantenfahrern (2 Erwachsene, 5 Kinder) lösten beim Befahren einer wilden Piste



Abb. 1. Situation Grünsee (roter Kreis: Restaurant/Lodge). In blau die Skipiste, in gelb der Bereich der wilden Piste, wo sich die Lawine löste und im Bereich der Kurve die Skipiste verschüttete. Links oben die Bergstation Hohtälli (Foto: J. Schweizer/SLF).

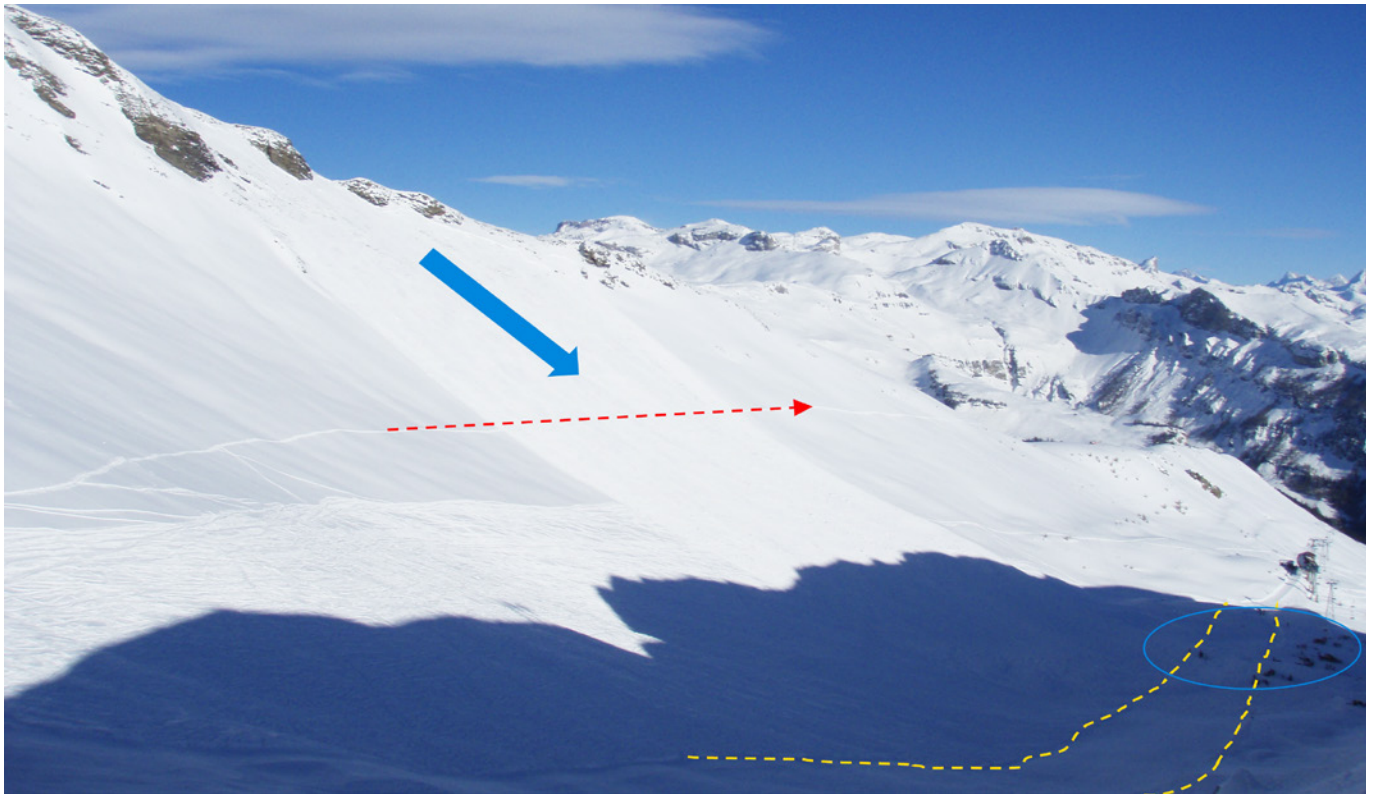


Abb. 2. Situation Anzère, Combe de Serin. Die rote gestrichelte Linie zeigt die Spur, wo die drei Variantenfahrer oberhalb der Piste traversiert haben. In orange der ungefähre Pistenverlauf und in blau die Lawine und der ungefähre Bereich, wo die Piste verschüttet wurde. Am rechten Rand ist die Zwischenstation der Sesselbahn Les Rousses-Combe de Serin-Le Bâte erkennbar (Foto: Kapo VS).

eine Lawine aus, die Teile der darunter liegenden geöffneten Piste verschüttete (Abb. 1). Drei der Kinder wurden verschüttet, ohne schwerwiegende Folgen. Auf der Piste wurden keine Personen erfasst; die auf der Piste sich befindlichen Skifahrer konnten rechtzeitig anhalten. Die prognostizierte Gefahrenstufe für das Unfallgebiet war erheblich (Stufe 3). Am Morgen des Unfalltages war im Bereich der Unfallstelle an 4 Orten gesprengt worden; eine Sprengung war positiv. Die Piste wurde anschliessend geöffnet. Die Bergbahngesellschaft erstattete bei der Staatsanwaltschaft Strafantrag wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs. Nachdem der Gruppenverantwortliche in erster Instanz freigesprochen wurde, entschied das Bundesgericht schliesslich (6B_410/2015 vom 28. Oktober 2015), dass der Verantwortliche freizusprechen sei, da der Lawinenabgang weder für die Sicherheitsverantwortlichen der Bahngesellschaft noch für den Verantwortlichen erkennbar gewesen sei, weshalb keine Sorgfaltspflichtverletzung vorliege.

Anzère, Combe de Serin, 27. Dezember 2009

Drei Variantenfahrer querten einen grossen Hang oberhalb einer Piste und lösten dabei eine Lawine aus, die auf die darunterliegende geöffnete Piste niederging (Abb. 2). Zwei Skifahrer auf der Piste wurden erfasst und erlitten leichte Verletzungen. Die prognostizierte Gefahrenstufe für das Unfallgebiet war erheblich (Stu-

fe 3). Im Hang oberhalb der Piste wurde an den Vortagen (23., 25. und 26. Dezember 2009) gesprengt. Die Piste war also gesichert. Die drei Variantenfahrer wurden erstinstanzlich wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs verurteilt. Nachdem das Kantonsgericht die drei Variantenfahrer freigesprochen hatte, hiess das Bundesgericht die Beschwerde gut (6B_403/2016 vom 28. November 2017) und wies das Kantonsgericht an, die drei Variantenfahrer zu verurteilen, was dieses mit Urteil vom 29. Mai 2018 machte. Das Bundesgericht argumentierte, dass die drei Variantenfahrer angesichts ihrer Erfahrung, der Informationen aus den Lawinenbulletins und den aufgestellten Warnschildern darauf hätten verzichten müssen, den Hang oberhalb der Piste zu queren. Indem sie die Gefahrenwarnungen nicht beachtet hätten, hätten sie ihre Sorgfaltspflicht schuldhaft verletzt.

Saas Fee, Felskinn, 7. Dezember 2011

Eine Skilehrerin mit ihrem spanischen Skischüler fuhr bei schlechter Sicht vom Felskinn-Tunnel auf dem geöffneten Skiweg zur Piste auf den Feegletscher, als sich oberhalb der Traverse eine Lawine löste und die beiden erfasste und vollständig verschüttete. Die Skilehrerin konnte lebend geborgen werden, das verunfallte Kind verstarb noch am gleichen Tag. Am Morgen des Unfalltages hatten die Verantwortlichen der Bergbahn Sprengungen mittels Sprengseilbahn durchgeführt. Es wurden fünf Sprengsätze gezündet, die meist ober-

flächliche Lawinen auslösten. Die Staatsanwaltschaft erhob Anklage gegen den Pisten- und Rettungschef und seinen Stellvertreter wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs. Das Bezirksgericht Visp verurteilte die beiden Angeklagten. Der stellvertretende Pisten- und Rettungschef erhob Beschwerde, worauf das Kantonsgericht ihn freisprach. Die Verurteilung des Pisten- und Rettungschef wurde damit begründet, dass im Anrissgebiet, in dem die Unfalllawine höchstwahrscheinlich anbrach, nicht gesprengt und damit die Piste nicht vollständig gesichert worden war.

Portes du Soleil, 14. Januar 2019

Zwei Patrouilleuren lösten beim Sprengen eine Lawine aus. Beide wurden erfasst, einer verstirbt. Die Sprengpatrouille befand sich zum Zeitpunkt der Lawinenauslösung im oberen, bereits mehr als 30 Grad steilen Teil des zu sprengenden Hanges. Die prognostizierte Gefahrenstufe für das Unfallgebiet war gross (Stufe 4). Die Staatsanwaltschaft leitete eine Untersuchung wegen fahrlässiger Tötung ein; das Verfahren wurde eingestellt.

Saas Grund, Hohsaas, 2. März 2024

Ein Skifahrer wurde auf dem geöffneten Skiweg, der von der Bergstation Hohsaas zum Triftgletscher führt, von einer kleinen Lawine erfasst und ganz verschüttet; er konnte nur noch tot geborgen werden. Die prognostizierte Gefahrenstufe für das Unfallgebiet war erheblich (Stufe 3+). Die Verantwortlichen hatten am Morgen im Bereich des Anrissgebietes zwei Sprengungen vorgenommen. Dabei löste sich ein Rutsch. Die Piste wurde danach geöffnet. Im Laufe des Morgens verschlechterte sich das Wetter und es kam zu Schneeverfrachtungen. Die Staatsanwaltschaft leitete eine Untersuchung wegen fahrlässiger Tötung ein; das Verfahren wurde eingestellt.

Die oben geschilderten Fälle werfen die folgenden Fragen auf:

- Fälle 1 und 2: Hat sich aufgrund der Urteile in den beiden ersten Fällen etwas verändert in Bezug auf die Pistensicherung für Lawinengelände oberhalb von Pisten?
- Fall 3: Werden in Sicherheitskonzepten potenzielle Lawinenanrissgebiete und Ausläufe systematisch erfasst und Änderungen durch Gletscherschmelze berücksichtigt?
- Fall 4: Sind Änderungen in Bezug auf das Risikomanagement von Sprengpatrouillen angezeigt?
- Fall 5: Wird tagsüber bei einer Wetterverschlechterung (nicht nur Erwärmung) eine Neubeurteilung vorgenommen?

Die Diskussion konzentrierte sich vor allem auf die Frage der Sicherung von Pisten, oberhalb deren sich Variantengelände befindet (Fälle 1 und 2). Dieses Gelände gilt als freies Gelände. Während freies Gelände grundsätzlich nicht gesichert wird, ist die Situation für Lawi-

nenhänge oberhalb von Schneesportabfahrten anders, diese Hänge müssen gesichert werden. Diese Praxis gilt unverändert seit dem Bundesgerichtsurteil zum Lawinenunfall im Skigebiet Elm (3. Februar 1985). Mit anderen Worten, die teilweise nicht konsistenten Bundesgerichtsurteile zu den Lawinenauslösungen durch Variantenfahrer in Zermatt und Anzère, haben keinen Einfluss auf die heutige Praxis. Nach wie vor gehört es zu den Sorgfaltspflichten, Lawinenhänge oberhalb von Pisten zu sichern, wenn dort ausgelöste Lawinen die Piste erreichen können.

3 Sicherheitskonzept

Martina Saettele (Bänziger Partner AG) stellte das neu erarbeitete Sicherheitskonzept für das Skigebiet Parsenn vor. Sie betont die Wichtigkeit der engen Zusammenarbeit zwischen dem beauftragten externen Fachbüro mit dem Pisten- und Rettungsdienst. Theo Zaugg vom Parsenn Rettungsdienst bestätigte, dass das Konzept nur Sinn macht, wenn dessen Umsetzung auf den Arbeitsalltag abgestimmt und in die Prozesse integriert ist, zum Beispiel auch in die Software, die der Dienst verwendet.

Alternativ kann das Sicherheitskonzept auch vom Pisten- und Rettungsdienst selbst erstellt werden. Das Musterbeispiel von SBS ist dafür eine gute Grundlage. Vor allem bei Schneesportgebieten mit komplexem Gelände ist allerdings darauf zu achten, dass eine systematische Erfassung sämtlicher potenzieller Lawinenanrissgebiete erfolgt, die mögliche Lawinengrösse abgeschätzt und potenziell gefährdete Objekte identifiziert werden. Dazu ist ein vollständiger, detaillierter Lawinenkataster, der mehrere Jahrzehnte von Lawinenbeobachtungen umfasst und bestehende Gutachten sehr wertvoll. Im Einzelfall können lawindynamische Berechnungen nötig sein, um die Auslauflängen und notwendigen Massnahmen wie Sperrungen abzuschätzen. Nützliche Hinweise zum Gefährdungspotenzial kann auch der CAT-Kartenlayer zum Lawinengelände liefern, der auf White Risk verfügbar ist. Dargestellt sind dort die möglichen Auslaufbereiche grosser Lawinen (Grösse 3). Es wurde betont, dass vor allem bei einem intern erstellten Sicherheitskonzept eine unabhängige Review (4-Augen-Prinzip) sinnvoll sei.

Eine kurze Umfrage unter den Anwesenden zeigte, dass die Sicherheitskonzepte etwa in zwei Drittel der Fälle durch Mitarbeiter des Schneesportgebiets und in einem Drittel durch ein externes Fachbüro erstellt wurde.

Die meisten Konzepte wurden innerhalb der letzten drei Jahre überarbeitet. Die Anwesenden erachten es als wichtig, dass auch bei extern erstellten Konzepten, Updates trotzdem intern gemacht werden können. Andernfalls muss bei kleinsten Neuerungen, wie etwa einem angepassten Pistenverlauf, immer wieder das externe Büro beauftragt werden muss.

Die wenigsten Sicherheitskonzepte beinhalten Schwellenwerte, ab denen bei einer bestimmten Neu-

schneemenge gesprengt werden soll – dies im Unterschied zu Sicherheitskonzepten für Verkehrsträger oder Gemeinden. Im Unterschied zu Strassendiensten sind in Schneesportgebieten die Schwellenwerte nämlich deutlich kleiner, was ihren Nutzen für Entscheidungen einschränkt. Je nach Lawinenproblem sind Schwellenwerte zudem nicht aussagekräftig. Schwellenwerte werden hingegen gelegentlich verwendet, um intern bestimmte betriebliche Abläufe zu organisieren.

4 Sorgfaltspflichten

Romano Pajarola stellte eine Zusammenfassung der in Schneesportgebieten zu beachtenden Sorgfaltspflichten vor. Sie basiert auf den SKUS- und SBS-Richtlinien und fliesst so in die Ausbildungen von SBS ein.

1. Markierte Pisten und Abfahrten (Schneesportanlagen)

- Unverzügliche Sperrung bei Lawinengefahr (Sperrsignal Nr. 13)
- Sichtbare Absperrung am Ausgangspunkt und auf Orientierungstafeln
- Tages-Sperrung erfordert Schlusskontrolle.
- Alle Pisten gesperrt: Bahnbetrieb einstellen oder Gäste klar informieren

2. Freies Gelände

- Ab Lawinenstufe 3: Warntafel Nr. 8 & Warnleuchte Nr. 8a aktivieren
- Regelmässig genutzte Ausfahrten in wilde Pisten ggf. ausnahmsweise sperren
- Das freie Gelände ist nicht gegen alpine Gefahren gesichert.

3. Allgemeine Pflichten

- Anlageplanung muss Lawinensicherheit berücksichtigen (Gutachten SLF/BAV)
- Verkehrssicherungspflicht gilt auch für Zugangs- und Verbindungswege
- Laufende Gefahrenbeurteilung durch ortskundige Fachpersonen
- Umfassendes Sicherheitskonzept erstellen:
 - Verantwortlichen benennen
 - Gefährdete Zonen bestimmen
 - Informationsfluss sicherstellen
 - Interventionsplanung (inkl. künstliche Lawinen Auslösung, Wiederöffnung usw.)
- Dokumentation

Die Anwesenden sind sich einig, dass dies eine gute Zusammenfassung ist. In der Diskussion wird betont, dass im freien Gelände ausschliesslich Lawinenzüge gesichert werden, die eine Gefahr für Schneesport- oder Seilbahnanlagen darstellen. Eine Sicherung des freien Geländes zu touristischen Zwecken, zum Beispiel fürs Variantenfahren, erfolgt nicht. Diese Haltung entspricht der SBS-Richtlinie Note 176.

5 Gleitschneelawinen

Gleitschneerisse und allenfalls nachfolgende Gleitschneelawinen stellen in gewissen Schneesportgebieten eine grosse Herausforderung für die Pistensicherung dar. Im Lawinenbulletin wird oft über lange Zeit das Gleitschneeproblem erwähnt, meist als sekundäre Gefahr, im Winter 2023/24, zum Beispiel, an rund 40 % der Tage. Was heisst das? Ist eine derartige Warnung für eine latente Gefahr sinnvoll? Muss sie beachtet werden?

Romano Pajarola präsentiert ein fiktives Beispiel zur Problematik:

Szenario: In einem mittelgrossen Skigebiet in der Schweiz wird an einem südexponierten Hang oberhalb einer roten Piste seit mehreren Tagen ein deutlich sichtbarer Gleitschneeriss beobachtet. Der Hang ist bekannt für gelegentliche Gleitschneebewegungen. Die Pistenverantwortlichen dokumentieren den Riss sporadisch mit Fotos und schriftlichen Einschätzungen – es ist keine Bewegung oder Veränderung sichtbar. Die Temperatur bleibt mild, die Schneedecke nass, aber stabil.

Am Tag X, um 10:45 Uhr – bei laufendem Skibetrieb – löst sich eine Gleitschneelawine spontan direkt oberhalb der roten Piste. Zwei Skifahrer werden mitgerissen, eine Person schwer verletzt. Es gab keine Sperrung oder spezielle Warnung entlang der Piste. Die letzte Einschätzung im Protokoll vor drei Tagen lautete: «Riss unverändert. Keine sichtbare Bewegung. Keine akute Abgangsbereitschaft. Beobachtung wird fortgesetzt.»

Die Anwesenden sind sich einig, dass Gleitschneelawinen kaum vorhersehbar sind und das Problem kaum mit temporären Massnahmen lösbar ist, ausser man würde wochenlange Sperrungen in Kauf nehmen. Die gängige Praxis besteht darin, Hänge zu beobachten, an denen die Schneedecke gleitet oder sich ein Riss gebildet hat. Die Beobachtung sollte mindestens täglich erfolgen, vor allem am Anfang beim Öffnen des Risses mehrmals täglich. In dieser Phase ist am ehesten eine Sperrung angezeigt. Wenn keine Bewegungen mehr erkennbar sind, kann in den meisten Fällen wieder geöffnet werden. Untersuchungen haben gezeigt, dass sich aus einem Gleitschneeriss in den allermeisten Fällen innerhalb der ersten drei Tage eine Lawine bildet (s. Seite 19, Abb. 3). Ist der Gleitschneeriss älter und ändert sich die Witterung nur unbedeutend, insbesondere wenn kein Niederschlag fällt, ist ein Abgang wenig wahrscheinlich. Bei Hängen, wo die Schneedecke regelmässig gleitet und die Bewegungen Infrastruktur gefährden, lohnen sich bauliche Massnahmen, oder zumindest die Installation einer automatischen Kamera, so dass die Gleitbewegung in hoher zeitlicher Auflösung (etwa alle 10 Min.) erfasst werden kann. Die Gleitschneeproblematik sollte Bestandteil des Sicherheitskonzeptes sein.

Für das oben erwähnte fiktive Beispiel bedeutet dies, dass es vertretbar war, die Piste offen zu halten, da der Gleitschneeriss alt war, keine Veränderungen beobachtet wurden und auch die Witterung unverändert war. In einem konkreten Fall müssten allenfalls zusätzliche Punkte berücksichtigt werden, die zu einer abweichenden Einschätzung führen könnten.