

Totalrevision 2019 «Die Verkehrssicherungspflicht auf Schneeanlagen» Richtlinien mit Erläuterungen

Dieses Dokument enthält die wesentlichen Änderungen gegenüber der Version von 2015 und wichtige Bestimmungen in den SBS-Verkehrssicherungspflicht-Richtlinien von 2019.

(Die Randnoten bezeichnen, auf welche Abschnitte der überarbeiteten SBS-Richtlinien sich die Kommentare beziehen. Es ist dabei zu beachten, dass die Nummerierung nicht mit der Version von 2015 übereinstimmt. Die Ziffern der ebenfalls totalrevidierten SKUS-Richtlinien von 2019 werden wie folgt zitiert: «SKUS-Richtlinien Ziff. *».)

1. Schneeanlagen (neu Kapitel II.)

Begriffe:

- Der Oberbegriff der «Schneeanfahrten» hat sich mit Blick auf die verschiedenen Sonderanlagen (Snowparks, Slow Slopes, Schlittelwege, Schneeschuh-routen etc.), die in den Schneeangebieten betrieben werden, als zu eng erwiesen und wird nicht mehr verwendet.
 - An seine Stelle tritt neu der Oberbegriff der «Schneeanlagen».
 - Die bisherigen gelb markierten «Abfahrtsrouten» werden nun als «Abfahrten» bezeichnet. Die Markierung bleibt unverändert.
 - Die Begriffe «Schneeanlage», «Piste», «Abfahrt», «Schneeanweg» und «Sonderanlage» werden in den SKUS-Richtlinien Ziff. 5–10 näher umschrieben.
- 11 Allen **Schneeanlagen** ist gemeinsam, dass sie markiert und vor alpinen Gefahren (Lawinen- und Absturzgefahr) gesichert werden. Es handelt sich um geschützte Schneeanflächen, die von den Anlagebetreibern den Schneeanportlern zum bestimmungsgemässen Gebrauch zur Verfügung gestellt werden.
- 13 **Pisten** sind präparierte Schneeanflächen. Sie werden vom Verkehrssicherungspflichtigen angelegt, markiert, nach Schwierigkeitsgraden eingestuft, umfassend hergerichtet, unterhalten und im Hinblick auf den Zustand von Markierung, Signalisation und Piste kontrolliert. Zur Sicherheit der Pistenbenutzer werden zudem Schlusskontrollen durchgeführt.
- 30 Die gelb markierten **Abfahrten** (früher: Abfahrtsrouten) sind allgemein zugängliche, nicht präparierte Flächen, die zum Ski- und Snowboardfahren bestimmt und geeignet sind.
- 32 Zur **Herrichtung der Abfahrten** gehören die Absperrung absturzgefährlicher Stellen sowie die Beseitigung oder Signalisation fallenartiger künstlicher Hindernisse in unmittelbarer Nähe der Mittelmarkierung oder innerhalb allfälliger seitlicher Begrenzungen. Als «unmittelbare Nähe» gilt der *Bereich bis maximal 15 Meter links und rechts der Mittelmarkierung* der Abfahrt.
- 37 Ob und gegebenenfalls in welchem Umfang **Sonderanlagen** angelegt, hergerichtet, unterhalten und gesichert werden, ergibt sich aus dem jeweiligen Benützungszweck der Anlage. Sonderanlagen sind im Minimum zu markieren und vor alpinen Gefahren zu sichern. Weitere spezifische Sicherungspflichten gelten für sie nur, soweit dies ausdrücklich erwähnt wird. (Eine sinngemässe Anwendung der Richtlinien ist allenfalls für Anlagen zu prüfen, für die es keine spezifischen Richtlinien oder Empfehlungen gibt.)

2. Anlage der Pisten und Abfahrten (neu Kapitel III.)

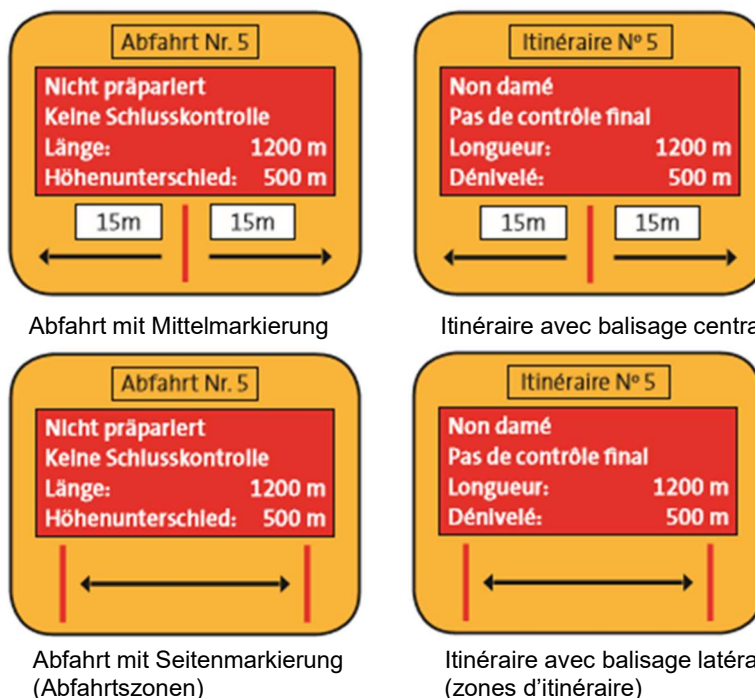
- 63 Neu sind nicht nur eigentliche Kreuzungen, sondern auch *Einmündungen* mit dem Gefahrensignal «Kreuzung» zu versehen.



7 Kreuzung
Croisement

3. Markierung und Signalisation (neu Kapitel IV.)

- 80 Pisten werden beidseitig markiert. Mittelmarkierungen bei Pisten sind nicht mehr zulässig.
- 84 Abfahrten sind in der Mitte mit gelber Farbe zu markieren, sie können aber auch beidseitig begrenzt werden. Möglich sind auch Abfahrtszonen, diese werden entsprechend signalisiert.



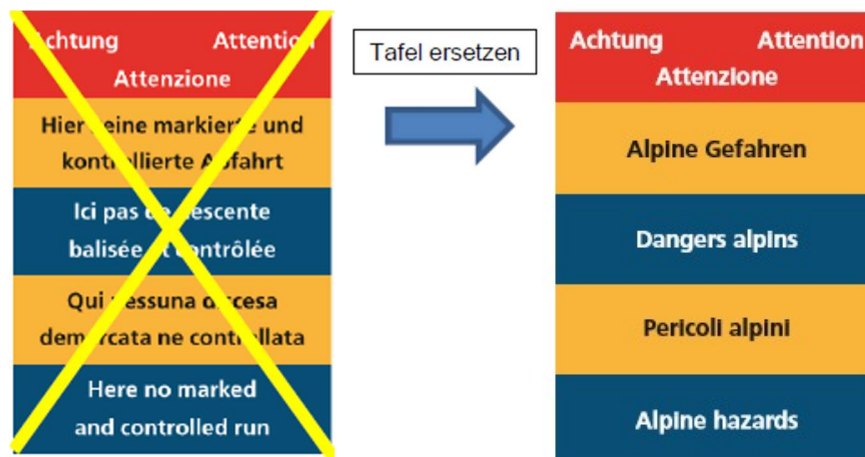
- 85 Abfahrten werden nicht in unterschiedliche Schwierigkeitsgrade eingeteilt. Jedoch sind bei Abfahrten die Länge, die Höhendifferenz sowie die maximale Breite zu Beginn anzugeben (SKUS-Richtlinien Ziff. 21).
- 90 Das maximal zulässige Gefälle für die Einstufung als leichte, mittelschwere und schwere Pisten wird neu in Grad (°) angegeben, und nicht mehr in Prozent (SKUS-Richtlinien Ziff. 18: blaue Pisten $\leq 15^\circ$; rote Pisten $\leq 25^\circ$).

4. Pistenrand (neu Kapitel V.)

- 103 Die Verkehrssicherungspflicht umfasst wie bisher neben den Pisten selbst auch den markierten Pistenrand sowie einen unmittelbar angrenzenden Randbereich von maximal 2 Metern Breite.
- 112 Bei **technisch beschneiten Pisten**, die als Schneebänder durch ansonsten aperes oder schneefreies Gelände führen, kann kein Sicherheitsstreifen jenseits des markierten Pistenrands erwartet werden (Randbereich fällt weg); sie werden durch die Pistenrandmarkierungen klar begrenzt (vgl. auch die Ausführungen zur Note 148 unten). Es wird nicht verlangt, dass auf dem Schneeband, welches die Piste bildet,

durch ein Rückversetzen der Markierung weg vom Schneebandrand ein schneebedeckter Zwei-Meter-Randstreifen geschaffen wird.

- 113 ff. Mit Rücksicht auf die einschlägige Bundesgerichtspraxis wird klargestellt, dass sich die **Sicherungspflicht** bei aussergewöhnlicher Gefahr ausnahmsweise und **punktuell über den 2-Meter-Randbereich hinaus** auf etwas weiter entfernte, pistennahe Gefahrenstellen erstrecken kann. Voraussetzung hierfür ist einerseits eine nach Art der Gefahrenstelle besonders grosse Gefahr für Leib und Leben (namentlich Absturzgefahr bei Felsabbrüchen, Gletscherspalten u. a.). Andererseits müssen die Pisten- und Geländeverhältnisse so beschaffen sein, dass auch für vorsichtige Pistenbenutzer die nahe Gefahr besteht, im Falle eines Sturzes auf der Piste ungewollt in den Einzugsbereich dieser ausserhalb des Pistenrandbereichs gelegenen Gefahrenstelle zu geraten.
- 128 f. Im **Abzweigungsbereich gefährlicher Varianten und wilder «Pisten»** ist weiterhin verlangt, dass die Markierungsstangen enger gesetzt und in scharfen Kurven mit Richtungspfeilen versehen werden, um jegliche Unklarheit über den genauen Verlauf des Pistenrandes zu beseitigen. Bei **eigentlichen Ausfahrten**, d.h. bei örtlich eindeutigen, auf bestimmte Stellen begrenzten Abzweigungen, sind die Schneesportler mit der Tafel 12 (auf Gletscher Tafel 12a) zu warnen.
- 130 Der Text der **Warntafel 12** wurde neu gefasst. Sie lautete in den bisherigen Ausgaben der SKUS/SBS-Richtlinien noch wie folgt: *«Achtung: Hier keine markierte und kontrollierte Abfahrt!»* Dieser Wortlaut war bei der früher üblichen Mittelmarkierung zweckmässig, weil hier der Pistenrand oft nur schwer erkennbar war. Bei der heute vorgeschriebenen Seitenmarkierung ist der Pistenrand klar begrenzt und ein Irrtum über den Pistenverlauf ausgeschlossen. Die Warntafel 12 ist deshalb mit ihrem bisherigen Wortlaut überflüssig. Neu warnt sie spezifisch vor alpinen Gefahren. Sie ruft den Schneesportlern in Erinnerung, dass sie sich in Gelände begeben, welches nicht vor Lawinen- und Absturzgefahr oder anderen Gefahren des Hochgebirges gesichert ist und ausschliesslich auf eigene Verantwortung befahren wird.



12 Achtung: Hier keine markierte und kontrollierte Abfahrt
Diese Tafel wird nur dort aufgestellt, wo eine besondere Gefahren bergende, nicht markierte Abfahrtsmöglichkeit abzweigt.

Neuer Text:
«Achtung
Alpine Gefahren»

Die Umstellung von der alten auf die neue Warntafel 12 wird aus betrieblichen Gründen eine gewisse Zeit beanspruchen. Den Unternehmungen steht in der Regel eine **Übergangsfrist** von drei Jahren zur Verfügung.

5. Schutz vor Hindernissen (neu Kapitel VI.)

- 148 Bei Pisten, die als **Schneebänder** durch ansonsten aperes oder schneefreies Gelände führen, ist für die Pistenbenutzer in der Regel ohne weiteres ersichtlich, dass kein Randbereich zum Abschwingen und Stillhalten vorhanden ist, und es kann von ihnen eine entsprechend vorsichtige Fahrweise am Pistenrand erwartet werden.

Hindernisse im Randbereich müssen jedoch gleich wie bei normalen Schneeverhältnissen gesichert werden, wenn sie für die Pistenbenutzer eine besondere Gefahrenquelle bilden. Zusätzlich muss hier an neuralgischen Stellen mit erhöhter Wahrscheinlichkeit eines Abkommens von der Piste geprüft werden, ob allenfalls gefährliche Hindernisse zutage treten, die für gewöhnlich unter der Schneedecke liegen.

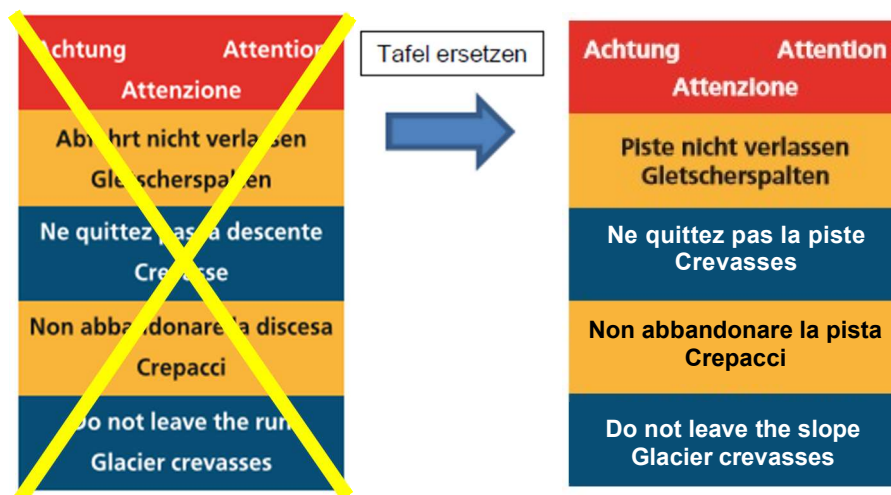
- 150 Der durch die maschinelle Präparation geschaffene **Absatz des Pistenrandes** ist nicht gesondert zu sichern (SKUS-Richtlinien Ziff. 29); es handelt sich dabei nicht um ein Hindernis im Sinne des Kapitel VI.

6. Schutz vor Absturz (neu Kapitel VII.)

- 153 In den SBS-Richtlinien wird nun mehr definiert, was unter **«Absturzgefahr»** zu verstehen ist. Absturzgefahr ist dort anzunehmen, wo ein Schneesportler, der über eine Geländekante oder den Rand einer Kunstbaute gerät, unabhängig von der Ausgangsgeschwindigkeit unweigerlich und unaufhaltsam in die Tiefe fällt und sich aller Voraussicht nach schwere Verletzungen zuziehen wird.

- 159 Auf **Gletschern** sind sowohl Pisten als auch Abfahrten seitlich zu markieren (SKUS-Richtlinien Ziff. 32).

- 160 Die Benutzer sind wie bisher an Orientierungs- und Panoramatafeln sowie in den Bergstationen mit der **Tafel 12a** davor zu warnen, die Pisten und Abfahrten zu verlassen. Auf Pisten lautet die Tafel neu wie folgt:



12a Achtung: Abfahrt nicht verlassen – Gletscherspalten
Attention: Ne quittez pas la descente – crevasses

Neuer Text:

«Achtung
Piste nicht verlassen
Gletscherspalten»

- 161 Neu wird präzisiert, dass die Ränder von Gletscherpisten und -abfahrten **nicht durchwegs zu sperren** und nötigenfalls abzuschränken sind, sondern lediglich im Bereich von Spaltenzonen.

7. Schutz vor Lawinen (neu Kapitel VIII.)

- 166 In Bezug auf Lawinen sind Pisten und Abfahrten gleichermassen zu sperren und zu schützen (SKUS-Richtlinien Ziff. 33).

Im Hinblick auf die Rechtsprechung bei Lawinenunfällen wurde neu die ausdrückliche Pflicht für die Bergbahnunternehmen zur Aufstellung eines ausreichenden **Sicherheitsdispositivs** in die Richtlinien aufgenommen. Dazu gehört unter anderem:

- a) die Bezeichnung der für die Lawinensicherheit verantwortlichen Person sowie die Regelung der Stellvertretung,
- b) die Bestimmung des potenziell durch Lawinen gefährdeten Geländes;
- c) die laufende Aufzeichnung, Sammlung und Auswertung aller für die Gefahrenbeurteilung nötigen Informationen sowie die Sicherstellung des Informationsflusses an die verantwortlichen Personen;
- d) ein Sicherheitskonzept, welches die Massnahmen und Abläufe bei Lawinengefahr (Sperrung der Schneesportanlagen, Signalisation, Bahnbetrieb, künstliche Lawinenauslösung, Voraussetzungen der Wiederöffnung der Anlagen usw.) im Einzelnen festlegt.

8. Öffnung der Pisten und Abfahrten (neu Kapitel IX.)

- 195 Bei «Night Events» wie Mondscheinpartys, Fondue-Abenden etc. sind die Veranstalter für die Sicherheit der Teilnehmenden verantwortlich, insbesondere auch, soweit diese im Rahmen oder nach Beendigung des Events die geschlossenen Pisten oder Abfahrten für die Talfahrt benutzen. Der Veranstalter hat die Bergbahnunternehmung über das geplante Event zu informieren und die nötigen Absprachen zu treffen (Zeitpunkt der Talfahrt, Pistenwahl u. a.). Die Bahnunternehmung hat dafür zu sorgen, dass die Pistenpräparierung auf die Angaben des Veranstalters abgestimmt wird und im Zeitraum der Talfahrt der Veranstaltungsteilnehmer keine Pistenbearbeitungsmaschinen mit Seilwinde oder Fräse auf den betreffenden Pisten eingesetzt werden.

9. Pisten- und Rettungsdienst (neu Kapitel XII.)

Die Transportunternehmungen protokollieren die Unfälle in ihrem Schneesportgebiet. Sie analysieren jährlich das Unfallgeschehen und setzen *zumutbare* Verbesserungen bei Unfallschwerpunkten und risikoreichen Stellen um (SKUS-Richtlinien Ziff. 58). Diese Pflicht dient einerseits der Unfallprävention und gereicht andererseits den Unternehmen im Falle eines Unfalls mit nachfolgendem gerichtlichen Verfahren zum Vorteil, indem eine gute Dokumentation der Unfälle sowie der umgesetzten Massnahmen sichergestellt ist.

Im Zusammenhang der Homologation ihrer Anlagen werden die Unternehmen weiterhin dazu verpflichtet, ihre Unfälle in der Unfalldatenbank zu erfassen. Dies ermöglicht eine Analyse mittels Schnee-GIS, die auch für die Ermittlung des Unterhaltsbedarfs nützlich sein kann.

10. Tourengänger/-innen (neu Kapitel XIV.)

Für den Aufstieg auf Pisten gilt die FIS-Regel 7: *«Aufstieg und Abstieg: Ein Skifahrer oder Snowboarder, der aufsteigt oder zu Fuss absteigt, muss den Rand der Abfahrt benutzen.»*

Neu ist ausdrücklich vorgesehen, dass bei engen Pistenabschnitten der Zugang für aufsteigende Tourengänger gesperrt werden kann (SKUS-Richtlinien Ziff. 62). Dies entspricht einem Bedürfnis in jenen Fällen, in denen es aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie der Frequentierung nicht möglich ist, Konflikte zwischen Benutzern auf andere Art und Weise zu vermeiden.

In diesen Fällen liegt es im Interesse der Betreiber, den Abschnitt für den Aufstieg zu sperren. Die Sperrung muss in geeigneter Weise kommuniziert werden.



13 Fahrverbot für alle Abfahrtsbenutzer

Das Fahrverbot kann mit Symbolen wie Skifahrer oder Snowboarder ergänzt werden.

Interdiction de circuler pour tous les usagers des descentes

L'interdiction de circuler peut être complétée par des symboles tels qu'un skieur ou un snowboarder.



(Beispiel eines Piktogramms eines Tourengängers)

Die Sperrung kann beispielsweise geschehen, indem das allgemeine Sperrsignal aufgestellt und mit einem entsprechenden Text ergänzt wird. Eine Lösung wäre der Text «Gesperrt für Tourengänger» oder eine Variante mit dem Text «Kein Aufstieg» in Kombination mit einem Piktogramm eines Tourengängers im weissen Bereich der Tafel. Im Falle eines Unfalls unter Missachtung des Aufstiegsverbots kann durch die Unternehmung aufgezeigt werden, dass das Problem erkannt und eine Massnahme (in Form einer Sperrung für den Aufstieg) betreffend die konfliktreichen Abschnitte ergriffen wurde, um die Gefahr zu entschärfen.

11. Snowparks (neu Kapitel XV.)

Die Bestimmungen zu den Snowparks wurden relativ umfassend überarbeitet. Die grossen Sprungelemente (XL-extra large) standen in der Vergangenheit im Fokus einiger schwerer Unfälle. Diese sollen deshalb dem Leistungssport (gemäss FIS) vorbehalten bleiben (SKUS-Richtlinien Ziff. 72).

Die Betreiber müssen mittels Markierung und Signalisation sowie wenn nötig baulicher Massnahmen verhindern, dass Benutzer versehentlich in einen Snowpark hineinfahren. Für die Markierung gilt die Farbe Orange. Der Zugang zum Snowpark ist mit der Snowpark-Tafel 22 zu versehen (SKUS-Richtlinien Ziff. 69).



Wird ein Snowpark zur Verfügung gestellt, so müssen im Gebiet auch eine Einsteigerlinie oder Einsteigerelemente angeboten werden (SKUS-Richtlinien Ziff. 67). Diese können sich aber z. B. auch in einer separaten Anlage für Kinder und Einsteiger befinden.

12. Schlittelanlagen (neu Kapitel XVI.)

Schlittelwege und Schlittelparks werden nun unter dem Oberbegriff «Schlittelanlagen» zusammengefasst. Für *neu anzulegende* Schlittelanlagen wird dabei vorgeschrieben, dass sie *nicht steiler als 15 Grad* sein dürfen (SKUS-Richtlinien Ziff. 74). Bei bestehenden Anlagen sind gegebenenfalls Teilabschnitte, die eine Neigung von mehr als 15 Grad aufweisen, besonders zu kennzeichnen (SKUS-Richtlinien Ziff. 75).

13. Weitere Sonderanlagen (neu Kapitel XVII.)

- 232 Dieses Kapitel enthält für Winterwanderwege, Schneeschuhrouten und weitere Sonderanlagen einen Verweis auf die anwendbaren Richtlinien und Empfehlungen (SKUS-Richtlinien Ziff. 78).

Massgebend sind insbesondere die Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Langlaufloipen vom 01.09.2018. Für Winterwanderwege und Schneeschuhrouten wird auf die Fachpublikation «Winterwanderwege und Schneeschuhrouten – Leitfaden für Planung, Signalisation und Betrieb» verwiesen (Bundesamt für Strassen ASTRA, Schweizer Wanderwege, Stiftung SchweizMobil 2019, Materialien Langsamverkehr).