

Beförderung von Kindern mit Sesselliften während des Schneesportschulunterrichts

1. Einleitung

Zumeist wenn wir uns im Kreise von Skilehrern oder Schneesportlehrern treffen sind nicht Probleme des Aufstiegs, sondern solche der Ski- oder Snowboardtechnik bzw. der Abfahrt zu analysieren und zu lösen. Heute wende ich mich ausnahmsweise, aber nicht minder interessant, dem Thema der Beförderung von Kindern im Skiunterricht zu. So banal die Frage auch tönen mag, so schwerwiegend können die Folgen eines Unfalls im Bereiche oder im Zusammenhang mit Aufstiegshilfen sein. Die Gefahrenquellen liegen dabei vor allem im Bereiche der Kleintransportanlagen¹ und Sessellifte. Alleine in diesem Winter sind zur Kenntnis des Vortragenden mehrere Unfälle mit zum Teil schwerwiegenden Folgen gelangt: So beispielsweise ein Sturz von zwei Mädchen in Mayen-de-Riddes vom Sessellift², der Sturz ebenfalls vom Sessellift von zwei Kindern bei der Sesselliftanlage Oberiberg und zwei Unfälle im Zusammenhang mit Förderbändern in Frankreich und Österreich, bei welchen leider Schwerverletzte und Tote zu beklagen waren.

In der Folge will ich mich nun hauptsächlich auf die Problematik im Bereiche von Sesselliften beschränken und nur als Exkurs die Problematik der Förderbänder im Skischulbetrieb erläutern.

2. Problemstellung

Seit einigen Jahren stellen wir, zumindest in der Schweiz, eine klare Tendenz zur Verlagerung der Aufstiegshilfen von Schleppliften zu Seilbahnen verschiedener Art,

¹ Vor allem Kleinkinderlifte mit tief hängendem Seil (in der Schweiz so genannte Borerlifte) und bei den neu aufgekommenen Kinderförderbändern für die Kinderländer.

² NZZ vom 22. März 2004, S. 11.

**Martin Müller ist Rechtsanwalt und Partner Müller & Beerli, Meggen/Schweiz. Er ist Mitglied des Vorstands von SWISS SNOWSPORTS, ehemaliger Skischulleiter und Skilehrer.*

insbesondere Sesselliften, fest³. Nebst der Möglichkeit, Schutzeinrichtungen vor Weterinflüssen (Hauben) und dem allgemein besseren Komfort mag das Aufkommen des Snowboardsports hierzu auch beigetragen haben. Mit dem Entfall der Skiliftanlagen (insbesondere im Anfängergelände) fehlt nun der Skischule bzw. dem Schneesportlehrer die Möglichkeit, Kinder und Jugendliche für die ersten Versuche auf einer grösseren Abfahrt (nach Verlassen des Kindergeländes) einfach und gefahrlos transportieren zu können. Verschärft stellt sich das Problem im Klassenunterricht, muss doch diesfalls das Transportproblem für eine Klasse von sieben bis zehn Kindern gelöst werden. Halten wir uns nun noch vor Augen, dass zum Teil bereits Kindern im Alter von vier bis fünf Jahren skitechnisch (auf der Abfahrt) einigermaßen gewandt sind, stellt sich das Problem für die Schneesportschulen aus haftungsrechtlicher als auch aus methodischer Sicht verschärft dar.

3. Anlagentypen

Generell wird heute im Bereiche der Seilbahnen unterschieden zwischen a) Pendelbahnen mit geschlossenen Kabinen⁴, b) Umlaufbahnen mit kuppelbaren oder festen Klemmen⁵. Derweil die Beförderung mit geschlossenen Kabinen nach heutiger Kenntnis kein Problem darstellt⁶, sind bei kleinen Kabinen (Gondelbahnen) und Sesselbahnen Problemstellungen vorhanden⁷. Eine zusätzliche Erschwernis stellt heute die Tatsache dar, dass mehr und mehr (vor allem in grossen Skigebieten) Hochleistungsesselbahnen mit sechs und mehr Sitzplätzen gebaut werden, welche selbstredend kuppelbar ausgestaltet sind. Hier sind gerade für Kinder zusätzliche Hürden (Massenbetrieb) zu nehmen. Dass hier neue und diverse Risiken vorhanden sind hat auch der Verband Seilbahnen Schweiz erkannt⁸.

³ Dies ist nach Auskunft der zuständigen Stellen (IKSS) auch damit begründet, dass in der Regel keine Skiliftanlagen mit Pistekreuzungen mehr bewilligt werden.

⁴ Fahrzeug wird vom Zugseil auf Drahtseilen hin und her bewegt, siehe Hans-Kaspar Stiffler, Schweizerisches Schneesportrecht, 3. Auflage, N. 224.

⁵ Bei kuppelbaren Klemmen wird das Fahrzeug vom sich bewegenden Seil in der Station gelöst, Stiffler, a.a.O., N. 225 oder die Sessel sind fest mit dem Förderseil verbunden, Hans-Kaspar Stiffler, a.a.O., N. 226.

⁶ Carlo Portner, Rechtliches aus dem Bergführer-, Skilehrer- und Bergrettungswesen, S. 13.

⁷ Carlo Portner, a.a.O., weist darauf hin, Sesselbahnen sollten womöglich gemieden werden!

⁸ Interne Mitteilungen Seilbahnen Schweiz, 2/2003, Kinder auf Sesselliften: Risiken und Verantwortung.

4. Rechtsbeziehung zwischen Fahrgast (Kind) und Transportunternehmung

a. Beförderungsvertrag

Jeder Fahrgast schliesst beim Kauf eines Fahrausweises (Einzelfahrt oder Tageskarte bzw. Wochenkarte) mit der Transportunternehmung einen Transportvertrag ab. Der Personenbeförderungsvertrag ist im Schweizerischen Obligationenrecht (OR) im Gegensatz zum Warenbeförderungsvertrag, dem Frachtvertrag, nicht geordnet⁹. Die eidgenössisch konzessionierten Luftseilbahnen unterstehen (wie Schienenbahnen) dem Transportgesetz (BG über den Transport im öffentlichen Verkehr vom 4. Oktober 1985, SR 742.40). Für die nicht eidgenössisch konzessionierten Luftseilbahnen¹⁰ gilt das Auftragsrecht gemäss OR (Art. 394 ff.). Durch diesen Transport (Personenbeförderungsvertrag) wird das Transportunternehmen verpflichtet, den Fahrgast ordnungsgemäss zu befördern und der Fahrgast seinerseits ist dazu angehalten, die Beförderungsbedingungen einzuhalten.

b. Beförderung von Kindern

aa) Verantwortung des Transportunternehmens bei einem Transport von Kindern

Die bundesrechtlich konzessionierten Sessellifte und Seilbahnen unterstehen dem Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen (EHG), welche seine Gefährdungshaftung für den Betrieb statuiert¹¹. Diese konzessionierten Anlagen sind in der Schweiz stark reglementiert und es kann davon ausgegangen werden, dass die Transportunternehmen hier hinsichtlich der Einhaltung der Beförderungsbedingungen beim Transport von Kindern eine Kontrollpflicht

⁹ Hans-Kaspar Stiffler, a.a.O., N. 254.

¹⁰ Dies ist vereinfacht gesagt die Kategorie der Kleinanlagen (Alperschliessung, nicht gewerbsmässige Transporte etc.) sowie Schlepplifte.

¹¹ Gemäss dem Entwurf zum neuen Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung (Art. 2 i.V.m. Art. 22 wird dies zukünftig auch für die heute kantonal konzessionierten Anlagen gelten.

haben. In der Schweiz üblich ist, dass Kinder unter 6 Jahren nur in Begleitung Erwachsener (Obhutsinhaber) befördert werden. Interessanterweise ist in umliegenden Ländern eher die Körpergrösse (Italien und Österreich) bzw. die Schulpflicht (Deutschland) das Kriterium. Beide Kriterien sowohl Alter als auch Körpergrösse sind bei schlichter Augenmasskontrolle durch die Bahnangestellten schwierig durchzusetzen bzw. die Einhaltung zu kontrollieren.

Nun stellt sich die weitere Frage, wie dieser streng reglementierte Sektor Seilbahnen in der Schweiz die Beförderung von Kindern geregelt hat. Und uns trifft die Erkenntnis, dass Kinder nahezu vergessen gingen beim Erarbeiten dieser mehrhundertseitigen Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und Musterreglemente. So finden sich in der Ausführungsbestimmung zur Seilbahnverordnung für Umlaufbahnen (kuppelbare Bahnen) in der Ziff. 705.1 lediglich die Bestimmung, dass die Sessel so auszugestalten sind (einschliesslich den Sicherheitsbügel), dass die Reisenden bei normalem Verhalten nicht herausfallen können(!). Kinder werden nur im Zusammenhang mit den Abschlussbügeln (Sicherheitsbügeln (Ziff. 705.4.1)) erwähnt, indem diese auch für Kinder leicht bedienbar sein müssen¹². Im Musterbetriebsreglement des Bundesamtes für Verkehr (BAV) finden sich die präzisesten Hinweise für die „Behandlung“ von Kindern. Die grundlegende Bestimmung ist Ziff. 3.2.1:

Kinder unter 6 Jahren dürfen nur in Begleitung Erwachsener befördert werden. Von dieser Vorschrift kann abgewichen werden, wenn die Kinder vorgängig über das Verhalten im Fahrzeug und insbesondere über die Gefahren von Sesseln instruiert worden sind. Begleitpersonen von Kindergruppen sind auf die diesbezügliche Verantwortung aufmerksam zu machen.

Weiter legt das Musterreglement fest, dass bei Kindern und Fussgängern die Abschlussbügel der Sessel durch das Betriebspersonal zu schliessen sind. Für Erwachsene reicht die Überwachung durch das Betriebspersonal¹³ und weiter finden wir die Vorschrift, dass Kindern beim Besteigen oder Verlassen der Sessel besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist und nötigenfalls die Geschwindigkeit zu reduzieren

¹² Ausführungsbestimmung zur Seilbahnverordnung Umlaufbahnverordnung Ziff. 705.

¹³ Ziff. 4.6.4.3 Musterreglement BAV, 1990.

oder die Bahn anzuhalten ist¹⁴. Nun in der Zusammenfassung sehen wir aus diesen Bestimmungen, dass auch die Transportunternehmen eine erhöhte Sorgfaltspflicht bei der Beförderung von Kindern trifft. Unklar bleibt dabei, ob die in Ziff. 3.2.1 genannte Instruktion durch die Bahn selbst (was beim Adressatenkreis des Musterbetriebsreglements eigentlich klar wäre) oder allenfalls auch durch Dritte erfolgen kann. Zweifellos befinden sich hier die Schneesportschulen in einer komfortablen Situation, da es einerseits eine ihrer Pflichten gegenüber ihren kleinen Gästen darstellt, andererseits aber auch routinemässig so gehandhabt wird. Ebenso eindeutig scheint mir die Sachlage hinsichtlich der Mithilfe des Bahnpersonals zu sein: Einerseits muss der Sicherheitsbügel durch das Bahnpersonal geschlossen werden (soweit dies nicht automatisch erfolgt) und andererseits muss, sobald kleinste Schwierigkeiten auftauchen die Anlagengeschwindigkeit verlangsamt werden.

Als erstes Zwischenergebnis dürfen wir festhalten, dem Bahnunternehmen kommt (nach schweizerischer Regelung) bei der Beförderung von Kindern eine erhöhte Sorgfaltspflicht zu, welche in Einzelpunkten in den anwendbaren Reglementen festgehalten ist.

bb) Verantwortung der Eltern oder anderer obhutspflichtiger Personen

Im Falle von Kindern, welche nicht handlungsfähig sind¹⁵, kommt der Transportvertrag im Regelfall mit dem Kauf eines Kinderfahrausweises durch den Inhaber der elterlichen Gewalt zustande. Gemäss der geltenden ZGB-Regelung (Art. 296 ZGB) obliegt den Eltern als Inhabern der elterlichen Sorge die Aufsichtspflicht über ihre Kinder. Ohne hier auf Details eingehen zu wollen, gehe ich davon aus, dies sei für Deutschland und Italien grosso modo dasselbe. Der Inhaber dieser Aufsichtspflicht ist nun selbstredend nicht nur für die Bezahlung des entsprechenden Ticketpreises verantwortlich, sondern auch dafür, dass das Kind sich entsprechend der Beförderungsbedingungen der Unternehmung verhält.

¹⁴ Musterreglement BAV, 1990, Ziff. 4.6.5.3.

¹⁵ Handlungsfähigkeit bedingt Urteilsfähigkeit für die vorzunehmende Tätigkeit sowie Mündigkeit (CH: 18 Jahre).

Diese Aufsichts- und Obhutspflicht geht nun im Falle des Skiunterrichts von den Eltern auf die Skischule bzw. den Skilehrer über. An dieser Stelle soll auf Probleme der Hilfspersonenhaftung, falls der Vertrag mit der Skischule abgeschlossen wurde, nicht weiter eingegangen werden. Klarerweise trifft diese Obhutspflicht jedermann, welcher das Kind von den Eltern für eine bestimmte Zeit in seine Obhut erhält¹⁶.

Interessant und prüfenswert ist nun die Frage des Zufallsbegleiters. Dies kann, gerade bei Grossanlagen, eine häufige Konstellation darstellen. Beizupflichten ist der Auffassung, ein Zufallsbegleiter, der ohne hierfür sein ausdrückliches Einverständnis auszusprechen, den Sitz neben einem Kind einnimmt, nicht über die ohnehin gesetzlich vorgesehene Hilfe im Notfall (Garantenpflicht) eine weitergehende Aufsichts- oder Verantwortungspflicht übernimmt¹⁷. Aus Skischulsicht ist hier noch darauf hinzuweisen, dass gerade bei Ausgestaltung eines separaten Skischuleingangs es einem Zufallsbegleiter häufig nicht klar ist, dass Kinder (welche nicht durch eine erwachsene Person begleitet sind) mit ihm hochfahren werden, wenn er den Sitz bei unmittelbarem Herannahen des Sessels einnimmt.

Somit kann aus meiner Sicht die Frage offen bleiben, ob beim bewussten Mitnehmen eines Kindes hier der unbekannte Zufallsbegleiter eine Garantenstellung und damit eine Obhutspflicht einnimmt. Tendenziell würde ich für das Schweizer Recht diese Frage bejahen, liegt doch eine klare Willensäusserung vor. Allerdings ist nun hier darauf hinzuweisen, dass der Ski- oder Snowboardlehrer den unbekanntem Zufallsbegleiter klar ansprechen muss und die Frage: *Sind Sie bereit ein Kind meiner Gruppe mit zu nehmen?* präzise stellen muss. Nur wenn die Antwort ein klares Ja ist, kommt diesem Zufallsbegleiter eine über die vorerwähnte Notfallhilfe hinaus gehende Garantenstellung zu.

¹⁶ So schreibt auch die Canadian Ski Instructors Alliance: The instructor must be prepared to undertake the care and supervision of children under his or her responsibility in the same manner as would a careful or prudent parent in similar circumstances. (Skiing and teaching methods, Canadian Ski Instructors Alliance, Kanada 2000, Ziff. 5.3).

¹⁷ So auch Jürg Schröttner, Rechtliche Probleme bei der Beförderung von Kindern mit Seilbahnen, Referat vom 9. Oktober 2002 anlässlich der OITAF Seminare, S. 5.

Als weiteres Zwischenergebnis können wir somit festhalten, nur im Falle der expliziten und positiven Willensäußerung des Zufallsbegleiters kann der Skilehrer im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht für den Transport seinen Teil der Verantwortung aus Auftragsrecht an den Zufallsbegleiter weitergeben.

5. Pflichten des Schneesportlehrers

a. Mass des Sorgfalt des Schneesportlehrers

Der Schneesportlehrer haftet dem Gast für getreue und sorgfältige Ausführung der ihm übertragenen Aufgabe und die anwendende Sorgfalt basiert auf den Regeln des Arbeitsvertrags¹⁸. Zum guten Unterricht zählt zweifellos auch die Schulung des Gastes hinsichtlich des Transportes mit den Ski-, Sesselliften und Gondelbahnen¹⁹. Dabei muss der Unterrichtende bei Kindern und Jugendlichen mit deren fehlender Reife, Unverstand oder Übermut rechnen und seinen Unterricht entsprechend organisieren²⁰. Dass diese Pflichten der Schulung des Gebrauchs von Transportanlagen beim heutigen Massenbetrieb eine zunehmend wichtige Aufgabe darstellt, leuchtet ein²¹. Auch die Rechtsliteratur genauso wie die Rechtsprechung äussern sich über diese Problematik des Kinderskiunterrichts nicht. Dies ist zumindest im Falle der Rechtsprechung erfreulich, sind offenbar auch wenig gerichtlich relevante Probleme im Bereich Schneesportschulen, Kinderunterricht und Transporte vorhanden. Ein einziges Urteil aus dem Jahr 1977 ist beispielsweise in der Schweiz publiziert.

Als Zwischenergebnis können wir daher festhalten, dass Teil des korrekten und sorgfältigen Skiunterrichts (sorgfältige Erfüllung des Auftrags) die Schulung des Umgangs mit touristischen Transportanlagen darstellt. Diese Meinung wird gleichermassen für Österreich²² und Kanada²³ vertreten und dies gilt auch in der Schweiz.

¹⁸ Hans-Kaspar Stiffler a.a.O. N 659.

¹⁹ Hans-Kaspar Stiffler a.a.O. N 666.

²⁰ Hans-Kaspar Stiffler a.a.O. N 665, gleichermassen Portner a.a.O., S. 8ff.

²¹ Erstaunlich ist daher, dass in keinen durch den Vortragenden konsultierten Büchern zu Skiunterricht oder speziell Kinderunterricht diesem Thema Raum eingeräumt wird. Offenbar leben alle diese Autoren noch im Zeitalter der Skilifte. Zu erstaunen vermag, dass auch das neuste Buch von Swiss Snowsports (Lernlehrmittel für den Kindersneesportunterricht 2003) diese Problematik mit keinem Wort erwähnt.

²² Jürgen Schröttner a.a.O., S. 7

²³ Canadian Ski Instructors Alliance: Skiing and Teaching Methods, 2000, 5.2

b. Einbau in den Unterricht

Wie soll nun diese Pflicht erfüllt werden? Eine erste Vorbedingung stellt dar, dass sich der Skilehrer selbst im Klaren ist über die Beförderungsbedingung der zu instruierenden Bergbahn. Bei erfahrenen (ortskundigen) Schneesportlehrern dürfte dies keine weitere Problematik darstellen. Hier sehe ich allerdings auch eine Pflicht, insbesondere neue Lehrkräfte als auch die neu eintretenden Hilfslehrer im Speziellen auf die Gebräuche und Regeln am Ort hinzuweisen. Diese Pflicht trifft den Schneesportschulleiter als Organisationsverantwortlichen der Skischule.

Im Unterricht ist wie folgt vorzugehen: Den Kindern ist nun der Betrieb einmal von Aussen zu zeigen, dass sie beim ersten Benützen der Anlage nicht mit Überraschungen konfrontiert werden. Ein kindgerechtes Erklären des Ablaufs, bei interessierten Kindern auch der grundlegenden Technik der Beförderungsanlage, hilft sicherlich das Verständnis zu wecken. Nachdem diese Besichtigung erfolgreich verlaufen ist, gilt es die Vorbereitung für die erste Benützung der Anlage zu treffen. Dabei geht mein Rat dahin, dass sich zwei Klassen zusammenschliessen, damit mindestens zwei Lehrkräfte für die Aufsichtstätigkeit vorhanden sind. Ebenfalls ist es ratsam, diese Erstbenützung nicht zu absoluten Spitzenzeiten (auf den Tagesverlauf gesehen) durchzuführen, sondern einen möglichst ruhigen Moment an der Anlage zu wählen. Bevor ich mich nun weiter mit der Erstbenützung der Anlage auseinandersetzen will, möchte ich mich der Frage der Verantwortung des Transportbetriebs zuwenden.

c. Erste Bergfahrt mit einer Kindergruppe

Im Regelfall ist der Schneesportlehrer alleine mit einer Klasse unterwegs²⁴. Wenn nun erstmals ein Sessellift benützt wird, sind besondere Massnahmen zu ergreifen. In Würdigung der beidseitigen Verantwortung (Sorgfaltspflicht des Schneesportlehrers und Verpflichtungen der Transportunternehmung) benötigt es nach meinem Dafürhalten eine Absprache mit dem Bahnpersonal, um ein sicheres Ein- und Ausstei-

²⁴ Allerdings habe ich Kanada bereits festgestellt, dass Kindergruppen von zwei Lehrern begleitet werden. Ob dies mit dem Ausbildungsstand der Lehrer oder der sehr scharfen Haftpflichtregelung in Nordamerika zusammenhängt, mag offen bleiben.

gen zu organisieren. Hierzu sind (wiederum nach Schweizer Regelung) die Transportanlagen auch verpflichtet Hand zu bieten, indem ihnen die Reglemente die entsprechenden Pflichten auferlegen. So ist das zwingend notwendige Reduzieren der Geschwindigkeit für Ein- und Ausstieg bei nicht kuppelbaren Bahnen klarerweise eine Forderung, welche die Bahn erfüllen muss. Es versteht sich von selbst, dass diese Forderung nicht am 26. Dezember um 11.00 Uhr gestellt werden sollte, sondern eine möglichst ruhige Zeit an der Bahn ausgesucht werden soll. Nach schweizerischer Unfallstatistik geschehen denn auch die meisten Unfälle wegen nicht richtig geschlossenen Bügeln oder anderen Sicherheitsvorkehrungen beim oder kurz nach dem Einstieg. Die jederzeitige Beaufsichtigung des Kinderein- und -ausstiegs ist gemäss den zitierten Reglementen ohnehin eine Pflicht der Bahnen. Insoweit sollte auch hier der Wunsch des Schneesportlehrers oder Schulleiters zur besonderen Betreuung der Kinder, die das erste Mal die Bergfahrt unternehmen bei der Transportunternehmung auf fruchtbaren Boden fallen.

Soll der Schneesportlehrer nun als Erster der Gruppe oder als Letzter hochfahren? Für das Hochfahren als Erster spricht einerseits das eigenhändige Überwachen des Ausstiegs bzw. des sofortigen Wegfahrens der Kinder vom Ausstiegsort und als weiteres Argument die Pflichten, welche der Bahn bei der Überwachung des Einstiegs von Kindern (siehe oben) obliegen²⁵. Entscheidet sich der Schneesportlehrer als Letzter hochzufahren, muss nach meinem Dafürhalten zwingend die Aufsichtsperson der Transportanlage bei der Bergstation über die Ankunft der unerfahrenen Kinder orientiert werden. Sie sollte denn auch ihr geschütztes Häuschen verlassen und den Ausstieg der Kinder persönlich und aus der Nähe überwachen. Selbstredend hat der Schneesportlehrer die Pflicht, den Kindern klar darzulegen, dass sie sich genügend weit von der Ausstiegsstelle zu entfernen haben. Dies gehört eindeutig zur Instruktion des Gebrauchs des Sesselliftes.

Eine generelle Entscheidung kann an dieser Stelle nicht getroffen werden, denn dies hängt immer von der Art der benutzten Anlage sowie der Topographie der Ausstiegsstelle ab. Idealerweise werden denn auch, und dies löst viele der angesprochenen

²⁵ Jedenfalls als Erster hochfahren muss der Lehrer, wenn der Ausstieg nur Videoüberwachung aufweist.

Probleme, die Kinder bei ihrer ersten Bergfahrt mit einem Sessellift von zwei Lehrern betreut (temporäres Zusammenlegen von zwei Klassen als Beispiel).

6. Resultat

Fügen wir unseren Zwischenergebnisse hier zu einem Ganzen zusammen wird augenfällig, dass einerseits die Begleitperson der Kinder anstelle deren Eltern die Obhutspflicht inne hat und sorgfältig ausüben muss. Andererseits sind die Transportanlagen zur besonderen Rücksicht bei der Beförderung von Kindern verpflichtet. Aufgrund der geltenden Reglemente darf man es in der Schweiz als Rechtsregel bezeichnen, dass die Kinder beim Einstieg des Betriebspersonals direkt zu betreuen sind und insbesondere die Sicherheitsbügel durch das Betriebspersonal zu schliessen sind (immer mit der Einschränkung der voll automatisierten Anlagen).

Wie so häufig ergibt dieses an sich schwammige Resultat eine klare Schlussfolgerung. Nur die Zusammenarbeit zwischen der Transportanlage und der Schneesportschule bringt und das gewünschte Ergebnis: Nur ein sowohl durch Transportunternehmung als auch durch Schneesportschule gut betreutes Kind wird seine erste Sesselbahnfahrt als gutes Erlebnis in Erinnerung behalten. Beide Unternehmungen haben diesfalls einen glücklichen kleinen Gast der zweifellos immer wieder zurückkehren wird.

7. Exkurs: Kleinanlagen und Kinderförderbänder

Unter diesen Kleinanlagen verstehen wir die Installation von Kleinskiliften, vor allem im Kindergelände. Für diese charakteristisch ist, dass sie jeweils temporär für die Wintersaison aufgebaut werden (meist durch die Schneesportschule) und ein niederlaufendes Seil mit oder ohne Handgriffe aufweisen. Eine Kontrolle durch staatliche Organe findet in aller Regel nicht statt.

Die Kinderförderbänder sind uns mittlerweile alle bekannt und diese werden weit verbreitet in verschiedenen Längen (zusammengesetzte Elemente) verwendet. Beide Anlagen weisen ähnliche Gefahren auf: Einerseits erfolgt der Aufbau meistens nicht durch spezifisch geschultes Personal und zum anderen sind die Sicherheitsvorkehr-

ren häufig einigermaßen nachlässig montiert bzw. werden unter der Saison (z.B. starker Schneefall) nicht mehr neu geprüft oder nachjustiert.

Die bekannten Unfälle sind denn auch meist beim Ende der Kleinskilifte entstanden, indem sich ein Kind selbst bzw. Teile seiner Kleider in der Umlenkrolle verfangen haben und aufgrund der starken wirkenden Kräfte schwere Verletzungen verursacht haben. Dies war meist nur möglich, indem die Notstoppleine nicht oder ungenügend montiert war oder Notstopp-Einrichtungen ausgeschaltet werden. Bei den Kinderförderbändern sind die leider bekannt gewordenen Unfälle auf ähnliche Weise zustande gekommen, indem sich Teile der Kleidung der Kinder in der Rolle verfangen haben und so zu u.a. Strangulationen²⁶ geführt haben. Nach den mir bekannten Unfallursachen war dort die Verschalung nicht so abschliessend ausgestaltet, dass keine Kleiderteile dazwischen geraten konnten. Auch lagen teilweise Probleme in der Aufsicht vor (z.B. Inbetriebnahme ohne Anwesenheit von Aufsichtspersonen möglich).

Als Haftungsgrundlagen für die geschädigten Kinder bzw. deren Eltern stehen im Vordergrund einerseits die Vertragshaftung der Skischule, falls der Unfall in ihrem eigenen Gelände geschieht, weiterhin eine Deliktshaftung gestützt auf den Gefahrensatz²⁷ und je nach Art und Weise der Verbindung mit dem Boden kann auch eine Werkeigentümerhaftung eingreifen. In der Schweiz wurde kürzlich²⁸ ein Skiliftunfall nach dieser Norm (Art. 58 OR) entschieden. Zu guter Letzt und der Vollständigkeit halber kann auch ein Anspruch des Kindes direkt gegen den Hersteller (insbesondere beim Kinderförderband) aus Produktheftung bestehen.

Aus der Schwere der uns bekannten Unfälle sowie der leider zumindest im Ansatz erkennenden Steigerung dieser Unfälle sowie der verschärften Anspruchhaltung, welche in Europa allgemein Einzug nimmt, ist die Schneesportschule bzw. deren Leiter gut beraten, bei der Montage und Betrieb dieser Kleinanlagen einschliesslich Förderbänder grösste Vorsicht walten zu lassen. Eine ordnungsgemässe und genügen-

²⁶ Unfälle Albertville 2004 und Schruns 2003

²⁷ Wer einen gefährlichen Zustand schafft, hat alle Vorkehrungen zu treffen, um die Verwirklichung der Gefahr abzuwenden.

²⁸ BGE 126 III 113.

de Instruktion des Bedienungspersonals (allenfalls durch den Hersteller) ist notwendig und ebenso muss die Montage punktgenau nach den Vorschriften der Hersteller erfolgen. Soweit eine solche Anlage fest mit dem Untergrund verbunden wird, greift auch noch die Werkeigentümerhaftung, welche in der Schweiz als scharfe Kausalhaftung ausgestaltet ist ein. Diesfalls bleibt nur der Rat, Fachleute mit diesen Arbeiten zu betrauen und die Instandhaltung der Anlage mit grosser Priorität durchzuführen. Nur der Vollständigkeit halber ist auf eine genügende Haftpflichtversicherung hinzuweisen.

Wichtig erscheint mir abschliessend darauf hinzuweisen, dass bei sorgfältiger Ausführung der Tätigkeit als Kinderlehrer gleichzeitig Spass und Sicherheit vermittelt werden können. Wir müssen uns nur bewusst sein, dass diesen Aspekten grosse Aufmerksamkeit zu schenken ist. So lässt sich präventiv viel Unheil verhindern. Bei den immer verstärkten zu Tage tretenden Kunstbauten (einschliesslich Kleinbeförderungsanlagen) in super ausgebauten Kinderländern müssen wir uns als Betreiber dieser Anlagen der Verantwortung stellen, und nebst dem Check über die skitechnisch richtige Konzipierung auch den entsprechenden Sicherheits- und Haftungsaspekten die notwendige Aufmerksamkeit schenken. Zweifellos können uns hier auch die Versicherungsgesellschaften wesentliche Unterstützung leisten. Und wie immer: Mit dem Erkennen der Probleme ist der erste Schritt für die Lösung geschaffen.

Inhaltsverzeichnis:

Seite:

1.	Einleitung	1
2.	Problemstellung	1
3.	Anlagentypen	3
4.	Rechtsbeziehung zwischen Fahrgast (Kind) und Transportunternehmung	4
5.	Pflichten des Schneesportlehrers	7
6.	Resultat	10
7.	Exkurs; Kleinanlagen und Kinderförderbänder	10