

# Die neue italienische Skipistenordnung

## Einleitung

Die neue italienische Skipistenordnung, welche in übergroßer Eile von der zuständigen Kommission des römischen Parlamentes in gesetzgebender Sitzung mit der Zustimmung aller Parteien verabschiedet worden ist, hat nicht nur in Italien, sondern auch weltweit und insbesondere in den benachbarten Alpenländern für Aufsehen gesorgt. Schon in der Entstehungsphase haben die verschiedenen Gesetzesentwürfe heftige Diskussionen und Stellungnahmen ausgelöst. Die Polemik betraf nicht nur den Inhalt einiger Bestimmungen, sondern auch deren Zweckmäßigkeit. Der Wintersport lässt sich schwer in ein Regelkorsett zwängen.

Zudem werden durch dieses Gesetz durch Rechtssprechung und Lehre ein vielen Jahren erarbeitete und konsolidierte Rechtsgrundsätze gänzlich über den Haufen geworfen.

Das schlussendlich am 24.12.2003, am Weihnachtstag, verabschiedete Gesetz Nr.363 „Sicherheitsbestimmungen für die Ausübung des Wintersports in hangabfahrenden Disziplinen und in Langlauf“, stellt das etwas unkoordinierte Endergebnis einer Vielfalt, nachträglich zusammengelegter parlamentarischer Initiativen dar.

Alarmmeldungen in den verschiedenen Medien über Unfälle auf den Pisten und eine gewisse Konkurrenz unter den Einbringern führten dazu, dass 6 verschiedene Gesetzesinitiativen im Parlament vorlagen.

Sowohl den Medienberichten als auch den Parlamentskommissionen lagen unsachgemäß verfasste Statistiken zugrunde, welche die Unfälle an der Zahl der Skifahrer maßen und nicht an der Zahl der durchgeführten Abfahrten, teilweise wurden nur die Daten einzelner Skiessorts oder einzelner Pistendienste hergenommen und nicht die Gesamtdaten aller Skigebiete. Es reichte jedenfalls aus um den Skisport als eine äußerst gefährliche Sportart hinzustellen, was aber keineswegs stimmt, denn der Skisport zählt zu den am wenigsten gefährlichen Sportarten.

In dieser Stimmung, und getrieben von einigen Interessensgruppen, die sich aus dem Gesetz einen unerwarteten Geldsegen verhofften, verabschiedeten die Mitglieder der Parlamentskommission dieses unausgegorene Gesetz, mit dessen Anwendung wir uns nun herumschlagen müssen.

## Zum Inhalt des Gesetzes

Die Zielsetzung des italienischen Gesetzgebers war es sicherlich im Schneesportbereich Unfälle und die damit verbundenen Soziallasten einzugrenzen. Die Zielsetzung ist auch erstrebenswert, ob der eingeschlagene Weg aber zu den erhofften Ergebnissen führen wird, ist äußerst zweifelhaft.

Das Gesetz umfasst 23 Artikel und ist in drei Abschnitte gegliedert: der erste Abschnitt ist der Führung der Skigelände gewidmet, sowie den Pflichten und der Verantwortung der Betreiber; der zweite Abschnitt normiert Verhaltensregeln für Pistenbenutzer, setzt Strafen für die Übertretung derselben fest und regelt die Verantwortung bei Zusammenstößen zwischen Skiläufern; der dritte und letzte Abschnitt beschäftigt sich mit der Kontrolle, der Anpassung der regionalen und provinziellen Gesetzgebung an die neuen Bestimmungen und mit der finanziellen Deckung.

Das Gesetz enthält allgemeine Richtlinien über die Benutzung von Pisten und Aufstiegsanlagen, welche innerhalb von 6 Monaten von den Regionen und Autonomen Provinzen in eigene Gesetze übernommen werden sollten und von diesen den eigenen Bedürfnissen entsprechend angepasst werden können.

Wenn nicht eine entsprechende Koordinierung unter den regionalen und provinziellen Gesetzgebern stattfinden wird, laufen wir Gefahr, dass wir uns im nächsten Winter mit 17 und vielleicht auch mehr verschiedenen und teilweise auch unterschiedlichen Gesetzen beschäftigen werden müssen, wie dies bereits bei der Skilehrer- und Skischulordnung der Fall ist.

## Führung und Betreuung der Skigelände

Der Art.2 bezeichnet als „ausgestattetes Skigelände“ jene „natürlich oder künstlich beschneiten Oberflächen, welche für die Allgemeinheit zugänglich sind und welche Skipisten, Aufstiegs- und Beschneiungsanlagen umfassen und bestimmungsgemäß der Ausübung der Schneesportarten vorbehalten sind, wie: Skisport in allen seinen Erscheinungsformen; das Schneebrett, „snowboard“ genannt; Skilanglauf; Schlitten und Rodeln; weitere individuelle Wintersportarten die noch in den Regionalgesetzen genauer beschrieben werden. „

Das Skigelände umfasst demnach nicht nur die Pisten, sondern auch die Aufstiegs- und Beschneiungsanlagen, sowie Rodelbahnen und ähnliche Einrichtungen, die der Allgemeinheit zugänglich sind.

Innerhalb des so definierten Skigeländes nimmt das Gesetz eine Unterscheidung und Unterteilung der Pisten, je nach ihrer Bestimmung vor.

Die Bestimmung des Absatz 2, welche vorsieht, dass für Schlitten und Rodeln eigene Bahnen vorgesehen werden können, lässt den Umkehrschluss zu, dass das Staatsgesetz diese Geräte auf den Skipisten nicht verbietet, ein Umstand der von einigen schon bestehenden Provinzial- und Regionalgesetzen bisher strikt untersagt war. Wenn also das ausführende Regionalgesetz nichts dazu aussagt, werden in Zukunft auch auf Skipisten Schlitten und Rodeln zugelassen sein.

Die Trennung zwischen Pisten für den Skisport und für Snowboard, obwohl im Vorfeld lange diskutiert, wird durch das Gesetz nicht vorgenommen. Es wurde zwar viel über die Schwierigkeiten des Zusammenlebens auf derselben Piste zwischen Skifahrern und Snowboardern gesprochen, die Verschiedenheit der Geräte aufgezeigt und auf die verschiedenen Kurvenradien ver-

wiesen, die mit den jeweiligen Geräten erzielt werden können, aber in diesem Falle hat doch die Vernunft gesiegt.

Nach den Bestimmungen des Absatzes 2 können aber vom Skigelände-betreiber aus Sicherheitsgründen bestimmte Gelände gänzlich oder auch nur zeitweise für Snowboard gesperrt werden.

Die Ausweisung der mit Schneesportgeräten befahrbaren Flächen obliegt nach Absatz 3 den Regionen und Provinzen. Diese Ausweisung entspricht einer Widmung des betroffenen Grundstückes für gemeinnützige Zwecke im Sinne des Allgemeinwohls, wodurch auch auf einem Privatgrund eine Zwangsservitut auferlegt werden kann, natürlich nach vorheriger Entschädigung. Die Pistendienstbarkeiten waren der Gesetzgebung der Autonomen Provinzen Bozen und Trient schon bekannt, für andere Regionen stellt diese Servitut eine Neuheit dar.

Der Gesetzgeber unterscheidet die Pisten weiters auch aufgrund ihrer Nutzung entweder durch touristische Skiläufer oder durch Rennläufer, oder vielmehr angehende Rennläufer.

Der Absatz 4 besagt: *„Innerhalb der Skigelände nach Art. 1, welche über mehr als 3 Pisten verfügen die von mindestens 3 Aufstiegsanlagen bedient werden, legen die betroffenen Gemeinden die Pistenabschnitte fest, welche an Tagen wo keine Wettkämpfe stattfinden, auf Anfrage, für Ski- und Snowboardtraining reserviert werden. Die durch den vorliegenden Absatz geregelten Gelände müssen durch angemessene Sicherheitsvorrichtungen von den anderen Pisten abgetrennt sein und die Benutzer müssen einen homologierten Sicherheitshelm tragen, mit Ausnahme der Trainer.“*

Diese Bestimmung ist nicht unproblematisch, da die Zuständigkeit gewisse Streckenabschnitte für Renntraining zu reservieren, den Gemeindeverwaltungen zuerkannt wird und nicht dem Pistenbetreiber. Die Gemeindeverwaltung kann einer privaten Gesellschaft, wie etwa dem Pistenbetreiber vorschreiben, dass er Teile seiner Pisten der bezahlenden Skiläuferöffentlichkeit vorenthalten muss und sie für Renntraining zu reservieren und präparieren hat. Der Pistenbetreiber hat zudem auch noch die Pflicht die Trainingsstrecken abzugrenzen und entsprechend den nicht näher definierten Sicherheitsstandards abzusichern. Da die Standards nicht definiert sind, müssen wohl die FIS Vorschriften für Rennstrecken herangezogen werden.

Ebenfalls nicht festgelegt ist, wer den Antrag auf Bereitstellung der Trainingspiste stellen kann. Da das Gesetz nicht auf Ski- oder Sportclubs Bezug nimmt, muss wohl jedermanns Antrag behandelt werden.

Die Pflicht des Pistenbetreibers abgezäunte und abgesicherte Trainingsstrecken auf Anfrage bereitzustellen, schlägt sich bei einer Nichtbeachtung in der Verantwortung desselben nieder, sollte es zu einem Zusammenstoß zwischen einem Trainingsläufer und einem Touristen kommen.

Jeder der die Trainingspiste benutzt, hat mit Ausnahme der Trainer, einen Schutzhelm zu tragen.

In Skigebieten mit mehr als 20 Pisten und mehr als 10 Aufstiegsanlagen, werden, wiederum von der Gemeindeverwaltung, die Gelände festgelegt,

welche als Snowparks ausgebaut werden, für Freestyle-Ski und akrobatische Ski und Snowboarddarbietungen. Die Snowparks müssen mit den notwendigen Strukturen wie Sprünge und Pipes ausgestattet sein und von den anderen Pistenabschnitten durch angemessene Sicherheitsvorrichtungen abgetrennt sein. Der Pistenbetreiber hat die ordnungsgemäße Instandhaltung zu garantieren. Die Benutzer des Snowparks müssen einen Schutzhelm tragen.

Die Bedeutung des Artikels 2 besteht darin, dass der Gesetzgeber den Begriff „Skigelände“ definiert und die Möglichkeit der Differenzierung zwischen verschiedenen Geräten und verschiedenen Ausübungsarten des Schneesports vorsieht. Die praktische Anwendung ist wenig überdacht worden.

## Pflichten und Verantwortung der Skigeländebetreiber

Die Artikel von 3 bis 7 behandeln in ausführlicher Weise die Pflichten der Skigeländebetreiber.

In der Vergangenheit setzte man sich in Rechtsprechung und Lehre mit zwei großen, anerkannten Denkrichtungen auseinander, nämlich ob die Verantwortung des Betreibers einer Skipiste unter die „vertragliche“ oder „außervertragliche“ Haftung fallen sollte. Man stellte sich die Frage, ob mit dem Kauf eines Skipasses nur das Recht für die Bergfahrt erworben wird, oder ob darin gleichzeitig auch das Recht zur Benutzung der Pisten für die Abfahrt mit dem jeweiligen Gerät enthalten ist.

In der praktischen Anwendung hatte die Entscheidung für die eine oder andere Richtung nicht unbedeutende Folgen, in erster Linie was die Umkehr der Beweislastpflicht betraf.

Mit dem heutigen Gesetz und den verschiedenen, den Pistenbetreibern auferlegten Pflichten, wird die traditionelle Darstellung des Problems völlig überworfen.

Für die Pistenbetreiber wird es immer schwieriger werden, denn bei einer genauen Durchsicht des Gesetzes wird man sich kaum des Eindruckes erwehren können, dass der Skiläufer immer mehr aus der Sicht des „Konsumenten“ betrachtet wird, der ein „Produkt“ erwirbt und folglich geschützt werden muss, wenn ihm bei Benutzung desselben etwas zustoßen sollte.

1.

2. Der Artikel 3, Absatz 1 schreibt nämlich vor: *„Die Betreiber der nach Art.2 beschriebenen Gelände garantieren dem Benutzer die Sicherheitsbedingungen für die Ausübung der Sportarten und der Freizeittätigkeiten, indem sie dafür sorgen, dass die Pisten nach den Vorschriften der Region abgesichert werden. Die Betreiber haben die Pflicht die Benutzer vor Hindernissen entlang der Piste zu schützen, indem sie entsprechende Sicherungsvorrichtungen anbringen und die Gefahrensituationen ausschildern.“*

Mit dieser Norm wird ausdrücklich die Pflicht des Pistenbetreibers festgeschrieben die Sicherheit beim Skilaufen zu garantieren.

Neben dieser Pflicht besteht die weitere, den Rettungsdienst auf den Pisten zu garantieren, der den Abtransport bis zum nächsten Krankenhaus einschließt.

Der Art.4, Absatz 1 sieht vor: *„Die Betreiber der ausgestatteten Skigelände, mit Ausnahme jener Gelände die für den Skilanglauf vorgesehen sind, sind zivilrechtlich verantwortlich für die ordnungsgemäße Instandhaltung und Sicherheit des Betriebes der Piste und sie dürfen die Öffnung der Skipiste für die Allgemeinheit nicht zulassen, bevor sie nicht eine entsprechende Haftpflicht Versicherungspolizze abgeschlossen haben, gegen Schäden die Benutzer und Dritte wegen Vorfällen erleiden könnten, die in der Verantwortung des Pistenbetreibers liegen.“*

Im Artikel 4 wird der Grundsatz festgelegt, dass der Pistenbetreiber für die Sicherheit auf den Pisten zivilrechtlich haftet. Eine Bestimmung die an und für sich den Anschein erweckt überflüssig zu sein und erst bei einer genaueren Betrachtungsweise die Tragweite derselben erkennen lässt.

Mit dieser Bestimmung hat der Gesetzgeber eine neue Art der „vermuteten Haftung“ eingeführt, einige Kommentatoren des Gesetzestextes sprechen sogar von einer objektiven Haftung, von der sich der Pistenbetreiber nur durch Erbringung des Gegenbeweises befreien kann.

Dem Skigeländebetreiber wird weiterhin als Pflicht der Abschluss einer Haftpflichtversicherung auferlegt.

Für den Pistenbetreiber besteht demnach die Pflicht die Sicherheit auf der Piste zu garantieren, die Pflicht der Absicherung der Pisten, die Pflicht der Beschilderung, die Pflicht einen Rettungsdienst zu stellen und schlussendlich eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, für alle Risiken die aus den vorher erwähnten Pflichten erwachsen könnten.

Wenn man diesen Zuwachs an Pflichten aus rein wirtschaftlicher Sicht betrachtet, scheint es nicht unvernünftig, wenn man in kürzester Zeit mit einem Ansteigen der Kosten der Skipässe rechnet.

Eine kurze Erwähnung gebührt auch noch der Beschilderung. Im Artikel 6 wird geregelt wer die Vereinheitlichung der Beschilderung zu betreiben hat. Dem italienischen Wintersportverband FISCI wird diesbezüglich eine maßgebliche Zuständigkeit zuerkannt. Woraus man diese Zuständigkeit der FISCI ableiten könnte, ist nicht nachvollziehbar. Sicherlich nicht aus deren Fachkompetenz.

Eine ausreichende und korrekt angebrachte Beschilderung, könnte abgesehen von der gesetzlich normierten Pflicht, für den Pistenbetreiber im Falle einer Nichtbeachtung der Hinweise durch den Pistenbenutzer zu einer Haftminderung oder zu einem Ausschluss der Haftung führen.

Interessant und neu ist auch die Bestimmung des Art.7, welcher für den Pistenbetreiber wiederum eine weitere Pflicht vorsieht: Abgesehen von der Pflicht der ordentlichen und außerordentlichen Instandhaltung, obliegt es

dem Pistenbetreiber nun auch immer dann zu intervenieren, wenn die Piste nicht mehr allen Sicherheitsbedingungen entspricht. Es könnte durchaus passieren, dass eine Piste wegen dringender Instandhaltungsarbeiten auch tagsüber vorübergehend oder auch endgültig gesperrt wird.

Die Vorbereitungs- und Instandhaltungsarbeiten, welche am Abend nach Pisten-schließung, in der Nacht und am Morgen vor der Eröffnung der Piste durchgeführt werden, reichen nicht mehr aus, um eine Haftung des Pistenbetreibers auszuschließen. Er muss auch tagsüber aktiv werden und Kontrollen durchführen.

Darunter würde auch die Pflicht fallen eine Piste wegen Überfüllung für den weiteren Zutritt von Skiläufern zu sperren. Falls die Anwesenheit zu vieler Skiläufer auf der Piste eine Gefahr darstellt, welche die Sicherheit der Benutzer beeinträchtigen könnte, kann der Pistentreiber haftbar gemacht werden, wenn er den weiteren Zustrom nicht unterbindet.

## Verhaltensvorschriften für die Skipistenbenutzer

### Schutzhelmpflicht:

Der Artikel 8 schreibt das Tragen eines Schutzhelms für Minderjährige unter 14 Jahren bei der Ausübung des Ski- und Snowboardsports als zwingende Pflicht vor. Die Helme müssen homologiert sein, d.h. sie müssen den von einer ministeriellen Kommission vorgeschriebenen Merkmalen entsprechen. Herstellung, Einfuhr und Vertrieb von nicht homologierten Helmen wird mit Verwaltungsstrafen bis zu 100.000,00 € verfolgt.

Eltern, Trainer, Skilehrer, die ihren Schützlingen keinen Helm aufzwingen werden mit einer Verwaltungsstrafe von 30,00 bis 150,00 € belegt.

Abgesehen davon, dass heute nahezu 90 – 95 % aller Kinder einen Schutzhelm tragen und dieser auch von Skischulen und anderen Institutionen empfohlen wird, war eine gesetzlich vorgeschriebene Pflicht sicher nicht notwendig. Auch in Anbetracht, dass die Kopfverletzungen bei Kindern bis zu 14 Jahren einen sehr geringen Prozentsatz aufweisen, wäre die Förderung erzieherischer Maßnahmen sicherlich sinnvoller gewesen.

Welchen Sinn hat es, wenn der Helmpflicht zwar nachgekommen wird, der Helm aber viel zu groß ist oder unter dem Helm noch eine Mütze aufgesetzt wird, entweder weil die Mutter zu vorsorglich ist oder der Helm der älteren Geschwister noch aufgetragen werden muss?

Wie ist es zu verantworten, dass die kleinen Skizwerges im Kindergarten einen Helm tragen müssen, obwohl der Kinderbereich gegenüber anderen Skipistenbenutzern abgeschirmt ist?

Was passiert bei den Skikursen im April, wenn die Kinder in der prallen Sonne für 3 Stunden ununterbrochen einen Helm tragen müssen? Wer haftet für die Mittelohrentzündungen, wenn sie nach Abschluss der Kursstunde den Helm abnehmen und der erste Windstoß die überhitzten und schwitzenden Kinderköpfe erfasst?

Wie steht es mit der Deckungsübernahme durch die Versicherungsgesellschaften, wenn ein Kind in einen Unfall verwickelt ist, wenn es gerade den Helm abgenommen hat?

All diese Fragen hätte man nicht zu beantworten gehabt ohne die sinnlose Regelungswut unserer Parlamentarier.

### Geschwindigkeit:

In den Artikeln 9 bis 15 werden die FIS-Verhaltensregeln unvollständig und in einigen Fällen lückenhaft übernommen und in eine Rechtsnorm umgewandelt. Die Nichtbeachtung dieser Verhaltensregeln wird mit verwaltungsrechtlichen Geldbuße bestraft.

Abgesehen von der Einführung der Strafen, bringt das Festlegen von präzisen Verhaltensnormen, denen sich die Skifahrer anpassen müssen aus praktischer Sicht keine Neuerung mit sich, da die konstante zivil- als auch strafrechtliche Rechtsprechung bei Unfällen die FIS-Verhaltensregeln als Maßstab für die Bewertung der Verantwortung heranzieht und es sich letztendlich um allgemein gültige Grundsätze handelt.

Der Artikel 9 beinhaltet eine Geschwindigkeitsregelung und schreibt vor: *„Die Skiläufer haben sich so zu verhalten, dass sie bezogen auf die Eigenschaften der Piste und der Umwelt-, Klima- und Schneeverhältnisse keine Gefahr für die Unversehrtheit anderer darstellen. Die Geschwindigkeit muss besonders auf unübersichtlichen Strecken, in der Nähe von Baulichkeiten oder Hindernissen, auf Kreuzungen, bei Abzweigungen, bei Nebel, Dunst, schlechter Sicht oder Überfüllung, auf Engstellen oder bei Anwesenheit von Anfängern den Verhältnissen angepasst sein.“*

Bemerkenswert ist, dass sämtliche Aspekte in Erwägung gezogen worden sind, einer der entscheidendsten jedoch außer Acht gelassen wurde, nämlich die technischen und physischen Fähigkeiten des einzelnen Skifahrers.

Ein Verweis auf die Geschwindigkeit wird dann auch noch vom Artikel 21, Absatz 2, gemacht, wo den Skilehrern die Befugnis auferlegt wird, die durch gefährliche Geschwindigkeit auffallenden Pistenbenutzer den Kontrollorganen zu melden. Die Skilehrer werden dadurch zu einer Art Hilfskräften der Gerichtspolizei abgestempelt, einer Tätigkeit die sie von ihrer eigentlichen Lehrtätigkeit und ihrer Aufsichtspflicht gegenüber ihren Schülern abhalten würde. Dem Skilehrer wäre es aber unmöglich die Verantwortlichen zu identifizieren, es sei denn nach einer Verfolgung. Aber selbst dann würde ihnen die Macht fehlen von dem so Gestellten die Personaldaten abzufragen.

### Vorfahrt:

Der Artikel 10 des Gesetzes übernimmt für die Vorfahrtsregelung die Bestimmung des Artikel 3 der FIS-Verhaltensregeln. Diese Regel hat durch das Aufkommen neuer Disziplinen wie Snowboard oder neuer Materialien wie Carving Ski sicherlich am meisten gelitten, denn im Jahre 1967 konnte man sich noch nicht vorstellen, dass man mit Skiern oder anderen Gleitgeräten auf Schnee eine 360 ° Kurve durchführen könne oder dass der Kurvenradius so gezogen werden kann, dass der noch vor wenigen Augenblicken unterhalb fahrende Läufer plötzlich in einer Aufwärtskurve dem Abfahrenden entgegengeschossen kommen könne.

### Überholen – Vorfahrt von rechts auf Kreuzungen:

Artikel 11 regelt das Überholen und Artikel 12 normiert, entsprechend den Bestimmungen des Straßenverkehrs, im Kreuzungsbereich das Vorfahrtsrecht des von rechts kommenden Skiläufers. In Verbindung mit dem Artikel 11, nach welchen von rechts und von links überholt werden darf, scheint diese Regelung jeder Logik und Konsequenz zu entbehren.

### Anhalten:

Der Artikel 13 beschäftigt sich mit dem Anhalten auf der Piste, unterlässt es aber die entsprechende FIS Regel wiederzugeben, wonach der vom Stand in die Piste einfahrende Skiläufer denjenigen die Vorfahrt lassen muss, die die Piste bereits befahren.

### Hilfeleistung:

Wer auf einer Piste Personen mit offensichtlichen Schwierigkeiten antrifft, ist nach Artikel 14 verpflichtet Hilfe zu leisten oder den Rettungsdienst zu verständigen. Auch diese Bestimmung ist von schwieriger Anwendung, denn wenn die notwendigen Kenntnisse oder die Erfahrung fehlt, kann eine erzwungene Hilfeleistung oft mehr schaden als nutzen. Eine zweite Frage stellt sich, wie festgestellt wird, ob sich eine Person in Schwierigkeiten befindet.

### Aufstieg und Absteigen ohne Ski:

Nach Artikel 15 ist das Auf- und Absteigen ohne Ski auf der Piste untersagt, außer in Fällen dringender Notwendigkeit.

### Aufstieg mit Skieren:

Ein Aufstieg über die Piste mit angeschnallten Skiern, etwa mit Tourenski, ist hingegen mit Ermächtigung des Pistenbetreibers erlaubt.

Wer haftet im Falle eines Zusammenstosses zwischen einem ermächtigt aufsteigendem Tourengeher und einem abfahrenden Skiläufer, dem der Pistenbetreiber eine Abfahrt in Sicherheit zu garantieren hat?

### Motorfahrzeuge:

Für die mechanischen Fortbewegungs- und Instandhaltungsmaschinen wie Pistengeräte und Motorschlitten besteht gemäß Artikel 16 während der Öffnungszeiten der Pisten ein Einsatzverbot. Ausgenommen davon sind Not- und Dringlichkeitsfälle. Wer hat jedoch die Befugnis zu entscheiden, wann ein Not- oder wann ein Dringlichkeitsfall vorliegt?

Auffallend ist, dass bei dem großen Bedürfnis alles zu regeln, eine wichtige Norm keinen Eingang gefunden hat, nämlich jene, wonach jeder, der in einen Unfall verwickelt oder Zeuge eines Unfalls ist, angehalten wird dem Kontrollpersonal die eigenen Personalien abzugeben.

### Abfahrten außerhalb der Pisten:

Wichtig erscheint uns hingegen der Art 17, der für Unfälle welche sich auf Abfahrten außerhalb der Pisten zutragen, eine Haftung des Skigebietbetrei-

bers ausschließt, auch wenn die Abfahrten außerhalb der Piste mit den Aufstiegsanlagen erreichbar sind.

Unverständlich ist hingegen die Regelung, welche für Skitourengeher das Mitführen eines elektronischen LawinenVerschüttetenSuchgerätes nur in Fällen von offensichtlicher Lawinengefahr vorschreibt.

### Vermutung der Mitschuld bei Zusammenstößen:

Eine der größten Neuerungen im gesamten Bereich der Skiunfälle stellt die Bestimmung des Artikel 19 dar, welcher im Falle eines Zusammenstoßes zweier oder mehrerer Skifahrer, bis zum Gegenbeweis ein gleiches Mitverschulden aller Beteiligten als Gesetzesvermutung vorschreibt.

Durch den Grundsatz der vermuteten Verantwortung wird im italienischen Zivilgesetzbuch, in anderen Fällen, die bei der Ausübung einer gefährlichen Tätigkeit geschädigte Partei auf prozessrechtlicher Ebene begünstigt.

Während normalerweise in Fällen außervertraglicher Haftung die geschädigte Partei den Schaden, den Umstand der den Schaden verursacht hat, den Kausalzusammenhang zwischen Schaden und verursachendem Umstand sowie die Schuld des Schädigers nachweisen muss, wird im Falle einer durch Gesetz vermuteten Haftung dem Geschädigten der Beweis der Schuld erlassen.

Anscheinend wurde dieser Grundsatz auch bei Skiunfällen eingeführt, da der Gesetzgeber das Skifahren als gefährliche Sportart einstuft und auch angesichts der Tatsache, dass eine Rekonstruktion sich oftmals als sehr schwierig erweist.

Die Annahme der vermuteten Mitschuld gilt zwar nur subsidiär, zwar dann wenn es nicht möglich ist den Schuldgrad der in den Unfall verwickelten Skifahrer festzustellen, dennoch kann die Einführung dieses Grundsatzes auch für Skiunfälle als eine vom Gesetzgeber vorgenommene Einstufung des Skisports als gefährliche Sportart gewertet werden.

Für den Skisport wäre es bei weitem vorteilhafter gewesen eine Haftpflichtversicherungspflicht für alle Skifahrer vorzusehen.

Alle im Gesetz für Skifahrer vorgesehenen Normen sind auch auf Snowboarder gleichermaßen anzuwenden.

## Kontrollen

Die Effektivität eines jeden Normensystems, bei deren Nichtbeachtung eine Strafe oder eine rechtliche Folge vorgesehen ist, ist streng mit der Effektivität des Kontrollsystems verbunden.

Unter diesem Maßstab ist der Misserfolg des hier kommentierten Gesetzes leicht vorausehbar.

Es ist nicht denkbar, dass auf den gesamten oft sehr ausgedehnten und überfüllten Skigebieten eine angemessene Kontrolle durchgeführt werden kann. Dazu müsste man ein ganzes Heer von Kontrollorganen einsetzen. Es genügt nicht den bereits für die Rettungsdienste sich im Einsatz befindenden Beamten der Staatspolizei, der Carabinieri, der Finanzwache, der Gemein-

depolizei und der Forstwache auch noch die Kontrolltätigkeit über die Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes zu übertragen und sie auch noch für die Verhängung von Sanktionen abzustellen. (Artikel 21)

Aufgrund der Vielfältigkeit der strafbaren Verhaltensweisen und der beschränkten Anzahl an wirklich kompetenten Kontrollorganen, werden die Übertretungen nur völlig gelegentlich und unregelmäßig geahndet werden.

## Finanzielle Beiträge

Von den interessierten Verbänden als sehr positiv empfunden wurden die Bestimmungen, welche eine finanzielle Unterstützung für vorbeugende Informationsmaßnahmen (Artikel 5) und für die Sicherheit in den Skigebieten (Artikel 7) vorsehen, wobei Investitionen für die Errichtung von Beschneiungsanlagen auch unter den Begriff „Anpassung an die Sicherheitsvorschriften“ fallen. Dadurch kann auch die durch die europäische Kommission verhängte Einschränkung der Finanzierungen durch die öffentliche Hand umgangen werden und weiterhin eine öffentliche Finanzierung durch Beiträge bis zu 70% vorgesehen werden.

Dass die locker gemachten Summen von jährlich 5.000.000,00 € für die Pistenbetreiber, ebensoviel für Skigebiete die sich infolge klimatischer oder atmosphärischer Ausnahmesituationen in wirtschaftlicher Not befinden, sowie die jährlich vorgesehenen 500.000,00 € für Informationskampagnen, nach Aufteilung der Beträge auf alle Anspruchsberechtigten in den verschiedenen Regionen nur einen Tropfen auf den heißen Stein darstellen können, ist weder den Aufstiegsanlagenbetreibern noch dem italienischen Wintersportverband aufgefallen.

Die in Aussicht gestellten Beiträge haben die Verbandsvertreter für die wirkliche Problematik, die mit diesem Gesetz zusammenhängt, blind gemacht.

## Schlussbetrachtungen

Während in der Vergangenheit jede Person, die sich anschickte den Skisport zu erlernen oder auszuüben, mit dem Bewusstsein handelte sich gewissen Risiken auszusetzen, geht man heute davon aus, dass der Pistenbetreiber für einen Skilauf in absoluter Sicherheit garantieren muss.

Das Bewusstsein des Risikos war in der Kultur des Wettkampfsportes ebenso enthalten wie in jener des Freizeitsports. Ebenso selbstverständlich war es auch, dass das Risiko akzeptiert wurde, sei es hinsichtlich von Unfällen die man selber erleiden konnte, sei es in bezug auf Schäden die man eventuell Dritten zufügen könnte.

Heute ist dem nicht mehr so, da der Gesetzgeber den Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit der Skisporttreibenden offensichtlich als nicht ausreichend empfunden und demnach hochheitlich eingegriffen hat.

Der Skisport befindet sich heute in einer ständigen Bewegung, von einem Gebiet zum anderen, von einer Region in die anderen, von einem Staat zum anderen und von Kontinent zu Kontinent. Diese Bewegung ist nicht nur für die Wirtschaft der Berggebiete von überlebenswichtiger Bedeutung, sondern auch für die wirtschaftlichen Verhältnisse der Alpinländer im allgemeinen. Gerade angesichts dieser Beweglichkeit zwischen verschiedenen Gebieten wird das Bedürfnis nach einer entsprechenden, gleichförmigen Regelung laut, sofern der Skisport überhaupt einer solchen bedarf, über welche alle weltweit Interessierten, also nicht nur die EU Staaten, übereinkommen sollten. Der internationale Skiverband FIS hat diesen Weg schon vor nunmehr bald 40 Jahren beschritten und die berühmten und inzwischen allgemein anerkannten 10 Verhaltensregeln erstellt. Dieses Bedürfnis nach Gleichförmigkeit der Vorschriften wird umso mehr spürbar, sobald sportliche Regeln in juridische Normen umgewandelt werden, wenn für deren Verstoß Strafen verhängt werden und dieselben sich nicht nur mit dem Aspekt des Skisports, sondern sich mit dem gesamten Bereich befassen. Gesetzesinitiativen, die nur von einem Staat ergriffen werden und nur auf einem Staatsgebiet Wirkung erlangen, sind aber kurzfristig und könnten sogar negative Konsequenzen in der Tourismusbranche nach sich ziehen. Die italienischen Normen sind sowohl für ausländische als auch für ortsansässige Skifahrer verwirrend. In den verschiedenen Regionen finden sie durch die Überlagerung der nationalen mit den lokalen Kompetenzen unterschiedliche Regeln vor.

Abschließend kann gesagt werden, dass man sich des Eindruckes nicht wehren kann, dass es sich bei der vorliegenden gesetzlichen Neuregelung um ein übereiltes, etwas eigenwilliges Gesetz handelt, in welchem die negativen Aspekte die positiven bei weitem überschatten.

Ich hoffe, dass ich Sie mit meinen Ausführungen nicht allzu sehr gelangweilt habe und dass mein Vortrag vielleicht für den einen oder anderen von Ihnen ein Denkansporn sein kann. Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Ich danke Ihnen für ihre Aufmerksamkeit.

Rovinj, am 09.Mai 2004



A.M.S.I.  
Associazione Maestri Sci Italiani  
Via Luigi Razza 3  
I-20124 Milano

Tel.: +39 02 66983997  
Fax +39 02 66985175  
email [info@amsi.it](mailto:info@amsi.it)



Dr.Hugo Reider  
Landesberufskammer der Skilehrer in Südtirol  
Leonardo da Vinci Strasse 15  
I-39100 Bozen

Tel: +39 0471 981092  
Fax +39 0471 309537  
email [hugo\\_reider@skischulen.it](mailto:hugo_reider@skischulen.it)

Quellennachweis:

Dr.Carlo Busato – Richter am LG Bozen: Mitschrift des Vortrages bei der Podiumsdiskussion „Eigenverantwortung oder gesetzliche Regelung“ in Brixen am 4.12.2003

Dr.Carlo Bruccoleri – Präsident LG Bozen: „Die neue Skipistenordnung in Italien“ Beitrag zur Skilex 2004 in Obergurgl

Avv.Michele Canali: „Profili in tema di responsabilità del gestore“ Kongress in Treviso am 27.04.2004

A.M.S.I. – Cav.Dino Degaudenz: “Osservazioni Legge sicurezza piste”

Artikel aus der Skizeitschrift “Sciare” – Ausgabe 2003 – 2004

- Interview mit dem Kammerabgeordneten Gianantonio Arnoldi
- Dino Degaudenz: Una legge discutibile
- Gianantonio Arnoldi: Una legge necessaria e utile
- Luca Mezzadri: Secondo me ... commento alla legge
- Dino Degaudenz: Non siamo d'accordo

Artikel aus der Bergsportzeitschrift “Monte Bianco” – Ausgabe 2003 – 2004

- Alfredo Tradati: Il padre della legge
- Alfredo Tradati: Ora siamo sicuri?

Artikel aus der Wintersport und Ausrüster Zeitschrift “Professione Montagna” Ausgabe 2003 – 2004

- Speciale sicurezza/La nuova legge

## INHALTSÜBERSICHT:

### DIE NEUE ITALIENISCHE SKIPISTENORDNUNG

Einleitung	Seite	1
Zum Inhalt des Gesetzes	Seite	1
Führung und Betreibung der Skigelände	Seite	2
Pflichten und Verantwortung der Skigeländebetreiber	Seite	4
Verhaltensvorschriften für die Skipistenbenutzer	Seite	6
Schutzhelmpflicht	Seite	6
Geschwindigkeit	Seite	7
Vorfahrt	Seite	7
Überholen – Vorfahrt von rechts auf Kreuzungen	Seite	8
Anhalten	Seite	8
Hilfeleitung	Seite	8
Aufstieg und Absteigen ohne Ski	Seite	8
Aufstieg mit Skieren	Seite	8
Motorfahrzeuge	Seite	8
Abfahrten außerhalb der Pisten	Seite	8
Vermutung der Mitschuld bei Zusammenstößen	Seite	9
Kontrollen	Seite	9
Finanzielle Beiträge	Seite	10
Schlussbetrachtungen	Seite	10