



Kitesurfen im Schweizer Rechtsraum

539

ANNE MIRJAM SCHNEUWLY*

Die Trendsportart Kiten eröffnet sportlich neue Horizonte. Ihre Regulierung sorgt zwar für die notwendige Sicherheit, aber auch für kontroverse Debatten. Dabei liegt es auf der Hand, dass die vorgeworfene Überregulierung auch in der hybriden Natur des Kite-Sportes gründet, der auf dem Boden, zu Wasser und in der Luft stattfinden kann. Ziel dieses Artikels ist es erstens, einen generellen Überblick über die eher komplexen und heterogenen Rechtsgrundlagen zum Kitesurfen zu schaffen. Zweitens erläutert der Artikel den Kontext der teilweise «absurden» Rechtsnormen, insbesondere im Bereich des Haftpflichtrechts. Dabei richtet sich der Fokus auf die Marktzugangsregulierung für Versicherer, die speziell Schweizer Kiter benachteiligen. Schliesslich runden Vorschläge zur Harmonisierung der bemängelten Überregulierung und zur Gewinnung von Rechtssicherheit den Artikel ab.

Le kitesurf, un sport en vogue, ouvre de nouvelles perspectives sportives. Sa réglementation assure certes la sécurité nécessaire, mais alimente aussi la controverse. Il va sans dire que l'excès de réglementation critiqué ici s'explique aussi par la nature hybride de ce sport qui peut se pratiquer sur terre, sur l'eau ou dans les airs. Le but de cet article est, premièrement, d'offrir une vue d'ensemble sur les bases juridiques plutôt complexes et hétérogènes du kitesurf. Deuxièmement, l'article explique le contexte des normes juridiques parfois « absurdes », en particulier dans le domaine de la responsabilité civile. L'accent est mis sur la réglementation de l'accès au marché pour les assureurs qui pénalisent particulièrement les kitesurfeurs suisses. Enfin, des propositions pour juguler la surréglementation et pour assurer la sécurité du droit viennent compléter l'article.

Inhaltsübersicht

- I. Trendentwicklung der neuen Wassersportart
- II. Ursprüngliches Kite-Verbot in der Schweiz
 - A. Erlass
 - B. Aufhebung
- III. Staatliche und private Regelungen zu den Drachensegelbrettern
 - A. Luftfahrtregelungen
 - B. Gewässer- und Schifffahrtsregelungen
 1. Definition laut Schifffahrtsregelungen
 2. Verhaltensregeln gemäss BSV
 3. Rechtsvergleichender Einblick in nationale Regelungen der Nachbarländer
 - C. Allgemeine Verhaltensregeln des Kiters
- IV. Haftpflichtrechtliche Fragestellung
 - A. Haftpflichtversicherungsgebot und Mindestgarantiesumme
 1. Luftfahrtrecht
 2. Binnenschifffahrtsrecht
 - B. Ausschluss des Kite-Sports von der Haftpflichtversicherung
 - C. Benachteiligung der Schweizer Kiter auf dem internationalem Versicherungsmarkt
- V. Fazit

I. Trendentwicklung der neuen Wassersportart

Die Bezeichnung «Kitesurf», in den Landesprachen übersetzt «Drachensegelbrett», «*planche aérotractée*»¹ oder

«*tavola ad aquilone*»², nennt gleich die zwei Elemente, die diese Sportart auszeichnen. Beim Kitesurfen lässt der Kiter³ einen Lenkdrachen steigen, mit welchem er genug Zugkraft entwickelt, um sich mit einem Brett an den Füßen über Wasser zu halten und zu gleiten. Die Fortbewegungsmethode ähnelt einerseits dem Wakeboarden, wobei der Kite-Sportler nicht wie beim Wakeboarden durch motorisierte Zugkraft (meistens ein speziell ausgerüstetes Motorboot) über das Wasser gezogen wird; andererseits ist das Kitesurfen durch die Windkomponente mit dem Windsurfen verwandt. Der Windsurfer hat im Unterschied zum Kitesurfer jedoch durch die Grösse seines Brettes genug Eigenauftrieb und benötigt den Wind allein zur Fortbewegung. Der Kitesurfer hingegen braucht starken Wind im Drachenschirm für die kombinierte Funktion von Auftrieb und Fortbewegung.

Im Kite-Sport gilt es zudem zu unterscheiden zwischen dem Kitesurfen auf dem Wasser, dem Kiten mit einem Buggy auf festem Boden sowie dem Snowkiten über schneebedecktem Gelände oder gefrorenem Gewässer. Historisch betrachtet haben die Pioniere des Kitesurfens bereits in den Jahren 1970 und 1980 an der Konstruktion

* ANNE MIRJAM SCHNEUWLY, Dr. iur., Rechtsanwältin, Executive M.B.L.-HSG, Gerichtsschreiberin am Bundesverwaltungsgericht und leidenschaftliche Kiterin.

¹ Diese Bezeichnung findet sich in französischen Verordnungen, jedoch nicht in der französischen Version der Schweizer Gesetze.

² In Italien sprechen die Verordnungen von «*tavole con aquilone*».

³ In diesem Artikel ist die Unterscheidung wichtig zwischen dem Kitesurfer, welcher sich ausschliesslich auf dem Wasser bewegt, und dem Kiter oder Kite-Sportler, welcher als allgemeine Bezeichnung für die Ausübung aller Formen des Kite-Sports genutzt wird (sowohl das Kitesurfen als auch das Snowkiten und das Kiten mit einem Buggy).

eines lenkbaren Segels getüftelt, welche sie über Wasser, Land oder Schnee ziehen würde. Kitesurfen wurde jedoch erst Ende der 1990er-Jahre populär und hat sich zu einem weltweiten Trend entwickelt. Die Anzahl der Kitesurfer hat in den letzten Jahren rapide zugenommen und mittlerweile werden dieser Sportart bereits rund eine halbe Million Anhänger weltweit zugerechnet.

Da sich diese Sportart nicht nur im Sommer auf dem Meer und auf Seen, sondern auch im Winter auf Schnee und gefrorenen Wasserflächen ausüben lässt, nimmt diese Trendentwicklung auch in der Schweiz ungebremst ihren Lauf. Laut dem Kitesurf Club Schweiz werden hier bereits weit über 3'000 aktive Sportler gezählt.

II. Ursprüngliches Kite-Verbot in der Schweiz

A. Erlass

Mit dem Aufkommen des Kite-Sports in der Schweiz haben die kantonal zuständigen Schifffahrtsämter entsprechend wachsenden Bedarf an Koordination konstatiert und die Regelung durch den Bund beantragt. Da es offenbar zu einzelnen Vorfällen beim Kitesurfen gekommen war, wurde von einigen Kantonen ein generelles Verbot auf Schweizer Gewässern gefordert.⁴ Im Jahr 2001 statuierte der Gesetzgeber schliesslich mit Art. 54 Abs. 2^{bis} aBSV⁵ ein grundsätzliches Verbot⁶ des Kitesurfens auf Schweizer Gewässern; allerdings wurde den kantonalen Stellen ein Erlaubnisvorbehalt eingeräumt. Somit war Kitesurfen initial in allen Schweizer Regionen untersagt, mit Ausnahme der Gebiete, welche von den Kantonen

freigegeben wurden; so z.B. der Silvaplannersee⁷, der Walensee, der Neuenburgersee und eingeschränkte Zonen des Urnersees⁸.

Das Verbot wurde begründet mit Sicherheitsbedenken, Fragen der Manövrierfähigkeit, Problemen bei der Bergung auf den Seen, fehlenden Vortrittsregelungen mit anderen Seebenutzern und Unfällen.⁹ Da der Sport meist bei starkem Wind ausgeübt wird und Kiter bei entsprechenden Windverhältnissen recht hohe Geschwindigkeiten auf dem Wasser erreichen, wurde eine gewisse Gefährdung auch für andere Wassersportler angenommen. Ausserdem waren anfänglich die wichtigen Sicherheitsvorkehrungen, um sich im Notfall vom Lenkdrachen zu lösen, noch nicht ausgereift. Doch Sicherheitsstandards und Material wurden weiterentwickelt und die damaligen Bedenken sind heute überholt. Die Erfahrung zeigt, dass das Fahren mit Drachensegelbrettern nicht riskanter ist als andere Sportarten,¹⁰ zudem ist die Umweltbelastung weniger hoch als der Motorboot- oder Segelsport.¹¹

B. Aufhebung

Veranlasst durch die Motion von Ständerat Hans Hess wurde der Verbesserung der Sicherheitsstandards und dem technischen Fortschritt nun Rechnung getragen und das generelle Verbot auf den 15. Februar 2016 aufgehoben.¹² Die freigegebenen Wasserflächen wurden jedoch aus Umweltschutzgründen von einigen Kantonen gleich wieder beschränkt. Dies, weil sich in vereinzelt Fällen die Schirme der Kitesurfer in den Schilfgürteln der Schutzzonen verfangen.¹³ Auch im Sinne des Vogelschut-

⁴ Erläuternder Bericht zur Änderung der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung, BSV) und der Verordnung über die Typenprüfung von Schiffen (Typenprüfungsverordnung), 2001, 8. Um welche Vorfälle es sich dabei handelte, wurde in diesem Bericht nicht ausgeführt. Heute finden sich z.B. in der Polizeimeldung der Kantonspolizei Uri vom 27. Juni 2015 der Hinweis, dass ein Kitesurfer nach einem Gewitter bei Seedorf geborgen werden musste; oder laut der Zürichsee-Zeitung (Online-Ausgabe) vom 10. Januar 2015 wurden zwei Kitesurfer gebüsst, weil sie trotz Verbot auf dem Zürichsee kiteten.

⁵ Der Gesetzestext lautete wie folgt: «Das Fahren mit Drachensegelbrettern ausserhalb behördlich bewilligter Wasserflächen ist verboten. Wasserflächen dürfen nur dann zur Benutzung durch Drachensegelbretter freigegeben werden, wenn die Sicherheit der übrigen Seebenutzer innerhalb der freigegebenen Fläche gewährleistet bleibt und die natürliche Umwelt nicht beeinträchtigt wird.»

⁶ Vgl. AS 2001 1089.

⁷ Bündner Einführungsgesetz vom 24. September 2000 zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (EG zum BSG; BR 877.100).

⁸ Urner Reglement vom 14. Oktober 2003 über die Beschränkung der Schifffahrt und des Surfersports (RB 50.2115).

⁹ AB 2012 S 830; Curia Vista, Gesch.-Nr. 12.3455/12.3465/12.3474/12.3489/12.3490/12.3581 (Motion: Gleichstellung des Kitesurfens mit anderen Wassersportarten).

¹⁰ Zur Verletzungsgefahr s. unten IV.C.

¹¹ AB 2012 S 830; Curia Vista, Gesch.-Nr. 12.3455/12.3465/12.3474/12.3489/12.3490/12.3581 (Motion: Gleichstellung des Kitesurfens mit anderen Wassersportarten).

¹² Motion Hess Hans, Gleichstellung des Kitesurfens mit anderen Wassersportarten; AB 2012 N 2239.

¹³ So hat etwa der Kanton Luzern das Kitesurfen auf dem Sempachersee im Jahr 2011 verboten. Vgl. Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Luzern, Erläuterungen zu den Änderungen der Verordnung über die Schifffahrt (Vernehmlassungsentwurf) vom 8. September 2015, 7. Die Umweltbedenken sind in einigen Kantonen sogar so gross, dass das Kitesurfen auf dem gesamten Hoheitsgebiet verboten wird. So z.B. im Kanton Aargau, vgl. Botschaft an den Grossen Rat, Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt: Änderung, vom 18. Februar 2015, 11.

zes wird das Kitesurfen in einigen Gebieten mit der Begründung verboten, dass die ständigen Richtungswechsel der Drachensegel ein hohes Störungspotenzial für brütende Zugvögel bedeuten.¹⁴ Doch es scheint willkürlich, dass Drachensegelbretter als einzige Wassersportart in Schutzgebieten der Kategorie III verboten werden, wenn dort gleichzeitig die Schifffahrt nicht eingeschränkt wird, Motorboote verkehren dürfen und sogar das Wakeboarden erlaubt ist.¹⁵

Ziel der Motion war es auch, das Kitesurfen auf den Schweizer Gewässern den übrigen Wassersportarten gleichzustellen.¹⁶ So wurde betreffend die Vortrittsregelung das Drachensegelbrett dem Segelbrett gleichgestellt.¹⁷ Des Weiteren wurden Regelungen zur Maximallänge von 25m der Zug- und Steuerleinen der Drachen aufgehoben.¹⁸

III. Staatliche und private Regelungen zu den Drachensegelbrettern

Da sich der Kiter nicht im rechtsleeren Raum bewegt, werden nachfolgend die einschlägigen Schweizer Regelungen untersucht sowie ein rechtsvergleichender Ausblick vorgenommen. Die einleitend genannten zwei Charakteristika der Sportart sind auch rechtlich relevant: die Lenkung eines Drachens und das Surfen über dem Wasser. Vorab ist zu klären, ob Drachensegelbretter als Luftfahrzeuge oder Wassergefährte definiert werden, und Kitesurfer entsprechend dem Luftfahrtgesetz (LFG)¹⁹ oder dem Binnenschifffahrtsgesetz (BSG)²⁰ unterstehen. Diese Überlappung der anzuwendenden Normen kann zu Verwirrung führen.

¹⁴ Luzerner Vernehmlassungsentwurf (FN 13), 11; Aargauer Botschaft (FN 13), 3; Curia Vista, Gesch.-Nr. 13.3197 (Interpellation: Erweiterte Schutzgebietsplanung aufgrund der Gleichstellung des Kitesurfens), Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Mai 2013.

¹⁵ Vgl. das Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung vom 15. Juli 2015 sowie Art. 5 Abs. 1 lit. g i.V.m. Art. 2 Abs. 2 Verordnung vom 21. Januar 1991 über die Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung (WZVV; SR 922.32).

¹⁶ AS 2014 261 und Erläuternder Bericht zur Änderung der Binnenschifffahrtsverordnung (BSV) vom 10. September 2013, 5; Bericht des Bundesrates über Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahr 2014 vom 6. März 2015, BBl 2015 3158 ff., 3158.

¹⁷ Laut Art. 44 Abs. 1 lit. f aBSV mussten die Drachensegelbretter allen anderen Schiffen auch den Segelbrettern ausweichen.

¹⁸ Vgl. Art. 140b aBSV.

¹⁹ Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0).

²⁰ Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201).

A. Luftfahrtregelungen

Die Benutzung des Luftraums über der Schweiz ist für Luftfahrzeuge und Flugkörper gesetzlich geregelt; das UVEK erlässt die entsprechenden Verkehrsregeln.²¹ Luftfahrzeuge sind Fluggeräte, die sich durch Einwirkung der Luft in der Atmosphäre halten können.²² Der Lenkdrache, auch Kite genannt, fällt per Definition unter das Luftfahrtgesetz und wird den Drachen sowie den Drachenfallschirmen assimiliert. Im Anhang zu Art. 2 Abs. 1 und Art. 23 Abs. 1 LFV²³ werden diese als Luftfahrzeuge ohne motorischem Antrieb bezeichnet, die schwerer als Luft sind. Das Kite schwebt in der Regel mit einer Segelfläche von 4 bis 18m² in einer Höhe von 25m bis 30m über dem Kite-Sportler, welcher durch ein Trapez an die Leinen des Drachens gekoppelt ist. Mit der Lenkvorrichtung kann er das Kite seitlich bewegen, um sich fortzubewegen. Je nach Grösse und Windverhältnissen kann der Drache den Sportler für die Zeit eines Sprunges in die Lüfte heben, doch in der Regel fährt der Kiter über das Wasser oder Gelände und bleibt mit dem Boden verbunden.

B. Gewässer- und Schifffahrtsregelungen

1. Definition laut Schifffahrtsregelung

Laut Art. 2 Abs. 1 lit. a Ziff. 16 BSV²⁴ ist das Drachensegelbrett «ein Segelschiff mit geschlossenem Rumpf, das von nicht motorisierten Fluggeräten (Flugdrachen, Drachensegel oder ähnlichen Geräten) geschleppt wird; das Fluggerät ist über ein Leinensystem mit der Person verbunden, die auf dem Drachensegelbrett steht.» Zu beachten ist hierbei, dass es vom Gesetzgeber als Segelschiff i.S.v. Art. 2 Abs. 1 lit. a Ziff. 9 i.V.m. Ziff. 1 BSV definiert wird. Dem Wortlaut entsprechend ist das gesamte Konstrukt, sowohl das Brett als auch der Lenkdrache, der BSV unterstellt. Bewegt sich der Kiter also mit seinem Surfbrett mitsamt Drachen im Luftraum über Schweizer Gewässer, untersteht er grundsätzlich dem Binnenschifffahrtsgesetz und dementsprechend gilt die Luftfahrtregelung für Drachensegelbretter nur subsidiär.

Für ein konkreteres Rechtsverständnis ist hier als Voraussetzung wiederum zwischen den folgenden drei Funk-

²¹ Für Drachen gilt die Verordnung des UVEK vom 24. November 1994 über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK; SR 748.941).

²² Art. 1 Abs. 2 LFG.

²³ Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01).

²⁴ Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung, BSV; SR 747.201.1).

tionen zu unterscheiden: Der Kiter kann seinen Lenkdrachen (1) im seichten Gewässer aufsteigen lassen oder (2) auch mit einem Begleitschiff aufs offene Gewässer gebracht werden, um dort starten zu können. Bietet sich das Gelände an, so kann der Kitesurfer (3) aber auch den Drachen an Land starten, um anschliessend ins Wasser zu steigen. Bei diesen Szenarien obliegt es grundsätzlich den Gemeinden, entsprechende Einwasserungs- und Anlegzonen auszuscheiden, damit die Drachensegelbretter den regulären Schiffsverkehr nicht behindern.²⁵

Schliesslich drängt sich die folgende kuriose Frage auf: Gilt das Drachensegelbrett auch als Schiff, wenn es sich nicht auf Wasser, sondern an Land befindet? Hier sind wieder zwei Szenarien zu unterscheiden: Läuft der Kiter mit seinem Brett unter dem Arm zum Wassereinstieg, so ist davon auszugehen, dass dies anderen Schiffen, die an Land auf einem Anhänger liegen, gleichgesetzt wird und Drachensegelbretter damit ihre Qualifikation als «Schiff» nicht verlieren. Lenkt der Kiter den Lenkdrachen jedoch zu Übungszwecken an Land, so handelt es definitionsgemäss um einen Drachen unter Anwendung des LFG.

2. Verhaltensregeln gemäss BSV

Nachdem der rechtliche Rahmen für Drachensegelbretter dargestellt wurde, sind die übrigen Verhaltensregeln gemäss BSV zu untersuchen. Aus den Vortrittsregeln²⁶ geht hervor, dass Drachensegelbretter sowie Segelbretter und Stand-Up-Paddles keinen Vortritt geniessen und allen anderen Schiffen auszuweichen haben. Besonders wichtig ist dabei, aus Sicherheitsgründen den Abstand zu Hafeneinfahrten zu wahren. Ebenso ist das Kitesurfen nur bei Tag, zwischen 8.00 und 21.00 Uhr, sowie bei klarer Sicht erlaubt.²⁷

Unklar ist hingegen der Gesetzeswortlaut betreffend die Pflicht zur Mitführung von Rettungsgeräten, welche grundsätzlich für alle Schiffe gilt.²⁸ Zwar werden «wettkampftaugliche Wassersportgeräte», worunter auch Drachensegel- und Segelbretter zählen, von dieser Pflicht entbunden.²⁹ Weiter wird allerdings angefügt, dass ausserhalb der Uferzone anstelle von Rettungsgeräten mit mindestens 75 Newton Auftrieb das Mitführen von Schwimmhilfen zulässig ist. Es ist nicht abschliessend geklärt, ob daraus abgeleitet werden muss, dass wettkampftaugliche Wassersportgeräte ab einer Entfernung von 300m vom

Ufer doch eine Schwimmhilfe z.B. in Form einer ISO-zertifizierten³⁰ Rettungsweste mitzuführen haben. Hier bleibt anzumerken, dass der Neoprenanzug bereits einen gewissen Wasserauftrieb hat und auch das mit Luft gefüllte Kite sowie viele Surfbrettmodelle eine Schwimmhilfe bieten. In Frankreich gilt der Neoprenanzug bereits als anerkannte Rettungshilfe.³¹

3. Rechtsvergleichender Einblick in nationale Regelungen der Nachbarländer

Auch in den Nachbarländern ist das Kitesurfen grundsätzlich erlaubt, doch die örtlichen Behörden können die fahrbaren Zonen eingrenzen. Zu unterscheiden ist die Ausübung des Kite-Sports innerhalb und ausserhalb der Uferzone. So ist in *Frankreich* z.B. der Bürgermeister kompetent, die surfbaren und die surfreifen Zonen abzustrecken.³²

In *Deutschland* werden im Fahrwasser ebenfalls gewisse Wasserflächen freigegeben, um das «Surfen mit einem von einem Drachen gezogenen Surfbrett»³³ sowie das Wasserskilaufen und dergleichen zu ermöglichen. Das Kiten in den Uferzonen ausserhalb des sog. Fahrwassers ist laut § 31 Abs. 1 SeeSchStrO grundsätzlich erlaubt. Im *österreichischen* Schifffahrtsgesetz werden Drachensegelbretter als «Schwimmkörper» bezeichnet, welche wie Flosse und andere fahrtaugliche Konstruktionen, Zusammenstellungen oder Gegenstände mit oder ohne Maschinenantrieb, die weder Fahrzeuge noch schwimmende Anlagen sind.³⁴ Allgemein sind die weiteren Regelungen in den deutschsprachigen Nachbarländern den schweizerischen sehr ähnlich. Analog zur Schweiz geben die nationalen Regeln zur Binnenschifffahrt den Rahmen vor und durch Vernehmlassungen werden örtliche Regelungen z.B. zu Startgassen gesetzt. Als gemeinsame Regel ist hervorzuheben, dass alle Nachbarstaaten zeitliche Beschränkungen³⁵ eingeführt haben und das Kiten bei

²⁵ Art. 54 Abs. 2^{ter} BSV i.V.m. z.B. Anhang 5 zum Urner Reglement über die Beschränkung der Schifffahrt und des Surfersports.

²⁶ Art. 44 Abs. 1 lit. f BSV.

²⁷ Art. 54 Abs. 1 BSV.

²⁸ Art. 134 Abs. 4 BSV.

²⁹ Art. 134 Abs. 2 i.V.m. 134a Abs. 1 BSV.

³⁰ SN EN ISO 12402-5:2006 in der Fassung vom November 2006.

³¹ Article 204-2.05 II de la Division 240, Règles de sécurité applicables à la navigation en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24m.

³² Article L 2213 – 23 du Code général des Collectivités territoriales.

³³ § 2 Abs. 1 Ziff. 21c der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) vom 03.05.1971.

³⁴ § 2 Ziff. 12 Bundesgesetz vom 30. Juni 1997 über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz) und § 3 Abs. 4 Ziff. 2 Verordnung vom 15. April 2013 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend eine Seen- und Fluss-Verkehrsordnung (SFVO).

³⁵ § 31 Abs. 3 i.V.m. § 60 Abs. 1 SeeSchStrO; articolo 24 Ordinanza di sicurezza balneare e disciplina generale delle attività diportistiche, ordinanza N° 67/2011, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti capitaneria di porto di Cagliari.

Nacht oder verminderter Sicht verbieten. Auch schreiben die Kollisionsverhütungsregeln aller Länder vor, dass die Kite- und Segelsurfer allen anderen Schiffen auszuweichen haben.³⁶

Bemerkenswert ist die *italienische* Regelung, welche eine Altersbeschränkung für das Surfen mit Drachensegelbrettern eingeführt hat. So ist in Italien das Kitesurfen erst ab vollendetem vierzehnten³⁷, je nach örtlicher Regelung erst ab vollendetem sechzehnten³⁸ Lebensjahr erlaubt. Allerdings unterscheiden sich die italienischen Vorschriften zur Ausübung des Kite-Sports ebenfalls je nach Region. Wie in allen übrigen Nachbarländern, werden die Vorgaben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, in diesem Fall das «Regolamento Diporto Nautico», jeweils durch die örtliche Hafenmeisterei oder Küstenwache in Verordnungen, sog. «ordinanza di sicurezza balneare», ortsspezifisch umgesetzt.

In *Frankreich* ist die gesetzliche Regelung zur Sicherheit der Strände für Badegäste sowie für Schwimmkörper aller Art ebenfalls dem örtlichen Bürgermeister bzw. der Stadtverwaltung vorbehalten.³⁹ Allerdings ist dessen Zuständigkeit auf eine 300m breite Uferzone beschränkt. Zu bemerken ist, dass auf offenem Gewässer das Mitführen von Schwimmkörpern sowie von Lichtsignalen Pflicht ist.⁴⁰ Zudem hat Frankreich auf nationaler Ebene besondere Vorsichtsregelungen eingeführt und sensibilisiert die Kitesurfer auf diverse ökologische Anliegen.⁴¹ Als Besonderheit gilt schliesslich die allgemein beschränkte Kite-Höchstgeschwindigkeit von 5 Knoten in der Uferzone, welche nur durch Ausnahmegewilligungen der örtlichen Behörde aufgehoben werden kann.⁴² Solche Regelungen finden sich ebenfalls in *italienischen* Verordnungen. Diese beziehen sich allerdings im Gegensatz zu Frankreich

nicht auf die gesurfte Kite-Geschwindigkeit, sondern auf die gemessene Windgeschwindigkeit. In einigen Regionen Italiens ist das Kitesurfen sogar nur mit einer gemessenen Windgeschwindigkeit von bis und mit 20 Knoten gestattet.⁴³

Aus den geschilderten Regelungen wird ersichtlich, dass die Normen in den Nachbarstaaten nicht harmonisiert sind und der Kiter demzufolge an jedem neuen Spot in Europa die einschlägigen Regelungen zur Kenntnis nehmen muss.

C. Allgemeine Verhaltensregeln des Kiters

Fährt der Kiter mit einem Buggy über festen Boden oder mit Skiern oder einem Snowboard über schneebedecktes Gelände (sog. Snowkiten), ist er zur Vorsicht verpflichtet und hat auf die freien Flächen zu achten.⁴⁴ Ob dabei das SVG⁴⁵ sowie die Verkehrsregelnverordnung⁴⁶ zur Anwendung gelangen, ist im Einzelfall zu prüfen, denn die Verkehrsregeln gelten grundsätzlich nur für Benutzer öffentlicher Strassen. Als öffentliche Strassen gelten von Fahrzeugen sowie Fussgängern benutzte Verkehrsflächen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen.⁴⁷ Führt der Kiter ausschliesslich auf privatem Gelände, würden diese Regelungen grundsätzlich nicht greifen. Auf öffentlichem Gelände, wie bspw. Skipisten, gilt es jedoch zu beachten, dass sich die bundesgerichtliche Rechtsprechung bereits zur Vorsichtspflicht ausgesprochen hat, indem sie die zehn FIS-Verhaltensregeln⁴⁸ für Skifahrer und Snowboarder herangezogen und Art. 26 SVG analog angewendet hat.⁴⁹ Dieser Bestimmung zufolge muss sich jedermann im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

Der Kite-Sport hat allgemeingültige Verhaltensregeln, ähnlich den genannten FIS-Regeln, aufgestellt, welche zwar nicht als Rechtsnorm zu qualifizieren sind, aber

³⁶ § 31 Abs. 2 SeeSchStrO i.V.m. den Internationalen Regeln vom 20. Oktober 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln; KVR); articolo 26 ordinanza N° 67/2011 (FN 35); Instruction n° 00-119 J.S. du 2 août 2001, Recommandations pour la pratique des glisses aérottractées (kitesurf, char à cerf-volant).

³⁷ Articolo 23 ordinanza N° 67/2011 (FN 35): «L'uso delle tavole con aquilone, di seguito denominate kitesurf, è consentito esclusivamente a coloro i quali abbiano compiuto i 14 anni di età.»

³⁸ Articolo 21 Ordinanza di sicurezza balneare N° 21/2011, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ufficio circondariale marittimo di Trieste.

³⁹ Article L2213-23 du Code Général des Collectivités Territoriales; s.a. Cadre réglementaire de la pratique du surf et des activités de vagues, Direction technique nationale, 2007.

⁴⁰ Article 204-2.05 II division 240 (FN 31).

⁴¹ Article 17 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée pour la discipline: cerf-volant de traction (glisses aérottractées) le 19 décembre 2002; décret n° 2002-1269 du 18 octobre 2002.

⁴² Instruction n° 00-119 J.S. du 2 août 2001 (FN 36).

⁴³ Vgl. z.B. articolo 24 ordinanza N° 67/2011 (FN 35).

⁴⁴ Siehe dazu die Verhaltensregeln des Kitesurfklub Schweiz: <http://www.kitesurfclub.ch/> (Abruf 18.3.2017) und Informationen der Swiss Snowkiting School: <http://www.snowkiting.ch/> (Abruf 18.3.2017). Auch kann diese allgemeine Regel von der geltenden Rechtsprechung BGE 122 IV 17 E. 2b/bb abgeleitet werden.

⁴⁵ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

⁴⁶ Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11).

⁴⁷ Art. 1 Abs. 1 und 2 VRV.

⁴⁸ Verhaltensregeln der Fédération Internationale de Ski, beschlossen am Kongress in Beirut 1967.

⁴⁹ BGE 106 IV 350 E. 4; BGE 122 IV 17 E. 2b; BGer 6B_345/2012, 9.10.2012, E. 2.2.1.

zur Auslegung der Verantwortung herangezogen werden können. Sie sind auf die Vortrittsregeln der nationalen Binnen- und Seeschiffahrtssnormen ausgerichtet und gelten für alle Kitesurfer. In der Regel hat jeder Kiter einen Grundkurs besucht und im Theorieunterricht auch die gültigen Verhaltensregeln und Sicherheitsnormen gelernt.

Verschiedene Verbände wie die International Kiteboarding Organization (IKO) oder der Verband Deutscher Windsurfing- und Wassersportschulen (VDWS) vertreten den Kite-Sport auf internationalem Niveau und engagieren sich für die Wassersportschulen. Diese internationalen Verbände setzen sich unter anderem für eine Lizenz ein, welche die Kenntnisstufe des Kitesurfers zertifiziert.⁵⁰ Doch auch wenn diese attestierten Einstufungen teilweise als Kriterien für die Zulassung an bestimmten Kitespots⁵¹ oder für die Vermietung von Kite-Material genutzt werden, so ist eine solche Lizenz nicht verpflichtend. Die Kite-Lizenz dient lediglich als Nachweis für ein verantwortliches Ausüben des Kite-Sports unter allen Sicherheitsaspekten und als Richtwert für den Kitesportler oder seinen Lehrer.

IV. Haftpflichtrechtliche Fragestellung

A. Haftpflichtversicherungsgebot und Mindestgarantiesumme

Da es wie in jedem anderen Sport kein Nullrisiko gibt, werden nachfolgend die haftpflichtrechtlichen Fragen zum Kite-Sport untersucht. Wie aus der vorherigen Analyse hervorgeht, muss der Kite-Sport grundsätzlich unter dem Aspekt der Luftfahrt- und der Binnenschiffahrtsregelung betrachtet werden. Und aus ebendiesen Regelungen geht hervor, dass Kiter eine private Haftpflichtversicherung mit einer Mindestgarantiesumme abzuschliessen haben.

1. Luftfahrtrecht

Art. 11 VLK⁵² i.V.m. Art. 125 Abs. 2 LFV besagt, dass die Haftpflichtansprüche von Dritten auf der Erde vom Halter eines Drachens durch eine Haftpflichtversicherung mit einer Garantiesumme von mindestens 1 Mio. CHF sicherzustellen sind. Interessant hierbei ist, dass die vom UVEK bestimmte Garantiesumme somit höher ist als die von Luftfahrzeugen mit einem Abfluggewicht unter 500kg, welche laut Art. 125 Abs. 1 lit. a LFV auf CHF 750'000 angesetzt wurde. Weiter werden gemäss Art. 20 VLK Drachen mit einem Gewicht von weniger als 1,0kg und einer Steighöhe von weniger als 60m von der Mindestgarantiesumme entbunden. Hier stellt sich die Frage, ob das Kite den Anforderungen entspricht, um von der Mindestgarantiesumme entbunden zu werden. Im Kite-Sport werden zwei Kategorien von Drachen verwendet: die Softkites und die Tubekites. Der Tubekite besteht aus einem Schlauchsystem, welches dem Drachen seine Form und eine grosse Stabilität gibt und ihn zudem auf dem Wasser schwimmen lässt. Sein Gewicht liegt deutlich über 1,0kg. Der Softkite ist dem Gleitschirm sehr ähnlich; die eingenähten Luftkammern füllen sich bei Wind mit Luft und sind extrem leicht. Der Auslegung von Art. 20 VLK entsprechend wäre also das Snowkiten mit einem kleinen Softkite unter 1,0kg gar keiner Mindestgarantiesumme unterstellt. Nichtsdestotrotz ist der Halter für die Schäden, die er verursacht, verantwortlich und eine gute Versicherungsdeckung wird auf jeden Fall empfohlen.

2. Binnenschiffahrtsrecht

Das Drachensegelbrett wird wie erwähnt als Segelschiff angesehen und Segelschiffe dürfen grundsätzlich nur eingewassert werden, wenn der Halter eine Versicherung abgeschlossen hat.⁵³ Aus der Botschaft zum BSG vom 1. Mai 1947⁵⁴ ist auch ersichtlich, wie das Versicherungsobligatorium für Schiffseigentümer und -führer entstanden ist. Im Anschluss an den Beitritt der Schweiz zum Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen⁵⁵ im Jahr 1972 wurde drei Jahre später das BSG eingeführt. In der Vernehmlassung zum BSG wurde bereits geklärt, dass

⁵⁰ Auch weitere Verbände wie die Kitesurf and Snowkite Association e.V. (KSA), der Welt Wassersportverband (WWS-WWC e.V.) oder der Fédération Française de Vol Libre (FFVL) geben Lizenzen aus.

⁵¹ Siehe z.B. § 3 Ziff. 6 Verordnung der Bezirkshauptmannschaft Bregenz über die Zulassung und Verwendung von Kitesurfgeräten im Bereich des österreichischen Bodenseeuferes in den Gemeinden Fussach, Höchst und Gaissau, vom 30. Januar 2015: «Die Verwendung von Kitesurfgeräten ist an die erfolgreiche Absolvierung eines Grundkurses ('IKO'-Schein) gebunden.»

⁵² Verordnung des UVEK vom 14. November 1994 über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK; SR 748.941).

⁵³ Art. 31 Abs. 1 BSG und Art. 153 Abs. 1 BSV.

⁵⁴ Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt vom 1. Mai 1974, BBl 1974 I 1549 ff.

⁵⁵ Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen (SR 0.747.205); AS 1972 883.

Schadensereignisse in der Schifffahrt, welche in der Regel Schiffszusammenstösse oder Kollisionen mit Anlagen des Schiffsverkehrs bedeuten, auf der Verschuldenshaftung beruhen. Für die übrigen Schadenfälle, die nicht unter das Übereinkommen fallen, wurde davon ausgegangen, dass das Obligationenrecht genüge und die allgemeine Kausalhaftung nicht gerechtfertigt sei. Auch war umstritten, ob kantonale Schifffahrtsvorschriften eine obligatorische Haftpflichtversicherung rechtsgültig vorschreiben können. Folglich wurde vorgeschlagen, die Versicherungspflicht in einem besonderen Abschnitt des Gesetzes zu verankern.⁵⁶

Beim Erlass der BSV wurde dieses Versicherungsobligatorium für einige Kategorien gelockert, insbesondere für Schiffe ohne Maschinenantrieb, für Rafts unter einer Länge von 2,5m und für Segelschiffe ohne Motor, deren Segelfläche 15m² oder weniger beträgt.⁵⁷ Da bei Einführung der Kite-Regelungen in der BSV von Seiten der Behörden Sicherheitsbedenken bestanden und mit dem Argument, dass bei Unfällen zumindest die materiellen Schäden abzudecken seien, wurde damals die Drachensegelbretter einer Versicherungspflicht unterstellt, ungeachtet der Ausnahmen von Art. 153 Abs. 2 BSV.⁵⁸ Die Mindestgarantiesumme für das durch Drachensegelbretter verursachte Unfallereignis wurde auf CHF 750'000 Schadensdeckung gesetzt.⁵⁹ Bekanntlich üben die Kitesurfer den Sport meist bei starkem Wind aus und erreichen bei entsprechenden Windverhältnissen recht hohe Geschwindigkeiten auf dem Wasser. Ausserdem stellen die Sprünge, aufgrund des potenziell grossen Aktionsradius und eines eventuellen Kontrollverlustes, je nach den Verhältnissen, eine gewisse Gefährdung auch für andere Wassersportler dar.⁶⁰ Diese Gefährdung wird von Experten der Swiss Kitesailing Association sowie der See- und Kantonspolizei jedoch als gering eingeschätzt, da sich Kitesurfer verantwortungsbewusst an die Sicherheitsregeln halten und in der Regel gut geschult wurden.⁶¹

Wie bereits erwähnt sind die anfänglich bemängelten Sicherheitsvorkehrungen heute längst standardisiert, und dieser Tatsache müsste bei einer allfälligen Revision der BSV Rechnung getragen werden, indem die Drachense-

gelbretter wie auch Segelbretter vom Versicherungsobligatorium entbunden werden.

B. Ausschluss des Kite-Sports von der Haftpflichtversicherung

Grundsätzlich sind mit Abschluss der meisten privaten Haftpflichtversicherungen die Mindestgarantiesummen nach LFV und BSV gedeckt. Allerdings schliessen eine Grosszahl der Versicherungen Schäden infolge von Kite-Unfällen explizit aus. Der Grund dafür ist nicht auf Anhieb ersichtlich, denn entsprechend Art. 101b Abs. 6 lit. a VVG⁶² liegt nur ein Grossrisiko vor, wenn die Risiken betroffen sind, die unter den entsprechenden Versicherungszweigen der Luftfahrzeughaftpflicht und See-, Binnensee- und Flussschifffahrtshaftpflicht eingestuft sind. Folglich wird auf das BSG sowie das LFG verwiesen, aus denen aber nicht hervorgeht, dass der Kite-Sport in eine Risikogruppe fallen würde.

Genau so wenig fällt das Kiten unter die Bezeichnung eines Wagnisses nach Art. 39 UVG⁶³. Denn es ist wie oben aufgezeigt auszuschliessen, dass der Kiter ein absolutes Wagnis eingeht, indem er sich einer definitionsgemässen Gefahr aussetzen würde, welche nicht in einem vernünftigen Mass herabgesetzt werden könnte.⁶⁴ Der Kite-Sport kann im Einzelfall höchstens unter das relative Wagnis subsumiert werden, welches die SUVA nur für schützenswerte Handlungen definiert, bei denen die objektiv grossen Risiken nicht auf ein vertretbares Mass herabgesetzt wurden. Entsprechend werden im Falle eines Unfalls die Interessen abgewogen und die konkreten Umstände berücksichtigt. Mit anderen Worten werden die persönlichen Fähigkeiten sowie die Art der Durchführung einer Handlung untersucht. Als besonders grosse Risiken, welche eine Kürzung der Geldleistungen um 50 % rechtfertigen, werden folgende Kriterien genannt: die Durchführung einer Sportart oder Tätigkeit bei sehr hohem Tempo, bei sehr ungünstigen Wetterbedingungen, bei mangelhafter Ausrüstung oder bei geringer Erfahrung.⁶⁵ In solchen

⁵⁶ BBI 1974 I 1549 ff., 1554.

⁵⁷ Art. 153 Abs. 2 BSV.

⁵⁸ Art. 153 Abs. 2^{bis} BSV, s.a. AS 2001 1089.

⁵⁹ Art. 155 Abs. 5 BSV.

⁶⁰ GIANINA BIANCHI/CHRISTOPH MÜLLER, Sicherheitsanalyse des Kitesurfens auf Schweizer Seen: Unfall-, Risikofaktoren- und Interventionsanalyse, in: Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern 2014, 15.

⁶¹ BIANCHI/MÜLLER (FN 60), 15.

⁶² Bundesgesetz vom 2. April 1908 über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz, VVG; SR 221.229.1).

⁶³ Bundesgesetz vom 20. März 1981 über die Unfallversicherung (UVG; SR 832.20); s.a. Art. 50 Verordnung vom 20. Dezember 1982 über die Unfallversicherung (UVV; SR 832.202).

⁶⁴ Laut Definition der SUVA fallen unter anderem folgende Sportarten unter das absolute Wagnis: Base-Jumping; Fullcontact-Wettkämpfe (bspw. Boxwettkämpfe); Motocrossrennen; Downhill-Biking; Ski-Geschwindigkeits-Rekordfahrten; Tauchen in einer Tiefe von mehr als 40m.

⁶⁵ Informationen zu relativen Wagnissen auf der Internetseite der SUVA: www.suva.ch/startseite-suva/praevention-suva/sichere-freizeit-suva/wagnisse-suva.htm (Abruf 18.3.2017).

Fällen werden die üblichen Regeln oder Vorsichtsgebote vom Sportler in schwerwiegender Weise missachtet.⁶⁶

Vergleicht man die Verletzungsstatistiken⁶⁷ und beachtet man die Einschätzung der Experten zur Fremdgefährdung, so scheint der Kite-Sport nicht riskanter als bspw. der Skisport.⁶⁸ Die bisher registrierten Kite-Unfälle in der Schweiz und verschiedene Studien zeigen, dass sich die Verletzungshäufigkeit und -schwere in Grenzen hält.⁶⁹ Folglich scheint der Ausschluss des Kite-Sports aus den privaten Haftpflichtversicherungen unbegründet. Es wird vielmehr für eine Gleichstellung von Kitem und Windsurfern plädiert, denn letztere wie auch die Skifahrer werden von den privaten Haftpflichtversicherungen nicht ausgeschlossen.

C. Benachteiligung der Schweizer Kiter auf dem internationalem Versicherungsmarkt

Schliesslich ist auf eine etwas ungewöhnliche Regelung des Versicherungsobligatoriums in Art. 35 BSG i.V.m. Art. 154 BSV hinzuweisen. Sie besagt, dass Schiffshalter von Schweizer Schiffen, die auf Schweizer Gewässern verkehren, einer vom Bundesrat ermächtigten Versicherungseinrichtung unterstellt werden müssen. Für ausländische Schiffe, *in casu* Drachensegelbretter, wird eine im Ausland abgeschlossene Versicherung anerkannt, sofern diese die Mindestgarantiesumme aufweist. Durch diese Praxis wird der Markt Unternehmen mit Sitz oder Niederlassung in der Schweiz vorbehalten. Dies stellt den Schweizer Kitesurfer vor folgende Problematik: Möchte

er von attraktiven Angeboten ausländischer Haftpflichtversicherungen profitieren, wird er zwar einen weltweiten Haftungsschutz für Schäden durch Kite-Unfälle genießen, nicht aber für Schäden in der Schweiz. Dies erstaunt, weil sich die Schweiz im Bereich der heutigen grenzüberschreitenden Versicherungsverträge eigentlich zu einer offenen Politik bekennt.

Bis zur LFG-Revision von 2011 wurde ebenfalls vorgeschrieben, dass sich der Halter eines im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugs gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber Drittpersonen bei einer Versicherungsunternehmung versichert sein muss, die vom Bundesrat für diesen Geschäftszweig in der Schweiz zugelassenen worden ist.⁷⁰ Aus der Botschaft zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes geht hervor, dass «[d]ieser aus dem alten Versicherungsgesetz von 1855 übernommene Wortlaut [...] jedoch obsolet geworden [ist], da der Bundesrat heute keine solchen Bewilligungen mehr erteilt»⁷¹. Durch die Entwicklung auf dem Risikoversicherungsmarkt in den letzten Jahren, besonders durch die Einführung des im Jahr 2003 verabschiedeten OECD-Kodex⁷² zur Liberalisierung des Kapitalverkehrs und der laufenden unsichtbaren Transaktionen, hat der Schweizer Gesetzgeber unter anderem das LFG revidieren müssen. Entsprechend wurden Versicherungsunternehmen mit Sitz im Ausland ohne Niederlassung in der Schweiz für die Deckung von Versicherungsrisiken im Zusammenhang mit der Luftfahrt zugelassen.⁷³

Das Festhalten am Erfordernis des Geschäftssitzes oder einer Niederlassung in der Schweiz in den Binnenschiffverkehrsregelungen ist m.E. nicht mehr gerechtfertigt. Die Marktöffnung hat bereits stattgefunden und Versicherungen sollten frei abgeschlossen werden können, «unabhängig davon, ob sich der Versicherer im Staat [...] des Versicherungsnehmers oder in einem andern Mitgliedsstaat befindet».⁷⁴ Somit wären bei der nächsten Revision Art. 35 BSG sowie Art. 154 BSV der Entwicklung anzugleichen und Art. 153 Abs. 2^{bis} BSV aufzuheben.

⁶⁶ Laut SUVA fallen darunter bspw. «Bergsteigen oder Klettern oder Schneesportaktivitäten abseits markierter Pisten bei schwerwiegender Missachtung der üblichen Gebote (Ausrüstung, Erfahrung etc.) oder Gleitschirm- und Hängegleiterfliegen bei sehr ungünstigen Windbedingungen».

⁶⁷ ANDRÉ KWIATKOWSKI, Unfall- und Präventionsmechanismen beim Kitesurfen unter Wettkampf- und Freizeitbedingungen, Diss., Hamburg 2009.

⁶⁸ Vgl. Kitesurf Lausitz e.V., Gefahrenpotenzial Kitesurfen, Information vom 14. Juli 2015.

⁶⁹ BIANCHI/MÜLLER (FN 60), 10; UVG-Statistik der Sammelstelle für die Statistik der Unfallversicherung UVG (SSUV): Spezialauswertung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 2014, sowie die bfu-Statistik der tödlichen Sportunfälle zwischen 2000 und 2013: Spezialauswertung; s.a. TERRI J. PIKORA/REBECCA BRAHAM/CHRISTINA MILLS, The Epidemiology of Injury among Surfers, Kite Surfers and Personal Watercraft Riders: Wind and Waves, in: *Medicine and Sport Science*, Vol. 58, 2012, 80–97; TERRI J. PIKORA/REBECCA BRAHAM/CATHERINE HILL/CHRISTINA MILLS, Wet and wild: results from a pilot study assessing injuries among recreational water users in Western Australia, in: *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 18 (2), 2011, 119–126.

⁷⁰ Art. 70 Abs. 2 aLFG.

⁷¹ Botschaft zu Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes vom 20. Mai 2009, BBl 2009 4915 ff., 4941.

⁷² OECD-Kodizes zur Liberalisierung des Kapitalverkehrs und der laufenden unsichtbaren Transaktionen, 2003.

⁷³ Dies gilt bereits für Hochseeschiffahrt, Luftfahrt und grenzüberschreitende Transporte; s. Art. 1 Abs. 1 lit. a Verordnung vom 9. November 2005 über die Beaufsichtigung von privaten Versicherungsunternehmen (AVO; SR 961.011).

⁷⁴ BBl 2009 4915 ff., 4941.

V. Fazit

Ob das Kite als Luftfahrzeug oder Segelschiff bezeichnet wird, kommt auf die Umstände an. Bei der Fortbewegung über Wasser oder Land mittels Windkraft im Drachen in Kombination mit einem Brett werden jeweils die unterschiedlichen Rechtshoheitsräume von Luft, Wasser und Land tangiert. Entsprechend vielfältig gestaltet sich auch die Diskussion der vergleichenden Rechtszusammenhänge. Da Kiten keiner bisherigen Sportart eindeutig zugeordnet werden kann, ist auch die Rechtspraxis gefordert, das evolutive Normverständnis abzugleichen und mit Blick auf die Bedürfnisse der Kite-Sportler für Rechtssicherheit zu sorgen. Verhaltensregeln finden sich in der LFV sowie BSV, ausserdem wird durch das Kiten auf gewissen Verkehrsflächen ebenfalls das SVG tangiert. Im Falle eines Rechtsstreits können die internationalen Kite-Regelungen des IKO oder VDWS herangezogen werden, so wie es das Bundesgericht mit den FIS-Regeln getan hat.

Das Interesse am Trendsport Kitesurfen steigt ungeboren, und obwohl die diesbezüglichen Sicherheitsnormen fortlaufend angeglichen werden, hinken einige der Entwicklung nach. Im Rahmen der Revision der BSV vom 15. Januar 2014 wurde bereits das allgemeine Kite-Verbot auf Schweizer Gewässern aufgehoben, doch das Versprechen, die Drachensegelbretter den anderen Wassersportarten gleichzustellen, wurde u.a. in Sachen Versicherungsobligatorium (Art. 153 Abs. 2^{bis} BSV) sowie Ausübung der Sportart in Schutzgebieten (Art. 5 Abs. 1 lit. g i.V.m. Art. 2 Abs. 2 WZVV) nicht eingehalten.

Auch wurde die Angleichung an die bereits verbesserten Sicherheitsvorkehrungen bis anhin noch nicht vorgenommen. Insbesondere wurde der Tatsache noch nicht genügend Rechnung getragen, dass die Drachensegelbretter bei weitem nicht unter die Kategorie von Risikosportarten zu subsumieren sind. Die Unfallstatistiken zeigen, dass beim Kiten, wie bei anderen Sportarten auch, das objektive Unfallrisiko auf ein vertretbares Mass herabgesetzt werden kann. Einzig bei unverantwortlichem Handeln des Kiterers kann auf ein relatives Wagnis geschlossen werden, das entsprechend eine Kürzung der Versicherungsleistung rechtfertigen würde. Der Ausschluss von den privaten Haftpflichtversicherungen ist unbegründet, doch solange Drachensegelbretter nicht in den gesetzlich Ausnahmenkatalog von Art. 153 Abs. 2 BSV aufgenommen werden, fühlen sich die Versicherer darin bestärkt, den Ausschluss aufrechtzuhalten. Schliesslich wird nicht nur die Gleichstellung der Drachensegelbretter in haftpflichtrechtlichen Fragen postuliert, sondern auch eine Rechtsangleichung, damit Schweizer Kiter gleichberechtigten Zugang zum europäischen Versicherungsmarkt erhalten.