

# **I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM**

**RA Marisella CHEVALLARD**

Wie schwer eine Skipiste für den Wintersportler zu bewältigen ist, ergibt sich aus der Betrachtung *“Schutz der Tätigkeit des Skifahrers, verstanden im Sinne von Sicherheit und Schutz, besonders unter dem Gesichtspunkt der Haftung desjenigen, der den Skipisten-Betrieb übernimmt“*

Die Erfahrung des Aosta-Tals im Bereich der Sicherheit auf den Skipisten geht Hand in Hand mit der Entwicklung des winterlichen Tourismus unserer Region, unserer Autonomie und der Eigentümlichkeit unseres Gebiets.

Vor allem muss klargestellt werden, dass Skilaufen als Sport eine sehr neuartige Erscheinung ist, die dem Vergleich mit anderen Sportarten wie Laufen, Schwimmen, Reiten etcetera, von denen man sagen kann, dass sie schon immer ausgeübt wurden, nicht standhält. Auch in Aosta gibt es Spuren eines römischen Amphitheaters, das schon Anfang des vergangenen Jahrtausends als Stadion für sportliche Aktivitäten diente, jetzt zum Nonnenkloster gehört und in der Epoche des römischen Aosta's mit außergewöhnlicher urbanistischer Intuition erbaut wurde, gleich innerhalb der Stadtmauern, an einem Platz neben der Theaterstruktur, in Hinblick auf die Wohnungen in einer Art von Gruppierung der für Aufführungen bestimmten Strukturen.

Das Skifahren hatte von Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts bis heute eine unvorstellbare Entwicklung.

Der Großvater saß an einem Tischchen vor der „Hütte Morgenrot“ und trank ruhig seinen Kakao als er über dem Dach der Berghütte das Erste seiner Kinder vorbeifahren sah, dem er ein Paar Ski geschenkt hatte, damit es sich während der Ferien in den Bergen vergnüge. Man war damals wirklich Autodidakt, Skilifte gab es nicht, man stieg zu Fuß hoch und fuhr eben so nach unten, wie es im frischen Schnee möglich war. Der Begriff einer Skipiste war weit entfernt, fast absurd, und was die Sicherheit betraf, so musste jeder selbst auf sich aufpassen. Es kann sein, dass der Schnee damals weicher war und höher lag oder dass die Leute widerstandsfähiger waren oder dass man sich weniger um seine Unversehrtheit sorgte, Tatsache ist, dass es für niemanden ein Problem darstellte. Es ist nicht verwunderlich, als das Aosta-Tal von der Provinz im Piemont zur autonomen Region wurde, und eine der unerlässlichen Materien in der Satzung der primären legislativen Kompetenz der Region war auch das der Skipisten, Skilehrer und Bergführer. Es ist offensichtlich, dass ein derartiges Thema vollkommen unwichtig erschien und für die Regierung in Rom und die verfassungsgebende Versammlung sehr wenig bedeutete.

Es war der Zeitpunkt, an dem die ersten Skilehrer eine Vereinbarung unterschrieben, um den Verband der Skilehrer des Aosta-Tals zu gründen und wahrscheinlich taten sie es wohl eher aus sportlichen und nicht aus korporativem Gründen.

Auch das erste Gesetz des Aosta-Tals in Bezug auf Skilehrer und Skischulen gibt zu denken. Es war ein Gesetz mit einer sehr kurzen Geschichte, es fiel beim Verfassungsgerichtshof durch, der es in mehreren Punkten als rechtswidrig erklärte, darunter in Hinblick auf die Kenntnis der französischen Sprache, und es fiel schnell dem Vergessen anheim. Aber es ist signifikant, wenn man bedenkt, dass nach diesem Gesetz den Skilehrern zusammen mit den Bergführern nicht nur die Aufgaben Rettungsdienst und Vorbereitung der Skipisten zufiel, sondern sogar die Instandhaltung (Art.3 Regionalges. Nr. 2/1951).

Die erste Aufstiegsanlage im Aosta-Tal geht auf das Jahr 1936 zurück, als die Drahtseilbahn Breuel-Cervinia / Plan Maison, 1939 von dem Abschnitt Plan Maison / Plateau Rosa gefolgt, in Betrieb genommen wurde.

Courmayeur folgte dann mit der Schlittenbahn von Dolonne bis Plan Checrouit, die immer noch den Kern des Skigebiets dieses Tals darstellt. Die Drahtseilbahn von Entrèves bis zum Colle del Gigante wurde 1942 gebaut, jedoch zu militärischen Zwecken; erst in der Nachkriegszeit (1949) wurde sie für das Publikum geöffnet. In dieser Zeit begann die Ausbeutung der Berge für den Skisport (1949 Sessellift La Thuile / Les Suches; 1950 Gressoney St. Jean / Weismatten) bis zu den Jahren 1960/1970, in denen zahlreiche, auch nicht so hoch gelegene Ortschaften im Aosta-Tal sich mit Aufstiegsanlagen ausrüsteten. Nur am Anfang war das Kapital vor allem privat, da die Region Aosta-Tal in die Drahtseilbahnen investierte; sie hielt die finanzielle Unterstützung für die regionale

Entwicklung für wichtig und erwarb Beteiligungen an fast allen Gesellschaften der Aufstiegsanlagen und unterstützte den Bereich, der den Tourismus anzog, mit Subventionen.

Aufstiegsanlagen liefern dem Benutzer eine Transportleistung und diese Tätigkeit untersteht dem typischen Transportvertrag, der durch das Zivilgesetzbuch (1678/1681 Zivilgesetz) geregelt wird. Der Beförderer bzw. der „Frachtführer“ verpflichtet sich gegen Entgelt die Personen von der Abfahrtsstelle an die Ankunftsstelle zu befördern. Er ist verpflichtet den Beförderten unterwegs mit äußerster Vorsicht unverletzt zu bewahren, er haftet also für die Personen- und Sachschäden laut Art. 2050 Zivilgesetzbuch, es sei denn, er kann beweisen, dass er „alle erdenklichen Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens ergriffen“ hat.

Eventuelle, in das Reisedokument eingesetzte Klauseln, die dazu dienen die Haftung des Frachtführers zu beschränken, werden in der normativen Anordnung ausdrücklich als „NICHTIG“ erklärt, das heißt sie gelten als nicht eingesetzt.

Die Aufstiegsanlagen unserer Region dienen auch der Verbindung der nicht mit Straßen ausgestatteten Linien und liefern einen öffentlichen Dienst, so wurde es auch von der geltenden regionalen Gesetzgebung Regionalges. 1/9/1997 Nr. 29 – Vorschriften in Sachen des öffentlichen Linientransports) - vorgesehen, sie sind kein Karussell oder ein Spielplatz. Die regionale Anerkennung als öffentlicher Dienst verlangt auch die Anwendbarkeit der den öffentlichen Linien-Transport regelnden Vorschriften an die Drahtseilbahnen und somit sind die Frachtführer unter anderem verpflichtet, für alle Anwender, die es wünschen, die Leistung zu den gleichen Bedingungen zu erbringen, soweit dies innerhalb der Anlagenmöglichkeiten machbar ist. Bei diesem letzten Punkt wird die Besonderheit der Drahtseilbahnen deutlich, die höheren Gefahren ausgesetzt sind als die Beförderungsmittel auf dem Gelände und unter anderem eine Mitwirkung des Anwenders erforderlich machen. Eine geringere Mitwirkung was die Drahtseilbahnen betrifft, wertvoller bei den Drahtseilschwebbahnen, bei denen das Einsteigen bei sich bewegenden Fahrzeugen vorgesehen ist, noch intensiver im Fall des Sessellifts, wo sich der Fahrgast über dem Gelände auf einer Höhe von 2,5 bis 15 Meter befindet und den vorhandenen Schließbügel schließen muss. Dadurch wird der Zugang zu diesen Anlagen schwierig für Kinder, die noch keine 1,25 m groß sind, und die Vorschriften der Anlagen sehen vor, dass sie von einem Erwachsenen zu begleiten sind, der die Verantwortung übernimmt. Die Übernahme der Verantwortung durch den Begleiter ist kontrovers, aber sie kann nicht über eine einfache Hilfe hinausgehen und befreit in keiner Weise den Frachtführer von seiner Verantwortung; letztendlich besteht weiterhin seine Pflicht alles Machbare für die Sicherheit des kleinen Fahrgasts zu tun.

Beim Skilift ist die Mitarbeit des Skifahrers noch viel wichtiger. Diese Art der Anlage kommt ein wenig außer Gebrauch, aber sie ist auf Gletschern unersetzbar, wo aus technischen Gründen die Realisierung von festen Strukturen unmöglich ist und er ist besonders in den ersten Lernphasen geeignet. Die Widersprüchlichkeit besteht darin, dass der Skifahrer eben während der ersten Stunden des Skifahrens beim Aufsteigen eine höhere Geschwindigkeit hat als bei der Abfahrt und lernen muss seine Ski zu führen, indem er ihre Ausrichtung beibehält. Die „Organizzazione Internazionale dei Trasporti a Fune“ (OITAF) (*Internationale Organisation für das Seilbahnwesen*) beschäftigt sich damit eine gemeinsame Regelung in Sachen Drahtseilbahnen zu finden und es wurde ein internationaler Gesetzesentwurf vorgelegt.

Die Drahtseilbahn muss von einem Verantwortlichen überwacht werden, der für die stete Funktionsfähigkeit der Anlage sorgen hat, damit diese unter sicheren Bedingungen und unter Einhaltung der Vorschriften (Präsidialerlass 18.10.1957 Nr. 1367 Allgemeine Regelung für Drahtseilschwebbahnen und für den für den Transport von Personen bestimmten öffentlichen Dienst), vor kurzem geändert mit Präsidialerlass 12.6.2003 Nr. 210, zur Realisierung der EG-Vorschrift Nr. 200/9 EG, betrieben wird.

Bei der Verteilung der Aufgaben innerhalb der Betriebe, die sich mit Wintertourismus beschäftigen bei sich entwickelnden Winterstationen.

Das alte Problem der Sicherheit des Skifahrers muss so in Angriff genommen werden, dass man eben von einer globalen Betrachtung der Winterstation und der verschiedenen, dem Skifahrer

angebotenen Dienstleistungen ausgeht. Angesichts einer Gewährleistung der Unversehrtheit des Anwenders während der Beförderung muss man sich fragen ob und wie der Betrieb, der die Drahtseilbahnen verwaltet, sich damit beschäftigen muss, für den Skifahrer eine Skipiste für die Abfahrt nach unten vorzubereiten und welche Vorbereitungscharakteristiken gefragt sind. In einem Teil der Doktrin wird das Prinzip "Eius commoda, cuius incommoda" für richtig gehalten, andere schlossen es aus, die Rechtsprechung ging auseinander, vor allem was Gletscher und Skipisten auf großer Höhe betrifft.

Gleichzeitig führte die parallel laufende Zunahme des Leistungssports immer neue Elemente ein. Die Wettkampfpisten wurden mit der internationalen und nationalen Verbandsordnung (FIS) geregelt, die die Charakteristiken der Skipiste für die verschiedenen Leistungssport-Spezialitäten festlegte und es handelte sich dabei um technische Vorschriften, die dazu dienten die Breiten, die Höhenunterschiede, die Anzahl der Tore und ihren Abstand im Sinne vom Verhältnis Höhenunterschied/Länge der Skipiste, aber auch die Schutzstrukturen und die Schutzmaßnahmen zum Schutz des Skifahrers zu bestimmen.

Es war im Jahr 1966, als bei den italienischen Meisterschaften der Senioren in Courmayeur ein beachtlicher Schneefall dem Ablauf der freien Abfahrt der Männer ernsthafte Schwierigkeiten verursachte. Der Trainer ASIVA (Regionales Komitee des Aosta-Tals für Wintersport) Gigi Panei, zusammen mit dem jungen und viel versprechenden Renato Rosa, die sich oben auf die Skipiste begaben, um zu sehen, was man tun könne, wurden von einer Lawine erfasst. Denn es waren damals keinerlei Maßnahmen für den Fall von enormen Schneefällen getroffen worden: es gab keine technischen Mittel, die es ermöglicht hätten, die Pisten sicher zu gestalten.

Der Fall hatte keine relevanten juristischen Folgen, da die Bergetragödien selten bis zum Gericht gelangten, was dagegen heutzutage ganz normal ist.

Die Sportler, die sich mit den schnellen Disziplinen versuchten, hatten wirklich das Gefühl etwas Außerordentliches und auch objektiv gesehen, Gefährliches zu tun. Die Eltern waren sich zum Zeitpunkt des Kaufs eines Schutzhelms für ihre sportlichen Kinder vielleicht nicht immer im Klaren darüber welchen Gefahren sie sie aussetzten. Im Winter 1980/1981 in Pila, eben auf der Skipiste Renato Rosa, die für die die Wettkämpfe in freier Abfahrt freigegeben worden war, stürzte ein 18jähriger Junge und kam von der Skipiste ab, er schlug gegen einen Baum und starb sofort. In diesem Fall wurde die Justiz informiert und eröffnete eine Akte, in der die Aufgaben der mit der Organisation des Wettkampfs Beauftragten überprüft wurden und der Schiedsrichter wurde wegen fahrlässiger Tötung angeklagt.

„Das menschliche Leben hat einen unermesslichen Wert“ schrieb der bearbeitende Richter im Strafurteil, „und kann nicht in einer voraussehbaren Situation, die verhütbar ist, in Gefahr gebracht werden“, aber er stellte keine Parameter für diese Kriterien auf, wogegen während dem Prozess tatsächlich bewiesen wurde, dass die Skipiste für die freie Abfahrt freigegeben war und alle zur Freigabe der Skipiste vorgesehenen Vorschriften eingehalten worden waren, und das reichte dem Appellationsgericht von Turin aus, um das Urteil abzuändern und den Schiedsrichter aus Mangel an Beweisen freizusprechen. Aber nun war es klar, dass die Sicherheit der Skipisten wesentlich verbessert werden musste und dass die für den Wettkampf vorgesehenen Skipisten ein Minimum an Aufmerksamkeit erforderlich machten; die gleiche Aufmerksamkeit hätten auch die Touristen verdienen können, aber bis dahin hatte sich niemand damit beschäftigt, da die für die Wettkämpfe geforderte Genehmigung für den Touristen-Skisport nirgends beheimatet war. Die Konsequenz war, dass moderne Schutzmaßnahmen, wie teure und schwer zu wartende Schutznetze, kaum nur für die Wettkämpfe angebracht worden wären, vor allem für die am wenigsten gesponserten, und auf jeden Fall fragte man sich von wem, da die organisierenden Skiclubs keine Mittel zur Verfügung hatten und von freiwilligen Aktivitäten lebten und die Verpflichtung der Betriebe der Aufstiegsanlagen sich sehr oft darauf beschränkte einfach die Skipisten zur Verfügung zu stellen.

Die Dyskrasie zwischen den beiden Welten wurde durch eine andere große, im Aosta-Tal stattgefundene Tragödie noch betont, als im Februar 1991 eine Lawine von beachtlichen Ausmaßen die Skipiste der Zwischenstation der Drahtseilbahn, die von Punta Helbronner nach La Palud

(Ortsteil von Courmayeur) führte, wegwischte. Dreizehn Personen verloren das Leben, darunter ein kleines Kind, und unter ihnen war sogar ein Bergführer. In diesem Fall bemühten sich die Verwandten der Opfer die Gründe des schweren Unglücks herauszufinden und die Staatsanwaltschaft leitete eine gerichtliche Untersuchung ein.

Dabei entdeckte man, dass die fragliche Skipiste in einem an und für sich schon gefährlichen und lawinengefährdeten Bereich lag, trotzdem war eben diese Skipiste für den Riesenslalom freigegeben worden. Wieder einmal wurde offensichtlich, dass die Kriterien für die Freigabe der Pisten technischen Erfordernissen entsprachen und nichts mit Sicherheitsproblemen zu tun hatten. Dagegen waren eben für eine alternative Strecke Studien fertig gestellt worden, aber die Projekte waren lang zuvor im Sand verlaufen und diesbezüglich hatte die Staatsanwaltschaft Gigi Panei gerufen, damit er im Prozess über diesen Umstand eine Zeugenaussage mache; er hatte bei der Studie einer alternativen Skipiste seinen Beitrag geleistet, ohne wahrzunehmen, dass er selbst vor Jahren leider Opfer eines ähnlichen Unfalls gewesen war.

Über die Gründe, die die Lawine verursacht hatten, wurden internationale Fachleute befragt, die die verschiedenen Positionen im Prozess unterstützten, die Position der Anklage, die der Opfer, die der Angeklagten.

Der Vorfall führte zu einem wirklichen Chaos. Die Staatsanwaltschaft bediente sich mit einer unglaublichen Verfügung des einzigen Mittels, das ihr zur Verfügung stand, um die Bevölkerung zu schützen, und zwar der Anordnung einer verhütenden Beschlagnahmung Art. 321 ZPO, die zulässig ist, wenn die freie Verfügbarkeit einer Sache die Folgen eines Vergehens verlängern oder erschweren oder die Begehung von anderen Straftaten begünstigen kann. In dem besprochenen Fall erschien die fragliche Skipiste als gefährlich, wenn sie erneut für das Publikum geöffnet worden wäre. Die Beschlagnahmung betraf die gesamte Südseite des Mont Blanc, mit der dadurch verursachten Nichtverwendbarkeit der Anlage für sportliche Zwecke und nicht nur zum Ärger der Skifahrer sondern auch der Bergsteiger.

Auch juristisch gesehen verursachte die Maßnahme Ratlosigkeit, da sie sich nicht nur mit Privateigentum auseinandersetzte, sondern sogar mit den Dimensionen des höchsten Bergs Europas, aber die Freigabe kam sehr spät, gegen Ende der Saison.

Die Angeklagten im Prozess waren die regionalen und kommunalen Ämter, da sie Inhaber der Polizeimacht auf dem Gebiet und Garanten der Unversehrtheit der Bürger waren; die Kommunen, der gesetzliche Vertreter der Eigentümer-Gesellschaft der Drahtseilbahnen und die Verantwortlichen des Skipistendienstes wurden im abgekürztem Gerichtsverfahren freigesprochen. Im Urteil wurde ein Schadenersatz für die Verwandten der Opfer festgelegt, die die Zivilpartei darstellten, aber der Betrag, der nach den Parametern des biologischen Schadens berechnet wurde, war auf Grund der Anzahl der betroffenen Personen sehr hoch und die Drahtseilbahnen mussten sie aus ihren eigenen Fonds bezahlen, da sogar die Versicherung in Hinblick auf die Ausmaße des Unfalls unterbewertet worden war.

Der ehemalige gesetzliche Vertreter der Gesellschaft sah das Ende des Prozesses nicht. Wahrscheinlich auch, weil diese Angelegenheit seine Gesundheit beeinträchtigte. Man weiß, dass sehr oft die Bestrafung nicht in der vom Richter auferlegten Strafe liegt, sondern in der Angst und Unsicherheit, die das Gerichtsverfahren begleiten, wenn eine fahrlässige Straftat verhandelt wird, sehr oft wollte der Angeklagte niemals das Ereignis, für das er verantwortlich gemacht wird, sondern ist darüber hinaus noch der Erste, der Schmerz und Trauer für den Vorfall empfindet.

Über das Urteil hinaus, war die Notwendigkeit die Skipisten besser zu organisieren, inzwischen offensichtlich, dringend, unaufschiebbar geworden.

Das vom Regionalrat des Aosta-Tals entworfene normative Dokument erscheint in den ersten Monaten des darauf folgenden Jahres, aber da wo es am stärksten den Willen zeigt einen Verantwortlichen zu ernennen, mehr als eine Materie zu ordnen und die Aufgaben des Einzelnen festzulegen, verursacht es generelle Verblüffung.

Die Frage ob und wie derjenige, der eine Anlage zur Beförderung der Skifahrer auf den Berg verwaltet oder zur Verfügung stellt, auch seine Anlage mit einer geeigneten Skipiste ausstatten

muss, war nicht endgültig gelöst, im Gegenteil das Gesetz trennte die beiden Aufgaben, als ob sie unabhängig voneinander wären.

Damit wurde die Gelegenheit versäumt ein für alle mal eine klare Antwort auf das inzwischen von allen empfundene Bedürfnis zu geben, dass die Beförderung der Skifahrer in den Bergen auch beinhaltet, dass sichere Bedingungen für die Abfahrt geboten werden müssen.

Es stimmt allerdings auch, dass sich das Gesetz so organisiert, auch an die Loipen richten konnte, bei denen generell keine Aufstiegsanlage vorgesehen ist, sowie an die Abfahrtspisten.

Das Ergebnis war eine Vielfalt von Gestalten, die irgendwie Garanten der Sicherheit darstellen. Die Person des Inhabers der Drahtseilbahnen bleibt im Hintergrund und wird nicht direkt in Betracht gezogen, sei sie nun eine Kapitalgesellschaft, die für die touristische Ausnützung eines Gebiets gegründet wurde, oder ein Konsortium zwischen verschiedenen Reiseveranstaltern, Kooperativen.

Für diese Unternehmen, und weil sie den Transport vornehmen, gelten ausschließlich die den Transport reglementierenden Vorschriften der ZPO, auf Grund derer die Unversehrtheit des Transports vom Beförderer gewährleistet werden muss und somit im Fall der Drahtseilbahnen auf der Aufstiegslinie, im Innern des Fahrzeugs (Drahtseilbahn, Sessellift, Schwebbahn), bis zum effektiven Aussteigen des Fahrgasts mit oder ohne Ski aus diesem Fahrzeug. Nach dieser Linie beginnt die Aufgabe des Betreibers der Skipiste. Diese Gestalt erscheint im fraglichen Regionalgesetz losgelöst von der des Beförderers, denn das Gesetz sieht als Betreiber denjenigen, „der das Gesuch zur Klassifizierung der Skipiste stellt“, wenngleich sich der Betreiber der Drahtseil-Beförderungsanlagen versehentlich in der Position sieht, in der er befugt ist das Gesuch zur Klassifizierung der Skipiste einzureichen.

Denn mit einer, auf die Realität und Zwecke bezogen, absolut sinnlosen Bezeichnung kann die Eröffnung einer Skipiste für das Publikum nur dann stattfinden, wenn eine Verwaltungshandlung, nicht zur Autorisierung der Eröffnung, sondern zur einfachen „Klassifizierung“ stattfand und damit ist die Zuteilung eines Schwierigkeitsgrads gemeint, der leicht sein kann (blaue Skipiste), mittel (rot), schwierig (schwarz). Alles wird auf Grund der Steigung der Abfahrtspisten und verschiedener Parameter berechnet; zu diesen Parameter gehören auch die Höhenunterschiede der Loipen.

Das ist jedenfalls der Zeitpunkt, an dem die Sicherheit des Skifahrers endlich in Betracht gezogen wurde, da bei den Anforderungen an die Skipiste, deren Klassifizierung lt. Art. 3c. 5 zweiter Teil Nr. 5 verlangt wird, endlich die Rede von „Unfallverhütungs-Systemen“ ist.

Dagegen wird das Problem der bestehenden Gefahr des Lawinenrutsches nicht erwähnt, wenngleich in den für die Klassifizierung der Skipiste vorgesehenen Ausschuss korrekterweise ein Beamter des Regionalen Lawinenbüros aufgenommen wurde, der dem Zivilschutz des Referats für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und natürliche Ressourcen angehört.

Das Regionalgesetz sieht allerdings keine Verweigerung bei der Eröffnung dieser Strukturen vor sondern das einfache Klassifizierungsverfahren mit dem Schwierigkeitskriterium, das somit immer möglich ist, es reicht aus, wenn der Skipiste die schwarze Farbe zugeteilt wird.

Alles wird dadurch noch schwieriger gestaltet, dass das regionale Gesetz, das ein Allheilmittel für alle Übel darzustellen schien, in einen schon lange wirksamen und vitalen Kontext kam, und zwar die schon bestehenden Skipisten, die seit langem strukturiert und ganz und gar aktiv waren.

Wenn das Regionalgesetz 17.3.1992 Nr. 9 im regionalen Amtsblatt am 24.3.1992 veröffentlicht wurde und eine Erklärung der Dringlichkeit und das sofortige Inkrafttreten vorsah (Art.16), wenn es wahr ist, dass die effektiven Betreiber der Skipiste sechs Monate Zeit hatten (Art. 13), d. h. bis September, um die Liste der betriebenen Skipisten zu melden, dann war es offensichtlich, dass es nie möglich gewesen wäre, bis zum Anfang der Wintersaison eine Klassifizierung vorzunehmen.

Denn die normale Vorgehensweise sieht vor, dass das zuständige Referat die Richtigkeit des Antrags kontrolliert, ihn danach innerhalb von sechzig Tagen (zwei Monaten) an den Beratungsausschuss weiterleitet, der innerhalb von neunzig Tagen (drei Monaten) sein Urteil abgeben muss, nach Übermittlung der Meinung des Ausschusses macht dann das Referat innerhalb eines Monats die Klassifizierung der Skipiste bekannt.

Die erforderliche technische Zeit beträgt also sechs Monate, wenn die technischen Zeiten des Versandmaterials der Akte zwischen den zuständigen Ämtern und die eventuelle Anfrage nach Abklärungen und Vervollständigungen der Unterlagen nicht einbezogen wird, die stets in der ersten Phase bei der Stellung des Antrags an das Referat möglich ist.

Das Problem wird also mit einer vorübergehenden Vorschrift gelöst. Die Vorschrift ist so, dass sie die Fortsetzung des Betriebs der existierenden Skipisten ermöglicht, die lediglich der Mitteilung ihrer Existenz und der Ernennung eines Skipistenleiters unterliegen.

Die Betreiber der Skipiste hätten dann ein Jahr Zeit, um den Antrag zur Klassifizierung zu stellen.

Das Gesetz sieht jedoch keine spezifische Geldstrafe für den Fall eines unbefugten Betriebens von Skipisten vor und die Strafsanktion für unbefugte Eröffnung von Schaugeschäfts- oder Unterhaltungsstätten, in Art. 681 StPO vorgesehen (Vergehen strafbarer Art, das eine Geld- und Haftstrafe auferlegen würde), ist nicht gleichermaßen anwendbar.

Auch die schwerwiegende Problematik der Lawinen wurde für die schon betriebenen Skipisten nicht gelöst.

Zur Zeit gibt es in der Region ein nivologisches Amt, und eine seiner Aufgaben besteht darin laufend die Kartographie für die zu errichtenden Skipisten zu aktualisieren, deren Einfluss auf die Umwelt genauestens bewertet wird (Regionalgesetz 4.3.1991 Nr. 6), wie ausdrücklich in Art. 3 des Skipisten-Gesetzes Nr. 9/1992 angegeben. In Bezug auf dieses Problem war es unmöglich irgendetwas für die schon bestehenden Skipisten zu machen. In Folge des 1996 in Val Veny, Gebiet Courmayeur, stattgefundenen Unfalls und des dadurch entstehenden Strafprozesses, entdeckte man also, dass die Rückkehrpiste von Val Veny von einer Lawine von beachtlichen Ausmaßen überrollt wurde, mit Verlust von Menschenleben; sie war regulär als Sky-Weg bzw. als Rückkehrpiste klassifiziert worden.

Die Verurteilung des Pistenleiters durch das Gericht von Aosta bezog sich auf eine generelle Verpflichtung zur Vorsicht, da die Skipiste ohne Ergreifen der erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen geöffnet worden war.

Es versteht sich also, dass die Person des Pistenleiters als die des Sündenbocks erscheint, falls in einer Station irgendetwas „schief gehen“ sollte.

Der Pistenleiter ist derjenige, der die gesamte Verantwortung übernimmt, er muss immer und jederzeit überall sein, aber er ist nicht -wie der Betreiber der Anlagen- der Unternehmer, er ist finanziell und organisatorisch gesehen ein Angestellter, wogegen eben auf seine Angaben und somit auf seine Verantwortung hin, der Betreiber die Skipiste bei Unbefahrbarkeit und auch bei gemeldeter Lawinengefahr schließen muss.

Sogar die Meinung des lokalen Lawinenkomitees, das infolge dieses Gesetz gegründet wurde, hat beratenden Wert und ist nicht für die Entscheidungen des Pistenleiters ausschlaggebend, der bei Gefahr allein die Entscheidung über die Öffnung oder Schließung der Skipiste treffen muss.

Und dann die Erfordernis der Allgegenwärtigkeit für die Aufgaben der Koordinierung und auch der normalsten Arbeiten wie Präparierung und Instandhaltung, die es erforderlich machen, dass diese Gestalt innerhalb der betrieblichen Strukturen gewählt wird und die dagegen verhindern, dass betriebsexterne professionelle Gestalten, vielleicht auch kompetenter, aber bestimmt mit größerer Entscheidungsfreiheit als der Betreiber der Skipiste oder Skipisten, dafür bestimmt werden. Da er der Koordinator ist, ist es eben der Pistenleiter, auf den sich auch die Spitzenposition in Sachen der Sicherheit und der ersten Hilfe auf der Skipiste bezieht.

Es dauerte ganze fünf Jahre bis man verstand, dass das System so, wie es entstanden war, niemals funktionieren konnte, wenn nicht die Vorbereitung des mit der Sicherheit beauftragten Personals und der Realisierung einer professionellen Gestalt, die der undankbaren Aufgabe gewachsen wäre, stattfände.

Mit dem Regionalgesetz 15.1.1997 Nr. 2 wurde endlich die Tätigkeit der Beaufsichtigung und des Rettungsdienstes auf den Skipisten strukturiert, auch unter Bezugnahme auf eine professionell besser vorbereitete Gestalt.

Die Verordnung setzte sich mit dem wachsenden Bewusstsein des Zivilschutzes durch, der nicht einen großen Bereich des nationalen Gebiets unbedeckt lassen konnte.

Schließlich konnten die den Betreibern der Skipiste und den Pistenleitern zugeteilten Aufgaben nicht laienhaft erledigt werden und die Bevölkerung konnte eine kompetente und sichere Intervention nicht vorbehalten werden.

In den Bergen hatten die Strukturen der Bergwacht, begleitet von den Gestalten der Bergführer, schon längst große Fortschritte gemacht und konnten sich der Erfahrung und der Kompetenz rühmen.

Das Gesetz richtete endlich Qualifizierungskurse ein, die Personal mit den erforderlichen Mindestkenntnissen für einen förderlichen Rettungsdienst schulen sollten, was von guten technischen Fähigkeiten auf den Skiern, die es möglich machen einen Tobbogan zu fahren, bis zu den ersten Grundelementen der Ersten Hilfe, mit Ausschluss von nur den Eingriffen, die dem Arztberuf vorbehalten sind, ging.

Dieses Personal wird von uns "Pisteur Secouriste" genannt, wobei eine Bezeichnung verändert wird, die schon in Frankreich in den Stationen gebraucht wird, die an unsere angrenzen. Vom Rang des Pisteurs ist es möglich Zugang zu dem des Pistenleiters zu bekommen.

Die Idee ist bestimmt gut, aber die Realität trifft auf verschiedene politische, wirtschaftliche und soziale Problematiken. Das Gesetz ist zu allgemein gehalten und versäumte die Gelegenheit eine professionelle Gestalt zu schaffen, die für die Sicherheitsaufgabe, die der Anwärter übernimmt, geeignet ist.

Denn die Vorbereitungskurse sind an volljährige Personen gerichtet, es wurde also gewählt die Funktion einer Vorbereitung auf die Arbeit zu erfüllen und nicht eine echte Qualifizierung für einen heiklen Beruf durchzuführen.

Für die Pisteurs ist nur die Grundschule erforderlich, lediglich für den Pistenleiter wird Abitur gefordert.

Die Dauer der Kurse ist äußerst kurz und gewiss nicht dazu geeignet eine professionelle Gestalt auszubilden, vielleicht ist es einfacher zu denken, dass sie dazu dient, die schon von der Person erworbene Vorbereitung zu überprüfen, denn die Kurse für Pisteurs sind auf sechzig Stunden begrenzt und die für Pistenleiter auf neunzig, auf jeden Fall müssen die Betroffenen eine Prüfung ablegen.

Auch die Fächer sind nicht im Voraus festgelegt, sondern werden von Mal zu Mal durch regionale Verfügungen geregelt, bei denen auch die Termine festgelegt werden, die Ausschüsse ernennen, entscheiden, ob sie sich zur Realisierung der Kurse der internen oder externen Strukturen der regionalen Verwaltung bedienen sollen.

Auf jeden Fall ist eine konstante Aktualisierung des so qualifizierten Personals vorgesehen.

Da die Ordnungskräfte qualifiziertes Sicherheitspersonal ausbilden, wird auch die Möglichkeit einer Anerkennung der in diesen Sitzen erworbenen Qualifikationen vorgesehen.

Die Kritiken, die dadurch hervorgerufen werden können, sind wirklich einfach, denn es fehlt ein ernsthaftes und festgelegtes didaktisches Programm, ein Kurs von sinnvoller Dauer für ernsthaftes Lernen, die Voraussicht, dass das Personal für derartige Verantwortung im Schulalter (Pisteur) oder auf Universitätsniveau (Pistenleiter) ausgebildet werden kann, um die Vorbereitung der Person ernsthaft zu gestalten.

Die für diese Personen erforderlichen Kenntnisse sind vielseitig und reichen von der Vorbereitung der Skipiste mit oder ohne mechanische Mittel, was auch bedeutet, eine Pistenraupe fahren zu können, bis zu den spezifischeren, die auch die Kenntnis einer Skirennstrecke voraussetzt, da in diesen Gegenden die Organisierung bedeutender, auch internationaler Events normal ist. Das geht bis zu den spezifischeren Kenntnissen der Berge und der Orientierung, der Nivologie und schließlich der spezifischsten Kenntnis der Pistenrettung, was bei den einfacheren Unfällen beginnt, die einen Transport ohne besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordern, bis zu den schwereren Unfällen, bei denen die Erste Hilfe ausschlaggebend für eine gute Heilung sein kann, wie bei traumatischen Rückgradverletzungen oder schweren Brüchen oder in den Fällen, wo ein sofortiger

Eingriff gefragt ist, um die vitalen Mindestfunktionen zu bewahren, bei Personen, die von einer Lawine begraben wurden und wo die erste Hilfsperson derjenige ist, an die die Hoffnung auf das Überleben des Verunglückten gebunden ist.

1992 war dem regionalen Gesetzgeber die Wichtigkeit der Aufgaben entgangen, die er den Betreibern der Skipiste übertrug.

Diese müssen vor der Eröffnung der Wintersaison jedes Jahr bis zum 30. September mitteilen, welches Rettungspersonal für das ihnen unterstehenden Gebiet eingesetzt wird und müssen für diese Aufgaben Personal verwenden, das die Befähigung zum Pisteurs oder zum Pistenleiter hat, die er mit den Kursen oder zumindest mit anerkannten Kursen erwarb und die den vorgeschriebenen dreijährigen Weiterbildungskursen entsprechen, die besonders organisiert werden. Das Gesetz ist allerdings da sehr unvollständig, wo das Verhältnis zwischen dem Potential der Skipiste und dem Zufluss der Skifahrer und dem zu verwendenden Personal nicht bestimmt wurde, des Weiteren fehlt jeder Bezug auf den vertraglichen Schutz des Personals, das oft nur zeitweise ohne Vertrag und ohne festes Gehalt angestellt wird.

Andererseits, macht auch die Region bei dem Beitrag, den sie den Betreibern der Anlagen für die von ihnen gesetzlich geforderten Leistungen zuteilt, keine klare Differenzierung zwischen den allgemeinen Aufgaben der Präparierung und Vorbereitung der Skipiste und der Anbringung der Schutzvorrichtungen, die sich von den spezifischen Aufgaben des Rettungsdienstes unterscheiden, was zu zunehmender Verärgerung und Missverständnissen zwischen den Betreibern und dem tätigen Personal führt.

In der Analyse der Aufgaben der Pisteurs werden vor allem die Aufgaben des Rettungsdienstes für Verunglückte definiert. Sie sind ausdrücklich zur Ersten Hilfe befugt (Regionales Gesetz Nr. 2/1997 Art.2), und ihre Aufgaben beginnen zum Zeitpunkt des Rufs und enden erst dann, wenn der Verunglückte dem Sanitätsdienst übergeben wurde, beim Transport mit dem Krankenwagen, der Übergabe an eine ärztliche, gegebenenfalls auch private Struktur, es sei denn der Verunglückte oder seine Familienmitglieder beschließen die Erste Hilfe zu beenden und übernehmen selbst die weitere Verantwortung.

Außer dem Rettungsdienst sind die Pisteurs auch für die Verhütung zuständig und auf Grund ausdrücklicher normativer Anordnungen beschäftigen sie sich mit dem ordentlichen Zustand der Skipiste und kontrollieren, ob die Signale richtig platziert sind, insbesondere stellen sie fest, welche Stellen besonders gefährlich sind und bringen die Schilder an, die auf eine Verminderung der Geschwindigkeit hinweisen, sie kontrollieren die festen Schutzstrukturen, wie beispielsweise die richtige Platzierung der festen Schutznetze, sie sorgen für bewegliche Schutzstrukturen, die auf Grund der Schneesverhältnisse angezeigt sein können, all das unter der Aufsicht des Pistenleiters, der im Aosta-Tal in der Station mit Sicherheit die Person ist, die die größte Verantwortung trägt.

Er kann auch ein Angestellter des Betreibers sein, aber in diesem Fall ist seine verantwortliche Stellung mit der kritischen Aufgabe dessen, der die Sicherheitsbedingungen beurteilt, schwer vereinbar. Man denke nur an die Aufgabe Entscheidungen über die bestehenden oder nicht bestehenden Gefahren der Station im Fall von schwankender nivologischer Situation und der dadurch verursachten Lawinengefahr zu treffen, und die zu ergreifenden Maßnahmen in Hinblick auf die Öffnung und Schließung der Skipiste, die im Widerspruch zum betrieblichen Interesse der maximalen Produktivität steht.

Wenn es wahr ist, dass der Pistenleiter von einer gesetzlich vorgesehenen besonderen „Lawinenkommission“ unterstützt werden kann, dann ist diese nur dazu verpflichtet eine beratende Funktion auszuüben, wogegen immer der Pistenleiter die endgültige Entscheidung treffen muss.

Alle Aspekte der Überwachung und Kontrolle gehen über die Aufgaben der Pisteurs hinaus. Auf Grund des regionalen Gesetzes sind nur die Polizei oder die Kommunen mit ihrem Wachpersonal und das Forstpersonal des Aosta-Tals dazu befugt, und zwar mit Personal, das ausdrücklich auf die Skipisten versetzt wird.

Für diese Zwecke zieht nicht einmal das staatliche Gesetz diese Beauftragten in Betracht, sondern erteilt dem Skilehrer Kompetenzen, die ihn bevollmächtigen die „Meldung“ (Art.21 Ges. Nr. 363/2003) der unvorsichtigen Verhaltensweisen der Benutzer zu übernehmen.

Aber die heikle Aufgabe in Sachen Rettungsdienst hätte den Gesetzgeber auf die Notwendigkeit einer besseren Definition der Aufgabenbereiche und einer ausgiebigeren Vorbereitung des Personals hinweisen sollen.

In diesem Bereich wurden auf Grund der Ereignisse die Strukturen im Aosta-Tal einer harten Prüfung unterzogen.

Am 3.3.2000 hatte in Cervinia eine Person wegen eines schlecht organisierten Rettungsdiensts das Leben verloren.

In diesem Fall war die Person nicht verunglückt sondern hatte sich einfach verirrt. Da sie telefonisch um Hilfe fragte, ging man davon aus, dass der Rettungsdienst einfach und schnell sein könne, allerdings hatte man das Problem unterbewertet. Diejenigen, die die Person auf den Skipisten suchten, fanden sie natürlich nicht, eben weil sie sich verirrt hatte, die regulär vorgenommene Schließung der Skipisten, wie das routinemäßig auf präparierten Pisten üblich ist, hätte keine Lösung des Problems dargestellt, und es wurde absolut nicht gelöst.

Der Ort, an dem sich die 60jährige Frau befand, wurde falsch rekonstruiert, nicht zuletzt auch auf Grund der Schwierigkeit sich in verschiedenen Sprachen zu verständigen. Die Suche in einer ganz und gar anderen Gegend, als die, in der sie sich befand, war ergebnislos. Inzwischen war der Zivilschutz mit seinem eigenen Hubschrauber, der das Problem in wenigen Minuten hätte lösen können, nicht gerufen worden und nach der Ephemeride konnte er nichts mehr tun. Der schon für den Flug bereitstehende schweizerische Hubschrauber wurde unerklärlicherweise abgesagt, da man davon ausging, das Problem auf dem Landweg lösen zu können. Die Rettungsmannschaft war erfolglos bis spät in die Nacht unterwegs. Schließlich wurde die Rettungsaktion unterbrochen, aber am nächsten Morgen wurde die inzwischen verstorbene Frau innerhalb einer halben Stunde gefunden. Die Verurteilung der verschiedenen Rettungsleute, die niederschlagend für das Personal ist, reicht mit Sicherheit nicht aus, um ein Leben zurückzugeben.

In diesem Fall wurde die erstinstanzliche Verurteilung, die von den Berufsrichtern bestätigt wurde, vom obersten Gerichtshof (vierte Strafkammer 16.5.05 Nr. 416) eingehend geprüft, der bei der Zurückweisung der Anträge der Angeklagten interessante Prinzipien aufstellte, die sowohl juristisch gesehen als auch als Voraussetzungen für die Arbeit eine Verbesserung der Leistung darstellen.

Insbesondere bestätigte das Gericht, dass es, wie im Fall von fahrlässiger Tötung oder auf jeden Fall von fahrlässigen Straftaten und mit besonderer Bezugnahme auf die Schuld durch Unterlassung, notwendig sei, dass der Richter sorgfältig die Verhaltensweisen und die Unterlassungen der Person, über die er richten muss, beurteilt und sich fragt, ob das beauftragende oder unterlassende Verhalten in Beziehung zur Ursache und Auswirkung des Ereignisses, das die strafrechtliche Verantwortung bedingt, gebracht werden kann.

Das Problem wurde wieder einmal vom Gericht auf die strengste und sicherste Weise gelöst, im Zuge von vorausgehenden Urteilen und insbesondere des viel zitierten Urteils vom 11.9.2002 Nr. 30328 des obersten Gerichtshofs, da wo die Gültigkeit der bedingenden Theorie und die Notwendigkeit bekräftigt wird, ein nachahmbares Urteil auszusprechen. In wenigen Worten, nach dem Gericht muss das schädliche oder gefährliche Ereignis, das zur schuldhaften Verantwortung bei den so genannten Materialdelikten führt, in Bezug mit der Verhaltensweise oder der Unterlassung des Schuldigen nach einem engen Kausalitätsverhältnis (*conditio sine qua non*) gebracht werden und außerdem, dass ohne dieses Verhalten der Todesfall durch Erfrieren nicht stattgefunden hätte (nachahmbares Urteil).

Die Neuheit des zitierten juristischen Strömung liegt da, wo gefordert wird, dass der kausale Zusammenhang genauestens bewiesen ist, nach einem allgemeinen Prinzip, nach dem jede Verurteilung die Beweise der Straftat erforderlich macht, und sich nicht auf eine generelle und statistische Bewertung beschränken darf, sondern sich auf sichere Beweise bzw. auf genaue und

übereinstimmende Indizien begründen muss, die durch eine strenge logische Überlegungen unterstützt werden.

Allerdings geht auch auf diese Weise die Feststellung der Verantwortung unvermeidlich über Bewertungen hinaus, die der berufsspezifischen Wissenschaft entnommen wurden, die nur die Kriterien liefern kann, auf die sich die effektiven Auswirkungen und die streng logischen Argumentierungen in Bezug auf Indizien, Schlussfolgerungen, wissenschaftliche Parameter begründen.

In dem, im obersten Gerichtshof in zweiter Instanz untersuchten Fall, wurde bei der Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils die Besonderheit des Ereignisses und die Schwierigkeit der Bewertung des Verhaltens der Rettungsmannschaft in Ermangelung von Erfahrungs-Leitsätzen und auf Grund von nicht vorhandenen Vorschriften zur spezifischen Deckung der Materie, über die geurteilt wurde, in Betracht gezogen.

Der oberste Gerichtshof nimmt an, dass so wie einerseits die Schuld wegen Nichtbeachtung von nicht formulierten Verhaltensregeln und somit generell Nachlässigkeit, Unvorsichtigkeit, Unkenntnis, definiert werden kann, gleichermaßen die Kriterien der Darstellbarkeit und Voraussehbarkeit des Ereignisses zugrunde gelegt werden können, und wie andererseits dann, wenn es sich um spezifische Tätigkeiten handelt, nicht Bezug auf irgendeine Person genommen werden darf, sondern auf die Person "eiusdem professionis vel condicionis" und in diesem Fall ist dann der Parameter das höchste kulturelle und professionelle Niveau, das man von den für diese spezifischen Aufgabenbereiche hinzugezogenen Personen verlangen kann.

Das Ergebnis ist eine Bewertung, die keinen Raum für Nachlässigkeit und Schlampigkeit lässt und die dagegen eine Bewertung des Verhaltens auf Grund der besten Wissenschaft und Kenntnis zu diesem Zeitpunkt fordert.

Diese Überlegung führt dazu, dass es nach Meinung des Gerichts und zum Zweck der Schuldigerklärung ausreichend ist, dass spezifische und professionelle Regeln nicht eingehalten wurden und noch schlimmer, wenn der Mangel den Personen zuzuschreiben ist, die für ein Vergehen verantwortlich gemacht werden, in dem Fall kann sogar auch einer beliebigen Person offensichtliche Unvorsichtigkeit zugeschrieben werden. Laut Art. 133 Abs.1. Nr. 3 StPO kann all das Bedeutung haben, da der Richter bei der Erteilung der in der StPO vorgeschriebenen Strafe innerhalb der Grenzen von Minimum und Maximum auch das Ausmaß der Schuld bewerten muss.

Wenn dann, wie im untersuchten Fall, das Ereignis nicht einer Person allein zuzuschreiben ist, sondern einer Struktur, in der verschiedene Personen zum Eintreten des Tods beitrugen, betritt man den heiklen Bereich der fahrlässigen Mitwirkung. Es ist interessant die Position zu betrachten, die der oberste Gerichtshof in diesem Punkt einnimmt.

Es ist offensichtlich, dass keine der Personen, die aufgerufen wurden, vor dem Gesetz zu antworten, das Ereignis wollte, im Gegenteil, alle hatten sich auf irgendeine Weise zu Gunsten der Frau bemüht, allerdings begingen sie dabei Fehler und Unvorsichtigkeiten, die beim Todesfall strafrechtlich relevant wurden.

Das Gericht betont, wie all diese Verhaltensweisen so miteinander verkettet waren, dass sie auf eine einzige subjektiv strafrechtlich relevante Person konvergieren, so dass aus dem engen Zusammenhang der einzelnen unternommenen oder unterlassenen Tätigkeiten, von denen jede, wenngleich verschiedenen Personen zuschreibbar, sich als eine Art ideeller Verlängerung der vorher ausgeführten darstellen würde und ein unvermeidlicher kausaler Zusammenhang zwischen dem zu jedem Zeitpunkt stattgefundenem Verhalten und dem abschließenden Schadensereignis besteht, wobei der Zusammenhang der Beiträge und Unterlassungen der unumgängliche Elemente der kooperativen Verfahrensstruktur und gleichzeitig die verschiedenen Verhaltensweisen im Paradigma der Mitursachen (Art.41 StPO) in Betracht gezogen wird.

Denn das passiert, wenn man in Gruppen oder innerhalb einer Struktur handelt, in der jeder auf verschiedene Weise und mit anderen Beiträgen an der Aktion beteiligt ist. Das Gericht verwarnet, dass das Verhalten der Andern nicht in unkritischer und klagloser Weise geduldet und bestätigt werden darf, es ist dagegen erforderlich, dass man sich das Ergebnis der Vorgehensweise derer, mit

denen man zusammen arbeitet, vorstellt. Dagegen muss auch derjenige, der passiv zustimmte und dazu beitrug eine Rettungsaktion in absolut unvorsichtiger und unpassender Weise weiterzuführen, für seinen bescheidenen kausalen Beitrag haften, in Anbetracht des „Bewusstsein“ auf einer voraussehbaren und vermeidbaren Ebene einen Beitrag zu dem Auftreten des fahrlässigen Tatbestands zu leisten.

Im Aosta-Tal führte dieses Ereignis dazu, dass auch der regionale Gesetzgeber wichtigen Betrachtungen und Analysen anstellte.

In unserer kleinen Region, in der die Realität sehr begrenzt ist und keine Information und kein Ereignis unbeachtet bleiben, passt man sich den Regeln sofort an und sie entwickeln sich vielleicht wesentlich schneller und mit größerer Sensibilität als in größeren Realitäten, in denen die Probleme angesichts von vielleicht weiter reichenden und schwerwiegenden Problematiken übersehen werden oder verloren gehen können.

So wurden mit Regionalgesetz 15.12.2000 Nr. 4 Änderungen in einem Teil der „Disziplin des Rettungsdienstes auf den Skipisten der Region“ eingeführt und zum ändern im Regionalgesetz Nr. 9/1992. „In Anbetracht des relevanten Interesses, den der Zivilschutz (laut Art. 1 Abs. 1 Regionalgesetz Nr. 2/1997) für die Öffentlichkeit innehat, übernahm die Region die Kosten für den Rettungsdienst, wobei sie klarstellte, dass die organisatorische und verwaltungstechnische Verantwortung von den Betreibern der Skipiste übernommen wird, die die Vollmacht dafür an den Leiter der Skipiste (Art.9 Abs.1 bis des Regionalgesetzes Nr. 9/1992) übertragen kann.

Die Konsequenz ist, dass sich die Betreiber der Skipisten mit dieser Vorschrift in die Lage versetzt sahen, die die Skifahrer auf den Skipisten betreffende Arbeit des in einer unmittelbaren Position zu unterstützen. Einerseits erhielten sie eine finanzielle Erleichterung der Kosten, die schon immer auf ihnen lasteten, andererseits sahen sie sich gesetzlich zur Haftung verpflichtet, und ihre verantwortliche Position dem Benutzer der Skipisten gegenüber wurde somit eindeutig.

In jener Epoche hatten die mit dem Regionalgesetz vorgesehenen Schulungskurse in Sachen der Disziplin des Rettungsdienstes das Personal geschult und über 150 Personen hatten die Befugnis diese immer wichtigere Aufgabe zu erfüllen. Im Jahr 2001 sahen die Pisteurs Secouristes und die Pistenleiter die Notwendigkeit sich besser zu organisieren und sie gründeten den Verband, der eben die Rettungsmannschaften und die Pistenleiter vereint. Zu den vielen Aufgaben, die der Verband sich stellte, gehört natürlich die Förderung der professionellen Qualifikation, wie in Art. 5 des Gründungsvertrags vorgesehen, der am 21.3.2001 von den gründenden Mitgliedern in Pollein (Aosta-Tal) unterschrieben wurde und in dem steht: *„alle die vereinen und vertreten, die ihre Tätigkeit im Sicherheitsbereich der Winterstationen des Aosta-Tals erfüllen oder dazu befugt sind, und auch im Einverständnis mit der Region, die Solidarität zwischen den Mitgliedern, die professionelle Kompetenz durch Organisieren von Kursen, Nachschulungen, Stages in fortschrittlicheren Stationen, und all das, was zum Erreichen dieses Ziels und der Verbesserung der Qualität erforderlich ist, fördern.“*

Innerhalb der Grenzen seiner Zielsetzungen nahm sich der Verband auch vor die zur Organisation der Rettungsoperationen förderlichen Leitlinien auszuarbeiten.

Es wurden drei verschiedene Situationen von Eingriffen analysiert, von denen jede mit verschiedenen Bewertungskriterien ihres Eingriffs versehen wurde.

In der ersten wird der Unfall untersucht, der auch in Bezug auf die Schwere organisiert und bewertet wird, wobei zwischen dem persönlichen Unfall und der Kollision von Skifahrern unterschieden wird. Dazu gehören auch die Tätigkeiten zur Dokumentierung des Unfalls bezüglich Zustand des Ortes und anwesende Zeugen, Tätigkeiten, zu denen der Verunglückte nicht in der Lage ist, und die wegen des fließenden Verkehrs auf den Skiern und der Veränderlichkeit des schneebedeckten Geländes nicht auf einen besseren Zeitpunkt verschoben werden können. Besondere Beachtung wird den gleichzeitigen Unfällen geschenkt, die die Schnelligkeit der Pistenrettung beeinträchtigen können, die jedoch effizient zu organisieren sind.

In der zweiten werden die Fälle mit Lawinen analysiert, bei denen mit höchster Geschwindigkeit zu handeln ist, weil die Zeit zum Auffinden einer Person und zur Bewahrung ihrer Mindestvitalfunktionen umgekehrt proportional zu ihren Überlebenschancen ist.

Von diesen Fällen unterscheidet sich der des Verirrrens, wo es sich nicht um die Unversehrtheit der Person handelt, sondern um Ursachen von absoluter Gefahr, wenn die Suche erfolglos verläuft, besteht eine reelle Gefahr für die Unversehrtheit und Gesundheit.

In all diesen Fällen wenden sich die Skifahrer auf den Skipisten und die ihn begleitenden Personen an den Erstbesten, der sich in der Nähe befindet und dieser kann mit jedem Mittel die Behörde benachrichtigen, so wie das im Strafgesetzbuch vorgesehen ist, in dem die Grenzlinien der unterlassenen Hilfeleistung aufgezeichnet sind.

Die allgemeiner gehaltene Vorschrift des Strafgesetzbuchs in der Aufzeichnung des Tatbestands der unterlassenen Hilfeleistung konnte einige Zweifel sowohl bei der Bewertung des Begriffs von „Bedürfnis nach Hilfe“ offen lassen, was nicht notwendigerweise nur an die physische Krankheit gebunden ist und zum „anderem Grund“ führen, aber auch zu fragen über die Behörde, an die man sich, angesichts der Entfernung von Pflegestätten und Hilfe und des Verhältnisses zwischen Ordnungskräften und Entfernungen der Skipisten, wenden muss.

Das Gesetz über Skipiste Nr. 363/2003 Artikel 14, klärte an erster Stelle, mit einer zweckentsprechenden Vorschrift über diesen Punkt, dass der Betreiber der Skipiste auch der Ansprechpartner auf der Skipiste in Sachen Pistenrettung ist, an den sich wer immer es auch ist, zur Erfüllung der Meldepflicht wenden muss.

An zweiter Stelle, und hier lässt die gesetzliche Antwort auf die effektiven Ansprüche viele Fragen offen, wurde der Grad an Hilfebedürftigkeit der Person dargestellt, indem ein Text verfasst wurde, der auch als eine Art Entkriminalisierung interpretiert werden könnte.

Denn der Art. 593 StPO besteht aus drei Absätzen, von denen der erste eine Person in Schwierigkeiten nennt, und die Ursache kann sowohl die Jugend als auch das Alter sein, wie auch „irgendeine andere Ursache“ und zu dieser verbleibenden Form könnte auch die Unfähigkeit des Touristen eine schwierige Situation zu meistern, gehören. Der zweite Absatz untersucht die schwerwiegendere Situation einer schwer verletzten Person (lebloser oder leblos erscheinender Körper) beziehungsweise auch wenn sie verletzt ist, jedoch bei Bewusstsein, und schließlich auch, wenn sie effektiv unverletzt, aber in Gefahr ist.

Der dritte Absatz fügt -unter Bezugnahme auf das abschließende Ergebnis des Ereignisses- zu den Vorausgehenden eine progressive Erhöhung der für die Straftat vorgesehenen Strafe hinzu. Denn wenn die Grundstrafe auf Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr und einer Geldstrafe bis zu €2.500 festgelegt wird, wird die Strafe erhöht, wenn die Person auf Grund der Unterlassung Verletzungen erleidet, im Todesfall wird sie verdoppelt.

Das Gesetz über die Skipisten zergliederte die in den beiden ersten Absätzen betrachteten Annahmen und berief sich nur unter Bezugnahme auf den zweiten Absatz auf die Strafvorschrift, es sah dagegen eine Verwaltungsanktion bei nicht erfolgtem Beistand oder nicht stattgefundener Meldung der sich in Schwierigkeiten befindenden Person vor. Dieses nicht nur durch eine Verwaltungsanktion bekräftigte pflichtschuldige Verhalten wird von „jedermann“ gefordert, der es unterlässt beim Skisport oder bei andern Sportarten die notwendige Hilfeleistung zu erbringen oder stattdessen den Betreiber zu informieren.

So wie der Artikel geschrieben ist, scheint er den Sachlagen die strafrechtliche Relevanz genommen zu haben, die im ersten Absatz unter dem Namen „weitere Ursachen“ laufen und die sich auch auf die Schwierigkeiten hätten beziehen können, die den Fähigkeiten des Skifahrers entsprechend bewertbar sind, wie in der Verwaltungsanktion in Betracht gezogen.

Über die Betrachtung einer mehr oder weniger impliziten Entkriminalisierung, bleibt auf jeden Fall die Tatsache bestehen, dass der Tourist oder vielleicht auch eine beruflich besser geeignete Person, wie beispielsweise ein Skilehrer oder ein Bergführer, die sich in der Nähe einer Person in Schwierigkeiten befinden, ihrer Verpflichtung nachkommen, wenn sie sich einfach an den Betreiber wenden. Das heißt im Aosta-Tal sich an die Pisteurs zu „wenden“, die genau diejenigen sind, die

auf Grund des naturgemäßen Verhältnisses, das sie an den Betreiber der Skipiste und an den Pistenleiter bindet, dem vom Betreiber die besondere Vollmacht verliehen wurde den Sicherheitsdienst zu organisieren und zu regeln.

Daraus geht hervor, dass in Bezug auf den Tatbestand der im Art. 593 StPO in Betracht gezogenen Straftat, die Stellung des Betreibers und für ihn, des Pistenleiters und der Pisteurs verschieden ist.

Denn was den Touristen betrifft reicht ein einfacher Anruf aus, um dem minimal zumutbaren Verhalten zu entsprechen, im Fall jener, die den Rettungsdienst durchführen und an die der Anruf weitergeleitet wurde, müssen diese sich zu Gunsten der hilfebedürftigen Person und ihrer Rettung in Bewegung setzen und ihre Aufgabe endet erst dann, wenn diese einer sanitären Struktur übergeben oder zumindest in Sicherheit gebracht wurden. Das stellt für sie das minimal zumutbare Verhalten dar, von dem sie sich nicht befreien können.

Da sie angehalten ist die erste Hilfe zu leisten, werden ihm im Fall von nicht erfolgter oder schlechter Organisation der Pistenrettung die Konsequenzen angelastet. Art. 40, zweiter Absatz der Strafprozessordnung, sieht vor, dass die Nichtverhinderung eines Ereignisses, das zu verhindern man die gesetzlich vorgeschriebene Pflicht hat, gleichwertig mit seiner Verursachung ist.

Im Fall des Pistenleiters und der von ihm bevollmächtigten Personen besteht die gesetzliche Pflicht der Ersten Hilfe. Die hilfebedürftige Person kann schon verunglückt oder noch unverletzt sein. Die von ihr anschließend erlittenen Verletzungen auf Grund oder als Folge der Tätigkeit der Rettungsmannschaft müssen nach dem Tatbestand der fahrlässigen Verletzungen laut Art. 590 StPO beurteilt werden, bestraft mit einer Haftstrafe bis zu drei Monaten oder mit einer Geldstrafe bis zu € 309; im Fall des in Art. 589 StPO enthaltenen tödlichen Ausgangs, mit dem Tatbestand der fahrlässigen Tötung, wird dagegen mit der Haftstrafe von maximal fünf Jahren auferlegt.

Wenn diese Sanktionen mit denen verglichen werden, die für die unterlassene Hilfeleistung vorgesehen sind, könnte sich der Betreiber der Skipiste fragen in wie weit es sich lohnt, in den schwereren Fällen aktiv zu werden oder vorsätzlich die Hilfeleistung unterlassen und sie anderen überlassen, da die für fahrlässige Tötung vorgesehene Strafe wesentlich höher als die für die unterlassene Hilfeleistung vorgesehene Strafe ist.

Aber dem ist nicht so. Das Personal des Rettungsdienstes ist gesetzlich für diesen Dienst bestimmt und ist nicht nur angehalten sich darum zu kümmern, sondern würde im gegenteiligen Fall in wesentlich schwerere Strafen erhalten. Zu dem Zeitpunkt, an dem der Anruf gemacht und vom Rettungsdienst empfangen wird, ist ihm die hilfebedürftige Person anvertraut und das Personal des Rettungsdienstes ist durch ausdrückliche gesetzliche Verordnung zur „Pflege“ verpflichtet, eben weil es für den Rettungsdienst auf den Skipisten zuständig ist.

Deshalb findet hier die Straftat der unterlassenen Hilfeleistung keine Anwendung, sondern das Verhalten des Rettungsdienstes kann zu dem Tatbestand der sehr viel schwereren Straftat der „Aussetzung von Personen, die unfähig sind für sich selbst zu sorgen“ laut Art. 591 StPO führen. In diesen Fällen ist die abstrakt vorgesehene Strafe sehr viel schwerer und zwar eine Haftstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren, allein für den Tatbestand der Aussetzung, aber auch in diesem Fall wird die Straftat durch das Ereignis erschwert und wenn eine Verletzung entstehen sollte, erhöht sich die Strafe um ein bis sechs Jahre und wird im Todesfall mit drei bis acht Jahren bestraft. Die Doktrin und die Rechtswissenschaft betonten, wie der für die untersuchte Straftat geforderte Vorsatz ein genereller Vorsatz ist, der im Bewusstsein und dem Willen besteht, die Person zu aussetzen, obwohl man sich genau bewusst ist, dass man sich um sie kümmern muss. Die modernen Kommunikationsmittel vereinfachten die Kommunikationsmöglichkeiten und dadurch wird der Zeitpunkt der Übernahme durch den Rettungsdienst wesentlich beeinflusst; die Übernahme kann auch auf Distanz erfolgen, beispielsweise mit einer telefonischen Mitteilung, die die Demarkationslinie zieht und den Zeitpunkt bestimmt, ab dem die Person vollkommen vom guten Willen und der Effizienz der Rettungsmannschaft abhängig ist.

Anders dagegen der Fall, in dem die Rettungsmannschaft sich selbst an den Zivilschutz oder an die Bergwacht wendete und eine Eingriffssynergie umsetzte, dieses Mal nicht mit einem unterlassenden

Verhalten, sonder verantwortungsvoll und konstruktiv, ohne sich ihren eigenen Aufgaben zu entziehen.

Diese Betrachtungen bringen meine Arbeit in den Bereich der Ausbildung.

Die regionalen Vorschriften des Aosta-Tals, das die Tätigkeit der Pistenleiter und der Pisteurs reglementierte, indem es Schulungskurse und Nachschulungen einrichtete und ein Verzeichnis, in dem sich die dadurch kompetent gewordenen Personen einschreiben können, griff damit in die professionellen Aspekte ein und schaffte damit sowohl unter dem Gesichtspunkt der Professionisten als auch der Benützer die richtigen Voraussetzungen.

Diese Gestalten der Rettungsmannschaft stehen neben anderen professionellen Gestalten der Berge, und zwar sind das die Bergführer und die Skilehrer.

Es sind Gestalten, die eben wegen ihrer besonderen Achtsamkeit bei Sicherheitsproblemen in den Bergen, auch auf europäischem Niveau, neben den anderen professionellen Figuren stehen.

Aber auch in diesem Fall, sowie in dem der Skilehrer und der Bergführer, ist es zulässig sich zu fragen, ob die Bildungswege ausreichend für die große Verantwortung sind, die die so qualifizierten Personen übernehmen. Angesicht einer beruflichen Qualifikation sehen wir uns Bildungswegen gegenüber gestellt, die eine Person allein realisierte und außerhalb der kurzen Zeitabschnitte des in den Vorschriften festgelegten Lernens. Denn bestimmt sind es nicht die sechzig Stunden eines Kurses, in denen ein Pisteur oder ein Pistenleiter ausgebildet wird und es sind auch nicht die neunzig Tage, in denen ein Skilehrer Skifahren lernte.

Die Zeiten sind also reif dafür nicht nur auf sanktionierender Ebene einzugreifen, sondern auch und vor allem auf propädeutische Weise, zur Ausbildung von wirklich im Bergwesen spezialisierten Fachleuten, mit besonderen Schulen, die auf eine physische und theoretische Vorbereitung hinarbeiten, die den vollen Besitz der Gebirgskultur und daneben die bewiesene Fähigkeit dieser entgegen zu treten, gewährleistet.

Marisella Chevallard

Aosta, 11. November 2005