
BEWEGUNGSFREIHEIT, EIGENVERANTWORTLICHKEIT DER SKIFAHRER UND SNOWBOARDER UND VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT FÜR SCHNEESPORTABFAHRTEN

Fürsprecher Heinz Walter Mathys, Kantonaler Prokurator 1, Bern

Lehrbeauftragter für Kriminalistik an der Universität Bern

Präsident des Stiftungsrates sowie der Unfallverhütungskommission SKUS, Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten¹, www.skus.ch

Mitglied der Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten von Seilbahnen Schweiz²

1. Keine Spezialgesetzgebung - Zivil- und Strafrecht - FIS-Regeln, SKUS- und SBS-Richtlinien³

Seit Bekanntwerden des italienischen⁴ Gesetzes vom 24. Dezember 2003, n. 363, "*Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo*", wurde der Präsident der SKUS wiederholt angefragt, ob auch in der Schweiz ein Gesetz über die Sicherheit beim Skifahren und Snowboarden erlassen werde.

Bei der Beantwortung konnte sich ihr Referent auf die Erklärung des Bundesrates vom 30. Mai 2001 berufen. Die Landesregierung beantragte, eine rechtliche Regelung von Extremsportarten anbegehrende Motion⁵ sei abzulehnen.

In seiner Stellungnahme verwies der Bundesrat auf das Grundrecht der persönlichen Freiheit und ausdrücklich auf die **Bewegungsfreiheit** (Art. 10 BV⁶) sowie auf die Unantastbarkeit des Kerngehalts der Grundrechte (Art. 36 BV⁷). Nachdem die bestehenden Grundlagen zivil- und strafrechtlicher Verantwortlichkeit bei *Fremdgefährdung* (Art. 97 ff OR i.V. mit Art. 2 ZGB, Art. 41 ff OR; Art.

¹ Seit 15.11.1989. Die SKUS ist eine gemeinnützige Stiftung im Sinne der Art. 80ff ZGB.

² KRS-SBS, seit 1974.

³ Siehe www.skus.ch ? FIS-Regeln und SKUS-Richtlinien sowie www.seilbahnen.org ? Publikationen ? Pisten- und Rettungsdienst.

⁴ Vorher bestanden bereits regionale Spezialgesetzgebungen, z. B. in der autonomen Region Aostatal: Legge regionale 17 marzo 1992, n. 9, *Norme in materia di esercizio ad uso pubblico di piste di sci*; Legge regionale 26 marzo 1993, n. 15, *Interpretazione autentica e modificazioni della legge regionale 17 marzo 1992*; Regolamento regionale 22 aprile 1996, n. 2, *Regolamento di esecuzione della legge regionale 17 marzo 1992*, n. 9.

⁵ Donzé Walter vom 21.03.2001(01.3128). Im gleichen Sinne beantwortete der Bundesrat am 01.07.1998 eine Interpellation Günter Paul, Schweizer Skipisten. Schwere Verletzungen und Todesfälle (98.3148).

⁶ Art. 10 Abs. 2 BV: "*Jeder Mensch hat das Recht auf persönliche Freiheit, insbesondere auf körperliche und geistige Unversehrtheit und auf Bewegungsfreiheit.*"

⁷ Die in Art. 36 BV genannten Voraussetzungen für "*Einschränkungen von Grundrechten*" sind Gesetzmässigkeitsprinzip, öffentliches Interesse, Verhältnismässigkeit und Wahrung des Kerngehalts.

129, 125, 117 und 237 StGB) aufgezeigt und dabei ausdrücklich auf die Richtlinien der SKUS verwiesen wurde, schloss der Bundesrat zusammenfassend:

"Die gesetzlichen Grundlagen, um Einzelpersonen, die Dritte gefährden oder schädigen, sowie fehlbare Veranstalter bzw. Führer zivil- und strafrechtlich zu belangen, sind damit gegeben. Ein weiteres Gesetz müsste schon vorhandene Bestimmungen wiederholen. Es ist daher zweckmässiger, weiterhin auf Aufklärung zu setzen und die vorhandenen Möglichkeiten zivil- und strafrechtlicher Natur konsequent auszuschöpfen wie beispielsweise Entzug des Fahrausweises für unbesonnene Variantenfahrer (Art. 3 Ziff. 2 der Transportverordnung)"⁸.

Der Bundesrat hat seine Auffassung seit dem Erlass des italienischen Rahmengesetzes nicht geändert. In seiner ablehnenden Stellungnahme vom 14. September 2005 zur Motion „*Stopp den Pistenrasern*"⁹ führte er aus:

„Der Bundesrat teilt grundsätzlich die Sorge des Motionärs über die Zunahme schwerer Verletzungen auf Skipisten. Tatsächlich muss alles unternommen werden, um die Sicherheit zu verbessern und die Zahl von Unfällen zu reduzieren. Dafür braucht es allerdings keine neuen gesetzlichen Vorschriften und Zuständigkeiten. Schon heute verpflichtet die Richtlinie der Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS) die Betreiber der Pisten zur Prävention. Die Pistenbenutzer ihrerseits haben die Regeln der Fédération Internationale de Ski (FIS) zu beachten. Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung führt regelmässig Kampagnen durch, ebenso die SKUS.

Das Verhalten auf den Skipisten muss deshalb nicht zusätzlich durch den Bund geregelt werden. Die Einführung einer Pistenpolizei mit unmittelbarer Straf- und Bussenbefugnis ist nicht notwendig. Die zivil- und strafrechtlichen Normen sind ausreichend.“

Bei der Beurteilung von **Fremdverletzungen und Fremdgefährdungen** stützt sich die schweizerische Rechtsprechung bei der Ermittlung der konkurrierenden Sorgfaltsbereiche und Sorgfaltspflichten auf die FIS-Regeln sowie die SKUS- und SBS-Richtlinien. Die FIS-Verhaltensregeln sind nach der Gerichtspraxis verbindlich und die SKUS- und SBS-Richtlinien werden vom Bundesgericht als *Sicherheits- und Sorgfaltsmassstab* anerkannt.

⁸ Gemäss Art. 3 Abs. 2 der erwähnten Verordnung vom 05.11.1986 (SR 742.401) kann eine Unternehmung "Personen den Transport zur Ausübung eines Sportes verweigern und, im Wiederholungsfalle oder in schweren Fällen, den Fahrausweis entziehen, wenn sie im Gebiet, das von der Unternehmung bedient wird, durch ihr Verhalten Dritte offensichtlich gefährden, namentlich indem sie a) sich rücksichtslos verhalten; b) einen lawinengefährdeten Hang befahren; c) die Weisungs- und Verbotstafeln missachten; d) sich den Sicherheitsanordnungen des Aufsichts- und Rettungsdienstes widersetzen."

⁹ Günter Paul vom 28.02.2005 (05.3012). Der Motionär forderte rigorose Ordnungsmassnahmen auf den Pisten, allenfalls ein neues Gesetz und Einführung einer Pistenpolizei.

„Das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt richtet sich, wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 130 IV 7 E. 3.3; 127 IV 34 E. 2a mit Hinweisen). Das gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn diese von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen. Dies ist für den Bereich des Skisports von der Rechtsprechung für die an Skifahrer gerichteten Verhaltensregeln der Fédération Internationale de Ski (FIS-Regeln; BGE 118 IV 130 E. 3a; 106 IV 350 E. 3a mit Verweisungen) und in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht von Skipisten für die Richtlinien der Schweizerischen Kommission für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten (SKUS; BGE 115 IV 189 E. 3b) bejaht worden. Wo eine derartige Regelung fehlt, kann der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden (BGE 106 IV 80 E. 4b).“¹⁰

Die SKUS¹¹, in der alle am nicht professionellen Ski- und Snowboardsport interessierten Verbände¹² und Institutionen¹³ zusammengefasst sind, existiert seit 1960¹⁴, die (heutige) KRS-SBS¹⁵ seit 1974. Der FIS-Kongress hat die erste Fassung der FIS-Regeln am 27. Mai 1967, die geltende Fassung am 7. Juni 2002 genehmigt

Jeder Skifahrer und Snowboarder ist verpflichtet, die von der Rechtsprechung seit 1980 als Massstab verkehrsgerechten Verhaltens anerkannten FIS-Verhaltensregeln zu kennen und zu befolgen.¹⁶

¹⁰ uBGE 6P.31/2005 u. 6S.107/2005, Urteil des Kassationshofes vom 03.07.2005, E. 5.1.

¹¹ Nationale Plakatkampagnen der SKUS: 1994 *Kein Huckepack - Ihrem Kind zuliebe*; 1999 *Vergnügen und Sicherheit*; 2004 *Control your speed*. Die SKUS kommuniziert drei- und viersprachig.

¹² Anbieter (SBS, VöV) und Benützer (Swiss Ski, SWISS SNOWSPORTS) von Schneesportabfahrten.

¹³ BAV, IKSS, SLF, BASPO, bfu, suva.

¹⁴ Unter dem Präsidium des Referenten fanden bisher 51 Sitzungen der SKUS und 17 des Stiftungsrates statt.

¹⁵ Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten Seilbahnen Schweiz, präsiert von RA Dr. Hans-Kaspar Stiffler. Im **Juni 1976** publizierte die (damalige) 'Arbeitsgruppe zur Klärung der Rechtslage auf Skipisten' den vom Referenten verfassten Bericht "Die Verkehrssicherungspflicht für Skiabfahrten und Skiwanderspuren" sowie eine Kurzfassung "Die Verkehrssicherungspflicht für Skiabfahrten" zuhanden der Pisten- und Rettungschefs. Bei Arbeitsaufnahme der Kommission bestanden folgende **Empfehlungen und Richtlinien der SKUS**: "Pisten- und Rettungsorganisation unter besonderer Berücksichtigung der Ordnung auf Skipisten" (1969); "Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skiabfahrten" (1970); "Wegleitung für die Markierung und Sicherung der Skiabfahrten" (1972).

¹⁶ BGE 106 IV 352; 118 IV 133 E. 3a; 122 IV 20.

2. Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit - Bewegungsfreiheit

„**Sie fahren auf eigenes Risiko**¹⁷“. Wie bei der Ausübung jeder anderen Sportart gilt auch beim Skifahren und Snowboarden der Grundsatz der Eigenverantwortung. Gefahren, welche dem Sport inhärent sind, muss derjenige tragen, welcher sich zur Ausübung entschliesst. Der selbstverantwortliche, besonnene Sportler muss sich entsprechend *vorbereiten, ausbilden, ausrüsten und informieren*. Die Eigenverantwortlichkeit ist der Preis der Bewegungsfreiheit: Die Kampagnen „*Control your speed!*“¹⁸ und „*Enjoy sport - protect yourself*“¹⁹ orientieren sich an der Eigenverantwortlichkeit und erinnern daran.

Zwischen der Eigenverantwortlichkeit der Skifahrer und Snowboarder und der Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten besteht ein Spannungsfeld, eine Wechselwirkung.

Bei jedem Schadensfall hat der Richter die *Sorgfaltsbereiche des Verkehrssicherungspflichtigen und des Geschädigten* zu ermitteln und voneinander abzugrenzen. Die Abgrenzung bildet Grundlage für eine angemessene Wiedergutmachung.

3. Verkehrssicherungspflicht – Safety on marked runs included²⁰

Die Pflicht der Bergtransportunternehmungen zur Sicherung ihrer Pisten sowie zum Unterhalt eines Rettungsdienstes ist eine *vertragliche Nebenpflicht*. Die Haftung aus Transportvertrag²¹ gründet auf **Vertrauenshaftung und Vertrauensgrundsatz**²². Vertrauen ist die wesentlichste Grundlage menschlichen Zusammenlebens und damit unabdingbares Fundament der Rechtsordnung. Zwischen dem kommerziellen Willen, der Sicherheit und der Verantwortung besteht ein Zusammenhang. Die Sicherheit auf den **markierten** Abfahrten (Pisten, Abfahrtsrouten, Wege) vor alpinen Gefahren (Lawinen und Absturzgefahr) ist im Fahrpreis inbegriffen.

¹⁷ Mit diesem fundamentalen Hinweis beginnen die SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder.

¹⁸ Kampagne der SKUS seit 2004.

¹⁹ Kampagne der bfu in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Versicherungsverband SVV.

²⁰ Ueber die Rechtsprechung orientieren www.skus.ch ? Rechtsprechung sowie die unter ? Aktuell bzw. ? Archiv abgelegten Jahresberichte des Referenten, siehe 'Recht und Rechtsprechung'.

²¹ BGE 113 II 246 E. 3-10 S. 247 ff; 126 III 113 E. 2a/bb S. 115; 130 III 195 E.2.2.

²² Zum Verständnis juristischer Laien seien als weitere Beispiele derartiger Neben- oder Verhaltenspflichten erwähnt die vertragliche Nebenpflicht des Architekten, den Bauherrn auf die Notwendigkeit einer Haftpflichtversicherung hinzuweisen (BGE 111 II 72) bzw. des Arztes zur Aufklärung über fehlende Versicherungsdeckung für einen Eingriff (BGE 119 II 456).

Die Bergtransportunternehmungen können auch aus der *allgemeinen Deliktshaftung*²³ (Art. 41 OR) und aus *Werkzeugtümerhaftung*²⁴ (Art. 58 OR) belangt werden. Die Frage, ob Pisten Werkcharakter haben, ist umstritten.

Das Bundesgericht definiert die Verkehrssicherungspflicht ausdrücklich dahin, dass die zur Gefahrenabwehr *zumutbaren* Vorsichts- und Schutzmassnahmen vorzukehren seien. "*Das Prinzip der Zumutbarkeit schliesst aus, dass Unzumutbares vorgekehrt werden muss*"²⁵. Schutzmassnahmen können nur im Rahmen des nach der Verkehrsübung Erforderlichen und Möglichen verlangt werden²⁶.

Die *inhaltliche Ausgestaltung* der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich aus:

- ? SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten (2006)²⁷
- ? SBS-Richtlinien für Schneesportabfahrten (2006)²⁸

Weil die SKUS- und die SBS-Richtlinien den Schutz des eigenverantwortlichen, verantwortungsbewussten Pistenbenutzers bezwecken, sind zur Beurteilung von Haftungsfragen ebenfalls beizuziehen:

- ? FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder (Fassung 2002)²⁹
- ? SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder³⁰ (2006)³¹, auf Seite 3 mit **Kurzfassung** der FIS-Regeln, gegliedert in *Grundregel* (1), *Fahrregeln* (2-5), *Anhalten/Aufstieg* (6 u. 7), *Signalisation* (8) sowie *Verhalten bei Unfällen* (9 u. 10).

²³ BGE 130 III 195 E. 2.2.

²⁴ Eine Kausalhaftung, wobei "*die Sicherung von Verkehrsanlagen gegenüber natürlichen Gefahrenherden in der Werkzeugtümerhaftung praxisgemäss an den Kriterien der Verhältnismässigkeit und Zumutbarkeit gemessen (BGE 129 III 65 E. 1.1 S. 67; 126 III 113 E. 2b S. 166)*" wird (BGE 130 III 196 E. 2.2 in fine).

²⁵ BGE 117 IV 416. "*Schutzmassnahmen können nur im Rahmen des nach der Verkehrsübung Erforderlichen und Möglichen verlangt werden, wenn auch ein Mindestmass an Schutz immer gewährleistet sein muss (...)*", BGE 130 III 196 E. 2.3.

²⁶ BGE 121 III 258 E. 4a S. 361; 115 IV 189 E. 3c S. 193.

²⁷ dreisprachig (d, f, i).

²⁸ dreisprachig (d, f, i).

²⁹ www.fis-ski.com ? Rules and Publications (e, d, f). Die FIS-Regeln sind authentisch interpretiert worden (Kommentar).

³⁰ Bereits anlässlich ihrer ersten Sitzung vom 31. Januar 1990 erarbeitete die SKUS **Richtlinien für das Verhalten der Snowboarder**. Diese speziellen Richtlinien wurden mit Medienbulletin vom 8. März 1990 publiziert. Den Richtlinien wurde der Grundsatz vorangestellt, dass die 10 FIS-Verhaltensregeln für Snowboarder gleichermassen gelten wie für Skifahrer.

³¹ viersprachig (d, f, i, e).

4. Eckpfeiler der zivil- und strafrechtlichen Verantwortlichkeit

- ? **Vertrauenshaftung³² und Vertrauensprinzip, „Pistenvertrauen“:** Unter dem Gesichtspunkt der Vertrauenshaftung müssen die Unternehmungen bei ihrer Kommunikation³³ unbedingt verhindern, dass haftungsbegründende falsche Sicherheitserwartungen erweckt werden³⁴. Kommerzieller Wille kann die Haftung begründen. Die Pistenbenützer dürfen darauf vertrauen, dass ihnen gemäss **Erscheinungsbild** keine versteckten und atypischen Hindernisse und Gefahrenstellen drohen.

Die Vertrauenshaftung greift auch wo **Langlaufloipen, Schlittelwege, Winterwanderwege und Schneeschuhspuren** angelegt und markiert werden. Diese sind vor alpinen und atypischen Gefahren zu schützen.

- ? **Markierte Abfahrten³⁵ – freies Gelände³⁶: Markierung = Sicherheit vor alpinen Gefahren.** Die Unterscheidung von *markierten und vor alpinen Gefahren gesicherten Schneesportabfahrten* (Pisten, Abfahrtsrouten, Wege) und dem *freien Schneesportgelände abseits von Pisten und Abfahrtsrouten, welches weder markiert noch vor alpinen Gefahren gesichert wird*, ist eine klare Botschaft an die Skifahrer und Snowboarder. **Rechtsvergleichend:** In Deutschland und Oesterreich lautet die Unterscheidung *organisierter (gewidmeter) Skiraum / freier Skiraum*, in Frankreich *domaine aménagé / domaine non aménagé*, in Italien *aree sciabili attrezzate / percorsi fuori pista*.
- ? **Bestimmungsgemässer Gebrauch:** Keine Haftung für ungebräuchliche und bestimmungswidrige Nutzung! Die Abfahrten sind für *Skifahrer und Snowboarder*, die Abfahrtsrouten für *geübte* Benützer bestimmt.
- ? **Öffnung der Abfahrten:** Die Abfahrten sind während der Betriebszeit der Transportanlagen geöffnet, soweit sie nicht ausdrücklich gesperrt werden (z. B. wegen Lawinengefahr). Das gilt auch für Schlittelwege und Schlittelparks sowie für Tourengänger. Auf den Orientierungstafeln ist bekannt zu geben:

*„Ausserhalb der Bahnbetriebszeiten sind die Abfahrten geschlossen und vor keinen Gefahren wie Lawinensprengungen oder Pistenmaschinen mit Seilwinden gesichert. **Lebensgefahr!**“*

³² siehe BGE 120 II 331 (Haftung aus Konzernvertrauen); 121 III 350; 123 III 220.

³³ Orientierungs- und Panoramatafeln, Prospekte, Streckenpläne, Werbung.

³⁴ BGE 130 III 345 E.2.1 S. 349: "Schutzwürdiges Vertrauen setzt ein Verhalten eines Schädigers voraus, das geeignet ist, hinreichend konkrete und bestimmte Erwartungen des Geschädigten zu wecken (.....). Trifft der Geschädigte sich als nachteilig erweisende Dispositionen, hat der Schädiger für den Schaden einzustehen, sofern und soweit die nicht verwirklichte Erwartung dafür adäquat kausal war."

³⁵ Descentes balisées, discese demarcate, marked runs.

³⁶ Domaine non contrôlé, zona non controllata, off piste areas.

- ? **Räumlicher Geltungsbereich:** *Pistenrand und Pistenrandsicherung, unmittelbarer Grenzbereich* verstanden als Randstreifen von *maximal zwei Metern* sowie allenfalls *ausnahmsweise und punktuelle Erweiterung* der Verkehrssicherungspflicht über den engeren Pistenrandbereich hinaus bei weiter entfernt liegenden Absturzgefahren³⁷.
- Eigentliche **Sturzräume**, verstanden als abgesicherte Geländeteile ausserhalb der präparierten Piste zur Reduktion der Sturzdynamik bis zum Stillstand, sind nicht zu schaffen.
- ? **Fallencharakter von Hindernissen und Gefahren:** Fallenartig sind Gefahren, welche die Benutzer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht rechtzeitig zu erkennen vermögen. *„Pistenbenützer sollen sowohl vor atypischen Gefahren geschützt werden, die nicht ohne weiteres erkennbar sind und sich daher als eigentliche Fallen erweisen, als auch vor solchen, die selbst bei vorsichtigem Fahrverhalten nicht vermieden werden können“*³⁸
- ? **Sicherheitsdispositiv:** Leitende Organe (Direktoren, Betriebsleiter, Pisten- und Rettungschefs) können zur Verantwortung gezogen werden, wenn sie ihre Untergebenen unsorgfältig auswählen, ungenügend ausbilden, es unterlassen ihnen die erforderlichen Weisungen zu erteilen, die Befolgung der Instruktionen nicht überwachen oder ganz allgemein ihren Betrieb ungenügend organisieren. Aufzustellen ist gemäss Bundesgericht ein *einheitliches Sicherheitsdispositiv mit einer lückenlosen Verantwortlichkeitsregelung*³⁹.
- ? **Organisationsmangel:** Das am 1. Oktober 2003 in Kraft getretene Unternehmensstrafrecht statuiert in Art. 100 quater Abs. 1 StGB eine sog. *subsidiäre* Unternehmensverantwortlichkeit. Weil das Unternehmensstrafrecht das *Organisationsverschulden bzw. das Sicherheitsdispositiv* betrifft, sind die *Pflichtenhefte und Strukturen* der verkehrssicherungspflichtigen Unternehmungen angesprochen. Ausgangspunkt der strafrechtlichen Betrachtungsweise der Verkehrssicherungspflicht ist und bleibt der Grundsatz des persönlichen Bezuges der strafrechtlichen Verantwortung. Primärer Gedanke ist das Eintreten der subsidiären Verantwortlichkeit, wenn die Straftat eines Einzelnen feststeht, aber nicht klar ist, welche *konkrete* Person schuldig ist. Die subsidiär-kollektive Verantwortung ist *kein* Ersatz für feststehende Individualschuld.
- ? **Risikoverhalten: Selbstverschulden - Mitverschulden bei nicht verkehrsgerechtem Verhalten.** FIS-Regel 2 (Fahren auf Sicht, Fahrweise und Geschwindigkeit dem Können und

³⁷ BGE 130 III 198-200, E. 2.4.1 – 2.4.3.

³⁸ uBGE 6P.31/2005 u. 6S.107/2005 vom 03.07.2005, E.5.2 mit Hinweisen auf BGE 130 III 193 E.2.3; 126 III 113 E. 2a/aa; 122 IV 193 E. 2a; 121 III 358 E. 4a S. 360; 115 IV 189 E.3a und c; 111 IV 15 E.2.

³⁹ BGE 125 IV 9, Regeste: *„Der Verantwortliche eines Bergbahn- oder Skiliftunternehmens ist verpflichtet, ein ausreichendes Sicherheitsdispositiv aufzustellen, welches verhindert, dass sich auf den Pisten Lawinenunfälle ereignen.“* Der Bahndirektor wurde der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs schuldig erklärt. Siehe ebenfalls uBGE 6S.379/2002 vom 27.11.2002, Verurteilung des Dienstchefs der Winteranlagen der X-Bahn.

den Verhältnissen anpassen) und FIS-Regel 8 (Beachten der Markierungen und Signale). Zufolge ihrer grundlegenden Bedeutung hat die SKUS die FIS-Regeln 2 und 8 ab 1999 in einer nationalen Plakatkampagne modern kommuniziert. Ab Winter 2004/2005 wurde die Kampagne **Control your speed** gestartet. Wer sich nicht verkehrsgerecht verhält, hat die Folgen seines Risikoverhaltens selber zu tragen.

- ? **Keine Schuldkompensation im Strafrecht, Adäquanz:** Im Gegensatz zum Zivilrecht gibt es im Strafrecht keine Schuldkompensation. Die Verantwortung entfällt lediglich *bei ausgesprochen unvernünftigem oder unsinnigen Verhalten* des Geschädigten oder eines Dritten. Grundvoraussetzung für die Fahrlässigkeitshaftung ist die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Für die Beantwortung der Voraussehbarkeit bzw. Erkennbarkeit gilt der Massstab der **Adäquanz:** Das Täterverhalten muss geeignet sein, „nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursachen hinzutreten, mit welchen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren - namentlich das Verhalten des Angeschuldigten – in den Hintergrund drängen“⁴⁰.
- ? **Unfallversicherung: Leistungskürzung im Falle eines Wagnisses**⁴¹. Das Verwaltungsgericht⁴² des Kantons Bern hatte den Fall eines Skifahrers zu beurteilen, welcher Ende Januar 2000 zusammen mit drei Snowboardern unter einem Wildschutzzaun durchgeschlüpft und über einen dahinter liegenden Stacheldrahtzaun gestiegen war. Als dritter der Gruppe fuhr der 30-Jährige anschliessend in einen Steilhang mit ca. 50 cm Neuschnee. Der Skifahrer wurde von einem Schneebrett mitgerissen und verschüttet. Aus einer Tiefe von ca. 1,5 m konnte er nur noch tot geborgen werden. Die SUVA, bei welcher der Skifahrer obligatorisch gegen die Folgen von Unfällen versichert war, hatte die Hinterlassenenrente der Witwe sowie die Rente der Tochter um 50 % gekürzt. Das Gericht liess die Frage, ob ein absolutes Wagnis vorliegt, offen, weil die Ueberprüfung unter dem Gesichtspunkt des relativen Wag-

⁴⁰ uBGE 6S.379/2002 vom 27.11.2002 E. 3.1 mit Hinweis auf BGE 127 IV 34 E. 2a; 122 II 315 E. 3c; 122 IV 17 E. 2c/bb; 121 IV 10 E. 3 und 286 E. 3; 120 IV 300 E. 3e.

⁴¹ Gemäss Art. 39 UVG und Art. 50 UVV. Die Rechtsprechung unterscheidet das absolute vom relativen Wagnis. Ein *absolutes* Wagnis liegt vor, wenn eine Handlung aufgrund objektiver Gegebenheiten mit Gefahren verbunden ist, welche - unabhängig von den subjektiven Eigenschaften des Handelnden - nicht auf ein vernünftiges Mass reduziert werden können. Das *relative* Wagnis ist dadurch gekennzeichnet, dass der Versicherte die besonders grosse Gefahr mangels subjektiver Fähigkeiten, Eigenschaften und Kenntnisse nicht auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren in der Lage ist.

⁴² Sozialversicherungsrechtliche Abteilung, Urteil vom 19.02.2003, BVR 2003 500-503.

nisses zum selben Ergebnis führt. Die Beschwerde gegen den Einspracheentscheid wurde abgewiesen.

5. Spezielle Fragen

- ? **Grundsätze von Lawinenwarnung und Massnahmen - Aktualität der Warnung:** Lawinengefährdete (markierte) Abfahrten sind *unverzüglich* zu sperren. Die Sperrung der markierten Abfahrten ist die intensivste Massnahme. Sie wirkt haftungsausschliessend. Oberster Grundsatz ist die *Aktualität der Lawinenwarnung*. Die *lokale* Beurteilung der Lawinengefahr, welche durch eine sachkundige, mit den örtlichen Verhältnissen bestens vertraute Person zu erfolgen hat, geht der *generellen, regionalen* Lagebeurteilung durch das SLF vor. Die Gerichtspraxis misst der generellen Lagebeurteilung durch die Sachverständigen des SLF eine überaus wichtige Informationsfunktion bei.
- ? **Off piste, Variantenfahren & Freeriding: Das freie, ungesicherte Gelände ist *kein rechtsfreier Raum!*** Das Gelände *abseits* markierter Schneesportabfahrten wird nicht gesichert. Ab Gefahrenstufe 3 '*erheblich*' warnen die Tafel Lawinengefahr und die Lawinenwarnleuchte mit Blinklicht. Die **Freeride Checkpoints** rufen dem Benutzer in Erinnerung, dass er sich ausserhalb der markierten und gesicherten Abfahrten *ausschliesslich* auf eigenes Risiko bewegt. Die **SKUS** empfiehlt den Skifahrern und Snowboardern spezielle Verhaltensweisen im freien Gelände und den sicherungspflichtigen Unternehmungen die Markierung von Abfahrtsrouten. Die **FIS-Verhaltensregeln** gelten auch im freien Gelände.
- ? **Sonderanlagen wie Fun Parks und Half Pipes:** Diese sind von den Abfahrten zu *trennen und deutlich zu kennzeichnen*. Fun Parks und Half Pipes sind nur nach Besichtigung zu benutzen und bei Sprüngen ist sicher zu stellen, dass der Landeraum frei ist. Die **FIS-Verhaltensregeln** gelten auch für die Benutzer von Sonderanlagen.
- ? **Schlitteln, Skiwandern und Schneeschuhlaufen:** Die Abfahrten sind für Skifahrer und Snowboarder, *nicht* aber für Schlittler, Langläufer, Mountainbiker, Fussgänger und Schneeschuhläufer bestimmt. Wer die Abfahrten *bestimmungswidrig* benutzt, muss sich bewusst sein, einen *Fremdkörper* darzustellen, welcher seine Fahrweise jener der Skifahrer und Snowboarder anzupassen, somit die FIS-Verhaltensregeln einzuhalten hat. Selbstverständlich bleibt es den sicherungspflichtigen Unternehmen unbenommen, von den Abfahrten *getrennte Sonderanlagen* (Schlittel- und Winterwanderwege, Schneeschuhrouten) zu schaffen und diese entsprechend zu kennzeichnen. Schlittelwege werden *blaulila*, Winterwanderwege und Schneeschuhrouten *pink* markiert.

? **Keine staatliche Pistenpolizei, privater Ordnungsdienst mit Uebernahme von Polizeiaufgaben:** Eine Pistenpolizei mit Bussen- bzw. Sanktionskompetenz, Ausübung unmittelbarer staatlicher Befehls- und Zwangsgewalt auf Pisten, kann einzig durch eine Spezialgesetzgebung eingeführt werden. In Ermangelung einer gesetzlichen Grundlage weisen in der Schweiz keine Polizisten rücksichtslose und unbeherrschte Skifahrer und Snowboarder zur Ordnung. Was Polizeiaufgabe an sich ist, wird in den SKUS- und SBS Richtlinien sowie – eidgenössisch konzessionierte Betriebe betreffend – in der Transportverordnung⁴³ geregelt. Ziff. 47 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten lautet: „*Der Pisten- und Rettungsdienst besorgt den Ordnungsdienst.*“ Ziff. 48 der SKUS-Richtlinien regelt die Befugnisse der im Ordnungsdienst eingesetzten Pisten- und Rettungsleute in Analogie zur Transportverordnung. In Befolgung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit wird *primär* belehrt und ermahnt, *sekundär* der Fahrausweis entzogen. *Ultima ratio* ist die Verzeigung wegen Störung des öffentlichen Verkehrs⁴⁴. Pisten sind öffentliche Verkehrsflächen, der Tatbestand verlangt indessen eine *konkrete* Gefährdung.

? **Beizug von Polizei – Unfallprotokolle – Spurensicherung.** Weil gerade bei Schneesportunfällen die sachgemässe Feststellung und Sicherung der Tatspuren unverzüglich zu erfolgen hat, ist im Zusammenhang mit der Uebernahme von Polizeiaufgaben an sich durch die Angehörigen der Pisten- und Rettungsdienste Ziff. 45 der SKUS-Richtlinien von grosser Bedeutung: „*Bei tödlichen oder andern, offensichtlich schweren Unfällen, insbesondere bei Kollisionen, hat der Pisten- und Rettungsdienst zwecks Beweissicherung unverzüglich die örtlich und sachlich zuständige Polizeibehörde zu benachrichtigen.*“

Bei Unfällen gilt *generell*: Das von Seilbahnen Schweiz geschaffene Formular betreffs Tatbestandsaufnahme ist auf der Unfallstelle durch die Patrouilleure auszufüllen. Bei Kollisionsunfällen ist das spezielle Formular zu benützen.

⁴³ Siehe Fussnote 8.

⁴⁴ Art. 237 StGB.

6. Rechtsprechung (aus den Jahresberichten 2004 und 2005 des Präsidenten SKUS)

? **uBGE vom 1. Juni 2004 (4C.54/2004);
Snowboardunfall,
freies Gelände, „faktische Piste“, Pistennebenfläche, Steine,
Erscheinungsbild alpiner Pisten**

Die I. Zivilabteilung hatte den Unfall (Tetraplegie) einer 17-jährigen Snowboarderin zu beurteilen, welcher sich am 23. Januar 1995 im Kanton Graubünden zugetragen hatte.

Vorweg stellt der Referent mit Genugtuung fest, dass die I. Zivilabteilung des Bundesgerichts binnen sechs Monaten in zwei Urteilen den SKUS-Richtlinien sowie den Richtlinien der KRS-SBS *vollumfänglich* gefolgt ist. Die Autorität der beiden Institutionen in Sachen Verkehrssicherungspflicht, Modell Schweiz, wurde anerkannt und die langjährige konsequente Arbeit honoriert.

Wie in **BGE 130 III 193** (Glerner-Fall) wurde die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht verneint. Die Klägerin beehrte Genugtuung aus Vertrag (OR Art. 47 i.V. mit 99 Abs. 3). Sie hatte vorgebracht, ihr Unfall habe sich auf einer „*faktischen Piste*“, eventuell auf einer *Pistennebenfläche* ereignet.

In E. 2.4.1 erörtert die Kammer die unterschiedliche Verkehrssicherungspflicht für Piste und Pistenrand einerseits sowie für Pistennebenflächen andererseits.

Für Nebenflächen besteht eine Sicherungspflicht insoweit, „*als Skifahrer und Snowboarder vor darauf befindlichen besonderen oder aussergewöhnlichen Gefahren durch eine unmissverständliche Signalisation zu schützen sind, die sicherstellt, dass sie wissen, wo die offiziellen Pisten verlaufen* (.....).“

Nachdem das Gericht in E. 2.4.2 die Begriffe Pisten, Abfahrtsrouten, Skiwege, somit die *markierten Abfahrten*, und wilde „Pisten“ (Varianten, „freeride areas“), somit das *freie Gelände*, erläutert hat, stellt es in E. 2.5.1 klärend fest, dass die Unfallstelle rund achtzig Meter weit von der Piste Y. entfernt und somit "*klarerweise ausserhalb der offiziellen, gesicherten Pisten und des Pistenrandbereiches*" lag. "*Beim Unfallhang handelte es sich um freies Gelände. Die Beklagte war somit nicht verpflichtet, Hindernisse, die sich auf diesem Hang befanden, zum Schutz der Skifahrer und Snowboarder zu entfernen. Insbesondere war die Beklagte nicht verpflichtet, den Stein, auf dem die Klägerin aufschlug, wegzuräumen.*"

Die weiteren Kernsätze lauten:

"Den kantonalen Gerichten ist in ihrer Auffassung, dass Steine zum Erscheinungsbild alpiner Pisten gehören, zweifelsohne zuzustimmen. Dem angefochtenen Urteil ist nicht zu entnehmen, dass der Stein durch seine Anlage ein fallenartiges Hindernis dargestellt hätte. Auch der Umstand, dass er am Unfalltag vollständig mit Schnee bedeckt war, ändert daran nichts. Die Klägerin musste damit rechnen, dass sich auf einer ungesicherten Piste unter der Schneedecke natürliche Hindernisse befinden könnten."

Fazit: Weil die Verletzte nicht aus Irrtum auf die wilde "Piste" auf dem Unfallhang geraten war, befuhr sie diesen auf **eigene Gefahr**. Beim Unfallhang handelte es sich um **freies Gelände**.

? **Urteil des Gerichtskreises XI Interlaken-Oberhasli vom 10. Februar 2004 (Gerichtspräsidentin 2);
Skiunfall, ausgeaperte Stellen, Kuppe, FIS-Regel 2, Warntafel**

Im auf die Haftungsfrage beschränkten Zivilverfahren war in der Klageschrift ausgeführt worden, der Kläger habe am 1. Februar 1998 im Skigebiet X auf der präparierten Skipiste einen Skiunfall erlitten, bei welchem er schwer verletzt worden sei. Nach einer Erhebung, welche nicht überblickbar gewesen sei, sei ein Grasfleck gefolgt, der den Sturz verursacht habe. Die Schneeverhältnisse seien sehr gut gewesen, so dass mit dieser unbedeckten aperaturen Stelle nicht gerechnet werden müssen. Eine Absperrung habe nicht bestanden, es sei auch kein Warnschild aufgestellt gewesen.

Die Gerichtspräsidentin 2 wies die Klage mangels Vertragsverletzung bzw. Widerrechtlichkeit ab. Das Urteil ist in Rechtskraft erwachsen.

Im Urteil wird festgestellt, dass am Unfalltag zwar gute Wetter- und Sichtverhältnisse, jedoch *nicht ideale Schneeverhältnisse* herrschten. Weiter wird ausgeführt:

"Insbesondere waren Ausaperungen keine Ausnahme, sondern im Skigebiet verschiedentlich anzutreffen. Mit ausgeaperten Stellen musste somit auch der Kläger, der wie seine Kollegen an diesem Tag bereits verschiedenen Grasnarben begegnet sein musste, grundsätzlich rechnen. Umso mehr musste damit gerechnet werden, dass sich eine derartige Stelle hinter einer stärker abfallenden und sonnenexponierten Fläche befinden könnte.

Die Beklagte ihrerseits durfte schon angesichts des allgemeinen Pistenzustandes erwarten, dass die Skifahrer das Gelände vor sich beobachten und konsequent auf Sicht fahren würden. Dazu ist ein Skifahrer gestützt auf die FIS-Regel Nr. 2 (Auf Sicht fahren; Fahrweise und Geschwindigkeit dem Können und den Verhältnissen anpassen) verpflichtet. Ganz besonders darf ein solches Fahrverhalten im Bereich einer Kuppe erwartet werden, wenn der Bereich unmittelbar bzw. nach der Kuppe nicht einsehbar ist. Der Kläger hätte demnach vor der Kuppe kurz anhalten oder diese umfahren müssen oder er hätte die Kuppe höchstens in einem Tempo befahren dürfen, das ihm erlaubt hätte, bei der Feststellung des Hindernisses rechtzeitig anzuhalten oder auszuweichen. Das nicht sehr anspruchsvolle Gelände hätte ein derartiges Verhalten auch ohne weiteres zugelassen. Der Kläger hätte im Übrigen nicht nur mit aperaturen Stellen, sondern z.B. auch damit rechnen müssen, dass in dem Pistenbereich nach der Kuppe eine verletzte Person liegen könnte (vgl. BGE 122 IV 17)."

Im Urteil wird schliesslich ausgeführt, dass die beklagte Unternehmung am Unfalltag bei der Bergstation des A.-Liftes vor aperaturen Stellen gewarnt habe. *"Dass der Kläger die Warntafel nicht gesehen hat, hat der Kläger seinem eigenen Verhalten zuzuschreiben, weil er die offizielle Piste verlassen hatte und via Trassee des A.-Liftes auf die rote Piste gelangte."*

? **Urteil des Gerichtskreises XIII Obersimmental-Saanen vom 1. September 2004 (Gerichtspräsident 2);
Kollision eines Skifahrers mit einer Pistenbearbeitungsmaschine**

Der Zusammenstoss zwischen einem 14-jährigen Skifahrer und einer Maschine hatte sich im Februar 2003 zugetragen. Der vorderste Schüler einer Gruppe machte während der letzten Abfahrt um 1600 Uhr in einer Waldschneise - einer Abkürzung einer blauen Piste - einen ca. 20 m Sprung über einen Weg und stiess dabei mit einer Maschine zusammen, die auf der blauen Piste zur Bergstation aufstieg. Der Fahrer und der Betriebsleiter wurden der fahrlässigen schweren Körperverletzung schuldig erklärt und zu je Fr. 500.- Busse, Parteientschädigung und Verfahrenskosten verurteilt.

Der *Schuldpruch des Fahrers der Pistenbearbeitungsmaschine* wurde damit begründet, dass er ohne die gemäss SBS- und SKUS-Richtlinien gebotenen Sicherheitsmassnahmen während der Betriebszeit mit dem Fahrzeug an einer unübersichtlichen Stelle die Piste hinauffuhr.

Dem *Betriebsleiter* wurde vorgeworfen, dem Fahrzeuglenker den **Auftrag** erteilt zu haben, ohne Sicherstellung der gemäss SBS- und SKUS-Richtlinien gebotenen Sicherheitsmassnahmen (Sperrung oder Beizug einer Hilfsperson) während der Betriebszeit pistenaufwärts zu fahren.

Das Beweisergebnis hatte ergeben, dass die Abkürzung durch die Waldschneise, welche bei der Befahrung bis kurz vor dem Wiedereinbiegen in die blaue Piste keinen Einblick in den weiteren Pistenverlauf bietet, nicht Teil der markierten Piste bildet und deshalb auch nicht präpariert wird. Die wilde "Piste" wird jedoch häufig und regelmässig befahren und unterscheidet sich weder in ihrem Erscheinungsbild noch in der Häufigkeit ihrer Benutzung von der markierten Piste. Die Pistenverantwortlichen hatten nichts unternommen, die Benutzung der wilden „Piste“ durch einen entsprechenden Hinweis oder eine Absperrung zu erschweren oder zu verunmöglichen. Die beiden Verurteilten waren sich bewusst, dass die Abkürzung wie eine offizielle Piste befahren wurde.

Bei der Strafzumessung trug der Gerichtspräsident dem Umstand Rechnung, dass die folgenschwere Kollision zu einem grossen Teil auf das Mitverschulden des Verunfallten zurückzuführen ist. Weil der Schüler auf steil abfallendem Gelände mit hoher Geschwindigkeit über eine Kuppe ins Ungewisse sprang, hat er die FIS-Regel 2 verletzt.

? **Urteil des Kantonsgerichts Schwyz vom 21. Dezember 2004;
Snowboardunfall (Absturz) eines 16-jährigen Schülers anlässlich eines Schul-Skitages,
Verantwortung des Klassenlehrers, Kausalität, Vermeidbarkeit**

Wie bereits das Bezirksgericht Schwyz (Urteil vom 26. März 2003) sprach das Kantonsgericht den der fahrlässigen Tötung angeschuldigten Oberstufenlehrer frei.

Der Realschüler stürzte auf einer roten Piste und verlor dabei sein Snowboard. Das Brett rutschte weg von der Piste und verfiel sich unmittelbar unter einer Geländekante, wo es steil in einen Felsabbruch übergeht, in einem Gebüsch. Auf der Suche nach seinem Sportgerät verliess der Schüler die markierte Piste, überstieg und unterquerte die gelb-schwarze Flatterleine, worauf er auf der stellenweise vereisten und steilen Schneefläche stürzte, den Halt verlor und schliesslich 80 Meter über eine Felswand in den Tod stürzte.

Dem Klassenlehrer war in der Anklage im Wesentlichen vorgeworfen worden, seiner *Betreuungs- und Aufsichtspflicht* bei der Durchführung des Schul-Skitages nur ungenügend nachgekommen zu sein.

Wie das Bezirks- kam das Kantonsgericht zum Schluss, dass die Sorgfaltspflichtverletzungen des Lehrers *nicht unfallkausal* gewesen seien bzw. bei deren Einhaltung der Unfall höchstwahrscheinlich nicht hätte vermieden werden können. Das Kantonsgericht führt aus:

"Das fahrerische Können des Verunfallten und/oder der Schwierigkeitsgrad der Piste waren nach dem Gesagten nicht kausal für den Eintritt des Erfolges, d. h. des Eintritts des Todes auf Grund eines Absturzes des Verunfallten mehr als 100 Meter ausserhalb der markierten Piste, nachdem dieser in gemächlicher Fahrt auf der Piste harmlos gestürzt und alsdann zu Fuss auf der Suche nach seinem Snowboard die Abschränkungen überstiegen und unterquert hatte."

? **Urteil der 2. Strafkammer des Obergerichts des Kantons Bern vom 25. November 2003 (Freispruch im Fall Axalp);
Urteil des Bundesgerichts vom 23. März 2005 (1P.600/2004),
Rolle des Sachverständigen, „Rechtsgutachten“**

Der Anwalt des Skifahrers, welcher beim Unfall vom 15. Januar 1999 schwere Verletzungen erlitt und seither teilweise invalid ist, hat am 18. Oktober 2004 staatsrechtliche Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht. Der Beschwerdeführer machte geltend, der gerichtliche Experte hätte in seinen Gutachten vom Februar und Juni 2002 ausführliche rechtliche Schlussfolgerungen gezogen, sei befangen und hätte in den Ausstand treten müssen. Dem Obergericht warf der Beschwerdeführer vor, die Beweise willkürlich zu seinen Lasten beurteilt und sein rechtliches Gehör verletzt zu haben.

Die I. öffentlichrechtliche Abteilung des Bundesgerichts wies die Beschwerde am 23. März 2005 unter Kosten- und Entschädigungsfolge, insgesamt CHF 5'500.-, ab (1P.600/2004). Im Urteil wird insbesondere ausgeführt, dass allen Beteiligten und insbesondere auch dem Beschwerdeführer bekannt war,

"dass es sich beim Gutachter nicht um einen Fachmann für Bau und Betrieb von Skipisten, sondern um einen Juristen handelt. Der dem Gutachter erteilte Auftrag, abzuklären, ob die Beschwerdegegner ihrer Verkehrssicherungspflicht nachgekommen seien, liess sich denn auch ohne rechtliche Erwägungen letztlich nicht erfüllen. Dazu musste der Gutachter zwangsläufig die Rechtsfrage klären, was genau der Inhalt dieser Pflicht war, ob und wenn

ja zu welchen (weiteren) Massnahmen die Beschwerdegegner nach den einschlägigen Normen und der Gerichtspraxis verpflichtet gewesen wären, um den Skiweg, auf welchem der Unfall passierte, besser zu sichern."

Den Vorwurf, die Urteile der Einzelrichterin und des Obergerichts seien durch das unzulässige "Rechtsgutachten" des Experten "vorweggenommen / präjudiziert" worden, bezeichnete das Bundesgericht als "*nicht nachvollziehbar*". Hiezu wird ausgeführt:

"Beide Instanzen hatten das Recht von Amtes wegen anzuwenden, und es gibt keine stichhaltigen Hinweise darauf, dass sie ihrer Richterpflicht nicht nachgekommen wären und die rechtlichen Folgerungen von E.----- unbesehen zum Urteil erhoben hätten."

? **Rekursentscheid der Anklagekammer des Kantons Bern vom 12. April 2005;
Skiunfall von Ende Dezember 2003,
Nichteröffnung der Strafverfolgung wegen fahrlässiger Körperverletzung,
Kollision mit Warnsignal 10, Kennzeichnung örtlicher Gefahrenstellen.**

Die Anklagekammer wies den Rekurs eines Skifahrers gegen einen Nichteröffnungsbeschluss von Untersuchungsrichter und Staatsanwalt ab.

Der Verunfallte stürzte Ende Dezember 2003 ungefähr 20 Meter vor der Mittelstation einer Seilbahn, prallte in einen Holzpfosten am Pistenrand und zog sich dabei Bein- und Knieverletzungen zu. Drei Tage nach dem Unfall machte der mittlerweile nach Deutschland zurückgekehrte Verunfallte die Bergbahnbetreiber dieser Piste für den Unfall verantwortlich. Der zuständige Pistenchef meldete den Vorfall daraufhin der Polizei und wünschte polizeiliche Bearbeitung. Zur exakten Unfallaufnahme wurde der Kriminaltechnische Dienst der Kantonspolizei Bern beigezogen.

Der Rekurrent rügte, dass mit der Stange [Ziff. 53 der SKUS-Richtlinien, Warnsignal 10, Kennzeichnung örtlicher Gefahrenstellen] eine zusätzliche Gefahrenquelle geschaffen wurde. Die Anklagekammer konnte nicht beipflichten. Sie führt aus:

"Einerseits handelt es sich nicht um eine einzelne Stange, sondern um eine ganze Reihe, die den Pistenverlauf rechts kennzeichnen. Zum andern wurden die Stangen speziell zur Signalisation der beschriebenen Gefahrenstelle im Bereich der Mittelstation errichtet. Die Stangen, die stets aus Holz gefertigt sind, sind in der Regel ungepolstert. Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts sind lediglich solche Hindernisse zu polstern, die eine erhebliche bzw. besondere Gefahrenquelle darstellen, denn die Verkehrssicherungspflicht geht nur soweit, als sie zumutbar ist (BGE 121 II 358, E.4a, S. 361). Es ist sicher nicht zumutbar, jede Gefahrenstange zu polstern, denn gerade ihre Anwesenheit mahnt zu besonders vorsichtiger Fahrweise und die Gefahr, die von gewöhnlichen ungepolsterten Stangen einer ganzen Signalisation ausgeht, ist unter diesen Bedingungen als gering einzustufen. Daher ist ebenfalls die Rüge, dass auf den Nebenflächen der Piste, das heisst auf einem Randstreifen von zwei Metern, alle Hindernisse entfernt werden müssen, nicht gerechtfertigt. Zum einen handelt es sich bei der Stange nicht um ein Hindernis, sondern sie wurde speziell zur Gefahrenminimierung angebracht. Zum andern geht von der einzelnen Stange einer Signalisationsreihe nicht die vorausgesetzte erhebliche Gefahr aus. "

Die Kammer schliesst:

"Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Unfall von Z. seiner Selbstverantwortung zugerechnet werden muss. Er war in Anbetracht der örtlichen (Seilbahnstation) und der Witterungsverhältnisse nicht in einer seinem Können angemessenen Geschwindigkeit unterwegs. Die Kollision ist zudem nicht unmittelbare Folge der von ihm nicht erkannten Stange, sondern gestürzt ist er wohl aufgrund seines brüskten Linksschwungs, der auf einer gefrorenen Fläche vorgenommen wurde. Mit einer bereits weiter oben gemässigten und der Verengung der Piste respektive der örtlichen Situation (Seilbahnstation) angepassten Geschwindigkeit hätte wohl dieser Linksschwung vorsichtiger gefahren werden können und allenfalls wäre so-

gar die glatte Stelle erkennbar gewesen. Auch wusste der Rekurrent von der Beschneidung der Piste und musste als langjähriger Skifahrer mit entsprechend 'härteren' Skipisten rechnen."

- ? **Urteil des Kantonsgerichts Wallis vom 7. März 2005 (Zivilgerichtshof I, C1 04 108);
Skiunfall mit schwerer Verletzungsfolge vom 8. Januar 1999,
Abweisung der Klage,
Überfahren des Pistenrandes, freies Gelände, FIS-Regel 2, Steine**

Weil die eingeklagten Forderungen (Streitwert rund 3,8 Millionen Franken) die Haftbarkeit der beklagten Bergtransportunternehmung bedingen, erliess der Zivilgerichtshof I im Interesse der Prozessökonomie ein Vorurteil. Infolge Abweisung liegt ein prozesserledigendes Endurteil vor, welches in Rechtskraft erwuchs.

Der Kläger fuhr anfangs Januar 1999 bei einer Abfahrt auf einer im Bereich der Unfallstelle mittelmarkierten Piste in einen Steinhaufen bzw. in eine Steinplatte hinein und stürzte. Der Selbständigerwerbende zog sich schwere Verletzungen zu.

Unter den Parteien strittig waren der genaue Unfallort, die Witterungs- und Schneeverhältnisse, die Pistenpräparierung und die Erkennbarkeit des Pistenrandes. Im Anschluss an den Unfall wurde keine Spuren- bzw. Beweissicherung vorgenommen.

Das Gericht mass dem *Einsatzprotokoll der Flugrettung* und den ergänzenden Ausführungen von Rettungsarzt und -sanitäter besonderes Gewicht zu. Dem Einsatzprotokoll wurde *volle Beweiskraft* zuerkannt.

Hinsichtlich Witterungs- und Schneeverhältnisse wurde auf die Aufzeichnungen / Messdaten der nahegelegenen *Wettermessstation* abgestellt, welche unmittelbar im Anschluss an die Messungen online an das SLF übermittelt werden.

Betreffs Erkennbarkeit des Pistenrandes schloss das Gericht, dass die letzte Pistenpräparierung zwar einige Stunden zurück lag, so dass die Piste mit rund 8 cm Neuschnee bedeckt war. Dennoch seien die Seitenränder der Piste erkennbar geblieben, so dass ein Skifahrer beim Verlassen der Piste die unterschiedliche Schneestruktur auf bzw. neben der Piste habe bemerken müssen.

Das Gericht schloss wie folgt:

"Im hier zu beurteilenden Fall fuhr der Kläger fünf bis zehn Meter neben der Piste in Steine hinein und stürzte daher. Die Unfallstelle lag also klar ausserhalb der Pistenfläche und des Pistenrandbereichs. Der Randstreifen war nicht ausgefahren, die Piste also nicht durch häufiges Befahren ihres Randes ausgeweitet, so dass sich die Sicherheitspflicht nicht ausgeweitet hatte. Zwar erwähnte Zeuge W. - er allein - Tiefschneespuren in diesem Bereich (.....), einzelne Spuren stellen aber kein Ausfahren im Sinne der Rechtsprechung dar; ohnehin schwächte der Zeuge seine Aussage dahingehend ab, dass es (bloss) wahrscheinlich Spuren gehabt habe und dass er sich nicht mehr genau erinnern könne. Da sich der Unfall somit auf der Pistennebenfläche bzw. im freien Skigebiet ereignete, hat der Kläger die dort mit dem Skifahren verbundenen Gefahren grundsätzlich selbst zu tragen. Nach der zitierten Rechtsprechung haftet die Beklagte bei Skiunfällen in diesem Bereich nur ausnahmsweise und unter der doppelten, kumulativen Bedingung, dass der Verunfallte dort eine besondere oder aussergewöhnliche Gefahr vorfand und dass auch vorsichtige Skifahrer aufgrund der Geländebedingungen ungewollt in diesen Gefahrenbereich hätten gelangen können (...).

Steine gehören nun aber zum Erscheinungsbild alpiner Gebiete, weshalb sie im freien Gelände keine aussergewöhnliche, fallenartige Gefahr darstellen, selbst wenn sie vollständig mit Schnee bedeckt sind (...). Mithin fehlt es bereits an der atypischen Gefahr, womit eine Haftung der Beklagten für den klägerischen Unfall ausscheidet. Ueberdies musste der Kläger bei vorsichtiger Fahrweise bemerken, dass er die Piste verlässt. Nach den tatbeständlichen Feststellungen des Kantonsgerichts war der Pistenrand nämlich trotz Schneefalls und einer mehrere Stunden zu-

rückliegenden Präparierung einerseits optisch erkennbar; andererseits musste der Kläger durch das unterschiedliche Fahrgefühl ausserhalb der Piste merken, dass er die am Morgen präparierte Piste verlässt. Eine Haftung der Beklagten entfällt auch deshalb.

Ausserdem darf von einem vorsichtigen Pistenbenutzer erwartet werden, dass er seine Aufmerksamkeit und seine Geschwindigkeit den äusseren Verhältnissen anpasst (vgl. FIS-Regel Nr. 2). Ist etwa bei diffusem Licht und zufolge Schneefalls der Pistenrand leicht verwischt und schwerer auszumachen, so muss der Schneesportler sein Tempo mässigen, damit er erkennen kann, wo der Pistenrand verläuft. Selbst bei beeinträchtigter Erkennbarkeit des Pistenrandes müsste sich der Kläger daher vorhalten lassen, dass er es an der nötigen Vorsicht fehlen liess, ist er doch nach übereinstimmenden Angaben der Eheleute im Gegensatz zur Gattin willentlich schnell und gerade runtergefahren (...). In diesem Fall wäre das Uebersehen des Pistenrandes auf seine eigene Unvorsichtigkeit zurückzuführen. Aber auch dann hätte er bei angepasster Geschwindigkeit immer noch rechtzeitig anhalten können, als er die feste Pistenunterlage verliess und in den merklich tiefer einlassenden Tiefschnee des Pistenrandbereiches hineinfuhr. Der Kläger ist jedoch, obwohl ihm dieser Wechsel der Schneeverhältnisse nicht entgangen sein kann, weiter gefahren. Denn der Kläger kam nicht unmittelbar neben der Piste, sondern erst klar abseits der Piste zu Fall. Es spricht daher einiges dafür, dass er die Piste wissentlich und willentlich verlassen hat, um Tiefschnee zu fahren (...).

Dieser Punkt kann allerdings offen bleiben. Wesentlich ist nämlich, dass der Kläger den bei vorsichtiger Fahrweise erkennbaren Pistenrand überfahren hat und anschliessend ausserhalb der Piste und des Pistenrandbereichs mit einem natürlichen, keineswegs atypischen Hindernis kollidiert ist. Damit entfällt jede Haftung der Beklagten. Es handelt sich vorliegend vielmehr um eine dem Skifahren abseits gesicherter Piste inhärente Gefahr, die sich bedauerlicherweise verwirklicht hat, die aber den Schneesportler allein trifft. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten liegt damit nicht vor; eine solche wurde seitens des beweispflichtigen Klägers jedenfalls weder dargetan noch bewiesen. Die Klage ist demzufolge abzuweisen."

- ? **Lawinenunfall im freien Gelände vom 21. Februar 2000, drei Tote; Urteile des Bezirksgerichtsausschusses Prättigau/Davos vom 5. Februar 2004 sowie des Kantonsgerichtsausschusses Graubünden vom 30. Juni 2004 (Abweisung der Berufung); Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung und Verurteilung zu einer Busse von CHF 1'000.--; Urteil des Kassationshofes des Bundesgerichts vom 3. Mai 2005 (6P.163/2004 u. 6S. 432/2004; staatsrechtliche Beschwerde und Nichtigkeitsbeschwerde abgewiesen.**

Mit *staatsrechtlicher Beschwerde* gerügt wurde willkürliche Beweiswürdigung.

Im Verfahren waren ein amtliches und zwei Ergänzungsgutachten verfasst sowie ein Privatgutachten eingereicht worden.

Der amtliche Gutachter schloss, der Beschwerdeführer habe höchstwahrscheinlich die Lawine ausgelöst. Demgegenüber kam der Privatgutachter zum Ergebnis, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass eine andere sich im Hang aufhaltende Person den Lawinnenniedergang verursacht haben könnte.

Das Bundesgericht führt aus (E. I 8):

"Das [amtliche] Gutachten hat die damalige Situation am Hang differenziert analysiert und in nachvollziehbarer Weise dargestellt, dass der Beschwerdeführer höchstwahrscheinlich den Lawinnenniedergang ausgelöst hat. Das Kantonsgericht hat das Gutachten kritisch gewürdigt und dabei die unterschiedlichen Bewertungen des Privatgutachtens unvoreingenommen einbezogen. Der Beschwerdeführer versucht, andere Ursachen für den Lawinnenniedergang als wahrscheinlich darzustellen. Gewichtige Tatsachen oder Indizien, welche die Ueberzeugungskraft des Gutachtens ernsthaft erschüttern, bringt er nicht vor."

Mit der *Nichtigkeitsbeschwerde* machte der Beschwerdeführer geltend, die Vorinstanz habe zu Unrecht eine subjektive Sorgfaltspflichtverletzung angenommen. Der Chef des Rettungsdienstes habe vor dem Untersuchungsrichter angegeben, dass er mit einem solchen Ausmass der Lawine nicht gerechnet habe. Dass für ihn als Laie ein strengerer Massstab gelten solle, sei nicht nachvollziehbar. Zudem sei er als Dritter in den Hang hineingefahren, sodass das Risiko einer Lawinenauslösung nur noch bei 10 % gelegen habe.

Das Bundesgericht entschied (E. II 12):

"Der angefochtene Entscheid verletzt Bundesrecht nicht. Gemäss dem Lawinenbulletin vom 20. Februar 2000, 17.00 Uhr, des EISLF herrschte erhebliche Lawinengefahr, und die Gefahrenstellen befanden sich an Steilhängen sämtlicher Expositionen oberhalb von rund 2000 m. Unter anderem hielt das Bulletin fest, dass die Belastung eines Wintersportlers genügen könnte, um eine Lawine auszulösen. Touren und Abfahrten ausserhalb gesicherter Pisten würden Erfahrung in der Beurteilung der Lawinengefahr voraussetzen und seien zurückhaltend vorzunehmen. Dem Lawinenbulletin konnte insbesondere entnommen werden, dass an Kammlagen umfangreiche Triebsschneeansammlungen entstanden waren. Nach der europäischen Lawinengefahrenskala, auf welche sich die Lawinendienste der Alpenländer im April 1993 geeinigt haben, ist bei erheblicher Lawinengefahr Erfahrung in der Lawinenbeurteilung erforderlich, und Steilhänge der angegebenen Exposition sind möglichst zu vermeiden (.....). Der Beschwerdeführer und seine Gruppe konsultierten weder das Lawinenbulletin noch verfügten sie über Erfahrung in der Beurteilung der Lawinengefahr. Zudem missachteten sie die von den Bergbahnbetreibern mittels Tafeln etc. angebrachten Warnhinweise. Die vom Beschwerdeführer gewählte Abfahrtsroute betraf mit dem Ausgangspunkt auf dem Mittelgrat einen Steilhang von 38 %, der überdies nach Nordosten ausgerichtet war und daher namentlich nach Schneefällen als besonders gefährlich einzustufen ist. Indem der Beschwerdeführer das Lawinenbulletin bzw. die Warnhinweise ignorierte und in diesen Hang hineinfuhr, missachtete er die gestützt auf die massgebenden Verhaltensregeln der Lawinenkunde gebotene Sorgfalt. Wie das Kantonsgericht zutreffend und ausführlich darlegt, wäre für den Beschwerdeführer bei pflichtgemässer Vorsicht die mögliche Folge seines Tuns voraussehbar gewesen. Es kann darauf verwiesen werden. Dadurch hätte sich der Lawinenniedergang mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht ereignet und der Tod der Skitouristen wäre vermieden worden.

?

? Die Rügen des Beschwerdeführers sind unbegründet. Das Argument, selbst K. habe anlässlich der Untersuchung ausgesagt, er sei vom weiten Vordringen der Lawine überrascht gewesen, ändert nichts an der Verletzung der Sorgfaltspflicht. Soweit der Beschwerdeführer damit implizit die Voraussehbarkeit bestreitet, kann er aus den genannten Aussagen nichts zu seinen Gunsten ableiten. Die entsprechende Einvernahme diene der Abklärung einer allfälligen strafrechtlichen Verantwortlichkeit von K. und betraf zudem das ausserordentliche Ausmass der Lawine, die im weiteren Verlauf die Skipiste verschüttete. Auch der Einwand, das Risiko, dass erst der dritte Fahrer eines zuvor unverspurten Hanges eine Lawine auslöst, belaufe sich auf lediglich 10 %, hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Bewertung seines Verhaltens. Es ändert weder etwas in Bezug auf die Missachtung der Sorgfaltspflichten noch lässt es eine Lawinenauslösung als derart unwahrscheinlich erscheinen, dass die Vorhersehbarkeit fraglich erschiene. Ähnliches gilt hinsichtlich der angeführten Erwägung aus dem kantonsgerichtlichen Entscheid betreffend Einstellung des Strafverfahrens gegen K., wonach es ein Zufall gewesen sei, dass die Lawine gerade bei der Abfahrt des dritten Teilnehmers der Gruppe ausgelöst wurde. Dieser Entscheid betraf die allfällige strafrechtliche Verantwortlichkeit von K. und beurteilte die Frage der Vorhersehbarkeit entsprechend aus dessen Perspektive. Das Gericht kam zum Ergebnis, dass es für K. nicht vorhersehbar gewesen sei, dass Schneesportler von diesem schwer zugänglichen Ort aus in diesen Hang hineinfahren würden. Dabei hielt es in Klammern fest, es sei ein Zufall gewesen, dass die Lawine gerade bei der Abfahrt des dritten Fahrers ausgelöst worden sei. Aus der gewählten Formulierung geht eindeutig hervor, dass mit "Zufall" lediglich gemeint war, dass genauso gut die übrigen Fahrer die Lawine hätten auslösen können. Die Beschwerde ist auch in diesem Punkt abzuweisen.

? **Urteil des Bundesgerichts (Kassationshof) vom 3. Juli 2005,
Corviglia-Run / Fernsehpodest;
Abrutschen in B Netz (6P.31/2005 und 6S.107/2005),
verhängnisvolle Verkettung unglücklicher Umstände.**

Der Unfall, bei welchem ein damals 14-jähriger Jugendlicher ums Leben kam, ereignete sich am 2. Januar 2002, um ca. 09.50 Uhr. Der Junge fuhr als Mitglied einer neunköpfigen Schülergruppe unter Leitung eines patentierten Skilehrers und J+S-Leiters im Gebiet von St. Moritz-Corviglia Ski. Die Gruppe, alles gute Skifahrer, übte Geländesprünge.

Die von den Jugendlichen befahrene Piste wurde auch für FIS-Weltcup-Rennen benutzt. Für das Damenrennen vom 22. Dezember 2001 wurde in einem Abstand von 21 Metern zu zwei Sesselliftmasten ein Kamerapodest für die Fernsehübertragung errichtet. Mit Zustimmung der Bergbahnen blieb der Turm im Hinblick auf das Herrenrennen vom 2. Februar 2002 stehen. Bergwärts erfolgte die Absicherung mit einem so genannten B-Netz, welches zwei Meter hoch und im Halbkreis in einem Abstand von vier bis fünf Metern zum Hindernis aufgespannt war. Im Unfallzeitpunkt war die Piste an dieser Stelle rund 80 – 85 Meter breit, flachgewalzt, hart, griffig und wies, abgesehen von einigen geländebedingten kleinen Kuppen und Mulden, keine Unebenheiten auf.

Entgegen der Anweisung des Leiters setzte der Verunfallte seine Fahrt in Richtung auf das Kamerapodest fort und absolvierte an einer Geländekante einen zweiten Sprung. Dabei kam er zu Fall, verlor einen Ski und rutschte Kopf voran in Richtung Fernsehpodest direkt in das davor aufgestellte Fangnetz. Der Schüler wurde in einer Rotation über das Netz, welches durch den Aufprall heruntergedrückt wurde, hinweggeschleudert und blieb, ohne mit dem Podest kollidiert zu sein, drei bis vier Meter unterhalb des Fernsehturms regungslos im Schnee liegen. Der 14-Jährige verstarb auf der Unfallstelle an einer schweren Schädelhirnverletzung.

Weil der Leiter klar instruiert hatte, stand seine Verantwortung nicht zur Diskussion.

Das *Kantonsgesicht Graubünden* (Beschwerdekammer) war mit Entscheid vom 15. September 2004 zum Schluss gekommen, das sich zum Unfallzeitpunkt auf der Piste befindliche Fernsehpodest sei ein gut erkennbares künstliches Hindernis gewesen, das nicht habe weggeräumt werden müssen. Es habe aufgrund der offenen Geländekonfiguration von den Pistenbenützern von weitem gesehen werden können. Unter diesen Umständen könne es für die Beurteilung der Frage nach der Pistenkonformität des Hindernisses nicht darauf ankommen, dass dieses der Übertragung der Weltcupskirennen und nicht dem übrigen Pistenbetrieb ausserhalb der Rennen gedient habe. Die Vorinstanz nimmt weiter an, die Absicherung des Fernsehturms mit dem aufgestellten B-Netz sei zweckmässig und ausreichend gewesen. Der Unfall sei nicht auf mangelhafte Schutzvorkehrungen zurückzuführen. Die Ursache für die Unfallfolgen sei vielmehr darin zu sehen, dass das Fahrtempo des jungen Unfallopfers zum Zeitpunkt des Sturzes und des Aufpralls auf das Netz mit ziemlicher Sicherheit über eine zu erwartende mässige Geschwindigkeit hinaus gegangen sei.

Der Kassationshof des Bundesgerichts wies die staatsrechtliche Beschwerde und die eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde ab und schloss mit der Feststellung, dass sich der tragische Unfall nicht auf eine Sorgfaltspflichtverletzung der für die Verkehrssicherungspflicht verantwortlichen Personen zurückführen lasse, sondern einzig auf eine verhängnisvolle Verkettung unglücklicher Umstände.

Die bundesgerichtlichen Erwägungen, welche den *Stellenwert* der einschlägigen SKUS- und SBS-Richtlinien deutlich aufzeigen, lauten:

5.3.1 Die Corviglia-Piste ist nach den für den Kassationshof verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz (Art. 277bis Abs. 1 BStP) in dem Bereich, in welchem das Fernsehpodest aufgebaut gewesen ist, sehr offen, breit und weit überblickbar. Das Hindernis befand sich in einer Ebene auf der Skipiste. Das vorgelagerte Pistengelände zeichnet sich weder durch besonders steiles Gefälle noch durch unübersichtliche Richtungsänderungen, Engpässe oder grössere Kuppen und Hügel aus, welche eine Sichteinschränkung auf den weiteren Pistenverlauf und das darunter liegende Gelände mit sich bringen würden. Die Corviglia-Piste präsentiert sich den Schneesportlern in diesem Bereich vielmehr eher flach abfallend, offen und weit. Die Sicht- und Wetterverhältnisse waren zudem zum Unfallzeitpunkt gut. Aufgrund der offenen Geländekonfiguration auf der Corviglia-Piste war das Kamerapodest von den Pistenbenützern von weitem zu erkennen. Die Vorinstanz nimmt daher zu Recht an, das Kamerapodest sei kein atypisches, fallenartiges Hindernis auf der Skipiste gewesen, welches aussergewöhnlich, versteckt, überraschend, nicht voraussehbar und somit insgesamt nicht pistenkonform gewesen sei (vgl. Stiffler, a.a.O., N 429). Von daher traf die Verantwortlichen auch nicht die Pflicht, das Podest wegzuräumen. Dies entspricht auch den Richtlinien der SKUS, nach deren Ziff. 28 die Pflicht, auf Pisten alle natürlichen oder künstlichen Hindernisse wegzuräumen, nur bei solchen Hindernissen besteht, welche die Benutzer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht bzw. nicht rechtzeitig als Gefahrenquelle zu erkennen vermögen (vgl. Stiffler, a.a.O., N 433; Ziff. 8 N 87 der SBS-Richtlinien). Dass die Verantwortlichen der Bergbahnen und die Organisatoren der Weltcup-Rennen das Kamerapodest nach dem ersten Rennen nicht abgebaut haben, stellte daher keine Sorgfaltspflichtverletzung dar. Bei dieser Sachlage ist ohne Bedeutung, dass das Podest lediglich der Übertragung der Weltcuprennen und nicht dem Pistenbetrieb ausserhalb der Rennen diene.

5.3.2 Nach der Rechtsprechung gehört zu den unvermeidbaren Gefahren des Skifahrens, mit denen jederzeit gerechnet werden muss, dass Skifahrer stürzen und danach weiter gleiten, ohne wirksam bremsen oder steuern zu können. Um Verletzungen nach solchen Stürzen zu verhindern, sind die festen Objekte, wie zum Beispiel Skiliftmaste und Bäume, soweit zumutbar, aus dem Pistenbereich zu entfernen oder durch geeignete Vorrichtungen zu sichern, wobei blosse Warnzeichen nicht genügen ([BGE 121 III 358](#) E. 4a, S. 361; [111 IV 15](#) E. 2, je mit Hinweisen; vgl. auch Ziff. 8 N 88 der SBS-Richtlinien). Eine solche Sicherung haben die für die Verkehrssicherung Verantwortlichen hier angebracht, indem sie in einem Abstand von 4 - 5 Metern vor dem Podest das B-Netz, welches über 11 Stangen verfügte, gespannt und dadurch die Gefahrenstelle entschärft haben. Zu Recht nimmt die Vorinstanz in diesem Zusammenhang auch an, die getroffene Sicherungsmassnahme sei ausreichend gewesen. Dies wird im Übrigen auch vom sicherheitstechnischen Gutachten bestätigt, welches das vor dem Kameraturm montierte B-Netz auf dem eher mässig geneigten, breiten Gelände, das den Pistenbenützern genügend Raum bot, das Hindernis sicher zu umfahren, als adäquate Sicherheitsvorkehrung ansieht. Dies gilt auch deshalb, weil an der fraglichen Stelle nicht mit einer relativ hohen Geschwindigkeit der Skifahrer gerechnet werden musste, wie im [BGE 121 III 368](#) zugrunde liegenden Fall, bei welchem die Piste nach einem Engpass wieder anstieg, so dass die Skiläufer regelmässig versuchten, genügend schnell zu fahren, um die Gegensteigung meistern zu können.

? **Urteil des Kreispräsidenten Davos vom 11. Juli 2005 (Pr. Nr. AA 05/48);
Lawinenunfall im freien Gelände im Gebiet Rinerhorn vom 29. Dezember 2003,
Schuldspruch des J+S Leiters 1 Ski wegen fahrlässiger Tötung.**

Ein J+S-Leiter 1 Ski (seit 2002) wurde im Strafmandatsverfahren der fahrlässigen Tötung schuldig erklärt und dafür mit 2 Monaten Gefängnis unter Gewährung des bedingten Strafvollzuges bei Auferlegung einer Probezeit von 2 Jahren und Fr. 200.- Busse bestraft. Das Urteil ist in Rechtskraft erwachsen.

Der Leiter war mit den zehn stärksten Skifahrern eines J+S-Lagers mit 110 Teilnehmern unterwegs.

Die Sorgfaltspflichtverletzungen des J+S Leiters 1 Ski, auf welchen der Schuldspruch gründet, waren vielfach:

„X. war während des Skitages im Gebiet Rinerhorn für die ihm zugeteilten zehn Kinder/Jugendlichen verantwortlich. Die an verschiedenen Orten gut sichtbar angebrachten Warnsignale, die auf die herrschende Lawinengefahr aufmerksam machten, nahm er zur Kenntnis. Während der im Jahr 2002 absolvierten Ausbildung zum J+S-Leiter 1 Ski war er unter anderem auch im Bereich Lawinenbeurteilung geschult worden. Aufgrund des damals vermittelten Wissens konnte er die Risiken der Lawinensituation, vor der gewarnt wurde, abschätzen und das dieser angepasste Verhalten war ihm zweifellos grundsätzlich bekannt. X. verliess trotz der fehlenden empfohlenen Ausrüstung (LVS-Gerät, Schaufel, Sonde) und der im Lager geltenden, eindeutigen Regelung, wonach mit den Kindern ausschliesslich auf den Pisten skigelaufen werden darf, mit seinen Schülern unter einer Absperrung durch den markierten und gesicherten Abfahrtsweg. Obwohl vor erheblicher Lawinengefahr gewarnt wurde, fuhr er dann mit ihnen in einen Steilhang ein, der vorher noch von keinem anderen Wintersportler befahren worden war, und versammelte sie schliesslich an dessen Fuss in einer Rinne, um auf die Langsameren zu warten. Mit seinem wenig vorsichtigen und regelwidrigen Verhalten verletzte er die ihm als Leiter obliegende Sorgfaltspflicht und war zumindest mitschuldig an der todbringenden Verschüttung des Opfers.“

? **Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden vom 21. Oktober 2005
(Pr. VV.2003.60);
Tödlicher Lawinenunfall Savognin / Riom-Parsonz vom 29. Dezember 2002, zwei Tote
in einem als Freeride-Zone bezeichneten Gebiet;
Garantenstellung der Teilnehmer und Verantwortlichkeit der Angestellten und Organe
der Bergbahnunternehmung aus Verkehrssicherungspflicht.**

Am Sonntag, 29. Dezember 2002, trafen sich acht Jugendliche aus Savognin, sechs Boarder und zwei Skifahrer, bei der Talstation der Savognin Bergbahnen AG. Oben am Steilhang der Heidipiste hielten sie an und entschlossen sich – nach einer kurzen Absprache – die markierte und präparierte Piste zu verlassen. Sie beabsichtigten, zur parallel zur Heidipiste verlaufenden Tiempiste zu gelangen. Dabei mussten sie ein nicht präpariertes Geländestück, welches durch ein Tobel getrennt wird, überqueren. Nach einer Fahrt von ca. 200 m durch den Neuschnee gelangten die ersten Snowboardfahrer direkt in einen Steilhang. Dort angekommen stoppten fünf der acht Schüler und setzten sich etwas verteilt in den Schnee. Als letzter dieser Fünfergruppe fuhr A. in den Steilhang. Er erkannte sofort die Gefahr und wollte den Steilhang wieder verlassen. Noch bevor er losfahren konnte, wurden er und die sitzenden Mitschüler von einer Schneebrettlawine erfasst und verschüttet.

Zur Garantenstellung wird ausgeführt.

„Wie ausgeführt trafen sich die Jugendlichen zum freien Skifahren. Es wurde innerhalb der Gruppe spontan entschieden, zu einer benachbarten Piste durch Tiefschnee zu traversieren. Man kann also nicht von einer eigentlichen Skitourengruppe sprechen. Zudem waren alle

Gruppenmitglieder in etwa gleich erfahrene Ski- bzw. Snowboardfahrer. Damit kam keinem Gruppenmitglied eine Führungsrolle zu. Unter diesem Titel lässt sich somit keine Garantstellung begründen (vgl. BGE 100 IV 213).

Garantenpflichten können aber auch dadurch entstehen, dass mehrere Personen freiwillig eine Gefahrengemeinschaft eingehen, im Vertrauen darauf, dass sie sich bei Gefahr gegenseitig Hilfe leisten werden (Trechsel/Noll, Schweizerisches Strafrecht, AT 1, 5. A., S. 245). Wie ausgeführt, entschied sich die Gruppe spontan durch Tiefschnee zu traversieren und schloss sich nicht im Hinblick auf eine allgemeine Gefahrenabwehr zusammen. Dies bedeutet, dass sich eine Garantstellung auch nicht aus freiwillig begründeter Gefahrengemeinschaft ableiten lässt.“

Verantwortung aus Verkehrssicherungspflicht:

„Der vorliegende Unfall ereignete sich im Skigebiet der Savognin Bergbahnen AG, jedoch abseits der markierten Piste, in einem von den Savognin Bergbahnen AG als so genannte Freeride-Zone bezeichneten Gebiet. Solche Gebiete werden auch als wilde „Pisten“, Varianten oder Freeride Areas bezeichnet und sind allgemein zugängliche, im freien Gelände von Skifahrern und Snowboardern selber geschaffene Abfahrten. Sie sind dem „freien Gelände“ zuzuordnen und werden vom Verkehrssicherungspflichtigen weder markiert, hergerichtet, kontrolliert noch vor alpinen Gefahren gesichert (vgl. SBS-Richtlinien N. 9 und 10, SKUS-Richtlinien II, Ziff. 6 sowie Stiffler, 3. A., N. 314 ff). Mit anderen Worten unterstand damit das als Freeride-Zone ausgewiesene Gebiet nicht einer eigentlichen Pistensicherungspflicht. Auf diesen Umstand wurden die Skifahrer bzw. Snowboarder am „Freeride-Checkpoint“ an der Talstation der Savognin Bergbahnen AG im Sinne der SKUS-Richtlinien X, Ziff. 37, aufmerksam gemacht (vgl., Foto 12).

Immerhin ist bei Lawinengefahr, zur Warnung von Skifahrern und Snowboardern, die abseits der markierten und gesicherten Abfahrten das freie Gelände befahren, wenigstens an jeder Zubringerstation die Warntafel 8 der SKUS „Lawinengefahr im freien Gelände“ auszuhängen und allenfalls die Lawinenwarnleuchte in Betrieb zu setzen. Ausfahrten zu regelmässig befahrenen wilden „Pisten“ und Varianten sind dauernd mit der Warntafel 12 zu kennzeichnen. Ausnahmsweise kann sich ab Stufe „erhebliche Lawinengefahr“ eine örtliche Sperrung aufdrängen (SKUS-Richtlinien X, Ziff. 36). Die Grenze dieser Pflicht bildet jedoch die Zumutbarkeit, wobei ein Mindeststandard an Schutz- und Markierungsmassnahmen immer gewährleistet sein muss. Das Bundesgericht leitete in BGE 115 IV 193 daraus noch ab, dass bei akuter Lawinengefahr dem Bergbahnunternehmen bekannte wilde „Pisten“ durch lawinengefährdete Hänge mittels am Pistenrand aufgestellter, ausdrücklich auf die Lawinensituation hinweisender Tafeln zu sperren seien. Eine generelle Hinweistafel in der Talstation und am Ende des Skiliftes betreffend allgemeine Lawinensituation im Skigebiet sei ungenügend. Weiter seien, soweit zumutbar, zusätzliche Zugangssperren zu errichten. In BGE 117 IV 415 wurde diese Rechtsprechung dahingehend relativiert, dass in der Regel Warn- und Verbotstafeln genügen und keine Zugangssperren nötig seien. Das Gericht hielt es im dort zu beurteilenden Fall für unverhältnismässig und nicht zumutbar, bei akuter Lawinengefahr die Piste auf einer Länge von 550 Metern am Rand abzusperren.

Im vorliegenden Fall waren am Unfalltag sowohl an der Tal- als auch an der Bergstation Somtgant die Lawinenwarnleuchten in Betrieb. Zudem war u.a. bei der Bergstation Somtgant und Martegnas, welche die Schülergruppe passierten, die Warntafel „Schneebrett/Lawinengefahr“ aufgestellt. Schliesslich war am „Freeride Checkpoint“ das aktuelle Lawinenbulletin ausgeschlagen. Zumindest ein Mitglied der Schülergruppe hat diese Warnhinweise auch zur Kenntnis genommen. Es stellt sich die Frage, ob diese Warnhinweise genügen oder ob die Freeride-Zone zusätzlich mittels einer Zugangssperre hätte abgesichert oder mittels Warntafel signalisiert werden müssen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es zu dieser Freeride-Zone keine bestimmte Ausfahrt oder Ausfahrtsschneise gegeben hat. Vielmehr konnte in diese Zone über die Heidipiste auf einer Länge von mehreren hundert Metern eingefahren werden, so dass das Aufstellen einer zusätzlichen Warntafel am Pistenrand nicht wirksam gewesen wäre. Im Sinne der zitierten Rechtsprechung wäre es zudem unverhältnismässig und nicht zumutbar zu verlangen, dieses Gebiet entlang der gesamten Heidipiste zu sperren.

Nach dem Gesagten steht fest, dass die Verantwortlichen der Savognin Bergbahnen AG ihrer Verkehrssicherungspflicht nachgekommen sind und ihnen deshalb auch keine Sorgfaltpflichtverletzung zur Last zu legen ist.“

Anschrift des Referenten:

Fürsprecher Heinz Walter Mathys
Kantonaler Prokurator 1
Präsident SKUS
Speichergasse 12
CH - 3011 Bern

e-Mail: heinz.mathys@jgk.be.ch
mathys.parisod@bluewin.ch

Tel.: +4131-634'34'73
Mobile: +4179-690'15'08

Abkürzungen:

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BASPO	Bundesamt für Sport Magglingen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts, zitiert nach Band, Abteilung und Seite
uBGE	unveröffentlichte Entscheidung des Bundesgerichts
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (SR 101)
BVR	Bernische Verwaltungsrechtsprechung
E.	Erwägung
EISLF	Eidgenössisches Institut für Schnee- und Lawinenforschung, auch SLF
IKSS	Interkantoniales Konkordat für Seilbahnen und Skilifte
J+S	Jugend und Sport
OR	Schweizerisches Obligationenrecht (SR 220)
SR	Systematische Sammlung
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch (SR 311.0)
suva	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
UVG	Bundesgesetz über die Unfallversicherung (SR 832.20)
UVV	Verordnung über die Unfallversicherung (SR 832.202)
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
Ziff.	Ziffer
ZGB	Schweizerisches Zivilgesetzbuch (SR 210)