

# JAHRESBERICHT 2008

Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf SchneSPORTabfahrten SKUS	 www.skus.ch	Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige SKUS
<p><b>Richtlinien für          Anlage, Betrieb          und Unterhalt          von SchneSPORTabfahrten</b></p>	<p><b>Directives pour          l'aménagement,          l'exploitation et l'entretien          des descentes          pour sports de neige</b></p>	
Ausgabe 2008	Edition 2008	

Schweizerische Kommission für  
 Unfallverhütung auf SchneSPORTabfahrten SKUS  
 www.skus.ch



**Richtlinien**

**Für Skifahrer  
 und Snowboarder**

Ausgabe 2008

August 2008

**Genehmigt und empfohlen:**  
 bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung  
 SWISS SNOWSPORTS  
 Swiss-Ski  
 Seilbahnen Schweiz SBS  
 Verband öffentlicher Verkehr VöV  
 Bundesamt für Sport Magglingen BASPO  
 Bundesamt für Verkehr BAV  
 Eidgenössisches Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF  
 Interkantonales Konkordat für Seilbahnen und Skilifte IKSS  
 Schweizer Snowboard Schulungsverband SSSB  
 Schweizerische Unfallversicherungsanstalt Suva

**Zu beziehen bei:**  
 Schweizerische Kommission für Unfallverhütung  
 auf SchneSPORTabfahrten SKUS  
 c/o bfu, Hodlerstrasse 5a, CH-3011 Bern  
 Tel. +41 31 390 22 22  
 www.skus.ch

**Fotos:**  
 bfu, SWISS SNOWSPORTS

**Die Herausgabe dieser Richtlinien wurde ermöglicht durch**




3.016.01-09/2008

## **Vorwort des Präsidenten, Rechtsanwalt Heinz Walter Mathys, a. Staatsanwalt, Oron / Bern**

### **Plädoyer für eine europäische Schneesportkampagne**

Im Bericht des Vorjahres habe ich in für juristische Laien gebotener und verständlicher Kürze Grundlegendes zur Unfallverhütung ausgeführt. Das präsidiale Vorwort gründete im Umstand, dass immer wieder festgestellt werden musste, mit welcher unterschiedlichen Vorgaben, Kenntnissen, Ansichten und vorgefassten Meinungen über Sicherheitsfragen, Risikofaktoren und Präventionsmassnahmen diskutiert und berichtet wird.

Unfallprävention ist primär Motivation zu individueller Verhaltensänderung durch positive Massnahmen. Dabei ist *vernetztes Denken* mit der jeweiligen Rechtslage, mit den Grundlagen zivil- und strafrechtlicher Verantwortung geboten. Der Schneesport findet nicht in einem rechtsfreien Raum statt. Die Tätigkeit der SKUS gründet auf vernetztem Denken. Mit den *Richtlinien* für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten richtet sie sich an die verkehrssicherungspflichtigen Unternehmungen, mit denjenigen für Skifahrer und Snowboarder an die Benutzer der Schneesportabfahrten. Dergestalt dienen die beiden SKUS-Richtlinien nicht einzig der Unfallverhütung, sondern auch der *Konfliktbewältigung*. Konfliktbewältigung ist harte Realität. Sie findet auf Ebene der Polizei, der Justiz und der Versicherungen statt. Die Sorgfaltsbereiche der sicherungspflichtigen Anbieter konkurrieren mit denjenigen der Anlagenbenutzer. Die SKUS-Richtlinien dienen international als Vorbild. An den einschlägigen internationalen Kongressen wird darüber berichtet und publiziert.

Skifahren und Boarden werden *grenzüberschreitend* betrieben. Höchste Mobilität und Globalisierung sind Tatsachen, vor welchen die mit Unfallverhütung Befassten die Augen nicht verschliessen dürfen. Am 4. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE, welches in Bormio-Valtellina stattfand, hat der Präsident SKUS zu einer durch ihre Einsprachigkeit solidarisierenden, gemeinsamen Schneesportkampagne in den europäischen Alpenländern aufgerufen, welche nicht einzig von den Europäern aus Nord und Süd und Ost und West, sondern auch von den Schneesportlern aus Übersee und Asien verstanden wird.

Dem nachstehenden Plädoyer des Präsidenten SKUS war Erfolg beschieden. Seine Forderung wurde in die am 29. November am Kongress verabschiedete *Risoluzione 2008* aufgenommen.

## UNFALLVERHÜTUNG AUF SCHNEESPORTABFAHRTEN / LA PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI NELLO SPORT SULLA NEVE

### Rechtsanwalt Heinz Walter Mathys, Oron / Bern

Lehrbeauftragter für Kriminalistik an der Universität Bern.

Präsident des Stiftungsrates sowie der Unfallverhütungskommission SKUS, Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten, [www.skus.ch](http://www.skus.ch).

Mitglied der Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten von Seilbahnen Schweiz KRS-SBS.

Inhaltsübersicht:

1. Unfallverhütung
2. Individuelle Verhaltensänderung – vernetztes Denken
3. Unfallverhütung im Schneesport
4. Risikomanagement – erlaubtes, sozialadäquates Risiko
5. Unfallgeschehen – Unfallstatistiken - Risikofaktoren
6. Analyse der Rechtsprechung – Folgerungen für die Unfallprävention
7. Europäische Schneesportkampagne: **RESPECT & CONTROL!**

### 1. Unfallverhütung

Anlässlich der beiden letzten Foren habe ich über das Modell Schweiz von Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht sowie über die hiezu ergangene zivil- und strafrechtliche Rechtsprechung referiert.

An der diesjährigen Veranstaltung besinne ich mich des Grundsätzlichen.

Unfallverhütung und damit Sicherheit stellen in allen Lebensbereichen – Haus, Verkehr, Beruf oder Freizeit - wegen den aus Unfällen resultierenden direkten und indirekten Kosten eine ständige Herausforderung dar.

Heute, am vierten FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE, in einer Zeit höchster Mobilität und Globalisierung, rufe ich nach dreissigjähriger Befassung mit Unfallverhütung zu einer *gemeinsamen, grenzüberschreitenden Schneesportkampagne in den europäischen Alpenländern* auf.

In Erinnerung an Joseph Pulitzer besteht die Botschaft aus zwei Worten und einem Zeichen. Die Botschaft ist *einsprachig*. Sie ist *kurz, prägnant, merkfähig und leicht verständlich*. Sie lautet:

**RESPECT & CONTROL!**

Nach den Erkenntnissen modernster Kommunikationsforschung und den Erfahrungen der SKUS mit drei nationalen Sicherheitskampagnen wird die Botschaft *visuell* zu kom-

munizieren sein. Die visuelle Kommunikation ist Blickfang, sensibilisiert und prägt die Botschaft ein.

Zur *Rechtslage in der Schweiz* rufe ich in Erinnerung, dass es im Gegensatz zu Italien keine Spezialgesetzgebung über die Sicherheit beim Skifahren und Snowboarden gibt. Die Landesregierung hat in den letzten 10 Jahren entsprechende parlamentarische Vorstösse unter Hinweis auf das Grundrecht der persönlichen Freiheit und der Bewegungsfreiheit, der Unantastbarkeit der Grundrechte und die bestehenden Grundlagen der zivil- und strafrechtlichen Verantwortlichkeit bei Fremdgefährdung wiederholt abgelehnt. Weil die zivil-, straf- und verwaltungsrechtlichen Normen ausreichend sind, erübrigt sich auch die Einführung einer *Pistenpolizei mit unmittelbarer Straf- und Bussenbefugnis*. 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 für Skifahrer und Snowboarder, letztmals geändert 2002 in Portoroz, sind nach der Gerichtspraxis verbindlich. Die SKUS- und SBS-Richtlinien, obschon kein objektives Recht, werden vom Bundesgericht als Sicherheits- und Sorgfaltsmassstab anerkannt.

*Fazit:* Die Sicherheits- und Sorgfaltsmassstäbe basieren auf Selbstregulierung / autoregulazione. Es gilt das Primat der Selbstregulierung.

Als Präsident der SKUS, seit Jahren regelmässiger Referent im In- und Ausland und gerichtlicher Experte und Berater in Sachen Schneesport- und Bergrecht sowie bei Lawinenunfällen stellt ihr Referent bei Diskussionen um Sicherheitsfragen, Risikofaktoren und Präventionsmassnahmen immer wieder fest, mit welche unterschiedlichen Vorgaben, Kenntnissen, Ansichten, vorgefassten Meinungen und Klischeevorstellungen die Teilnehmer an die Fragen herantreten.

## **2. Individuelle Verhaltensänderung – vernetztes Denken**

Unfallprävention ist primär *Motivation zu individueller Verhaltensänderung durch positive Massnahmen*.

Weil Vernunft, wie mein Vorgänger im Präsidium der SKUS, Professor Dr. Dr. h.c. Hans Schultz selig, zu sagen pflegte, Mangelware ist, ist Unfallverhütung in sämtlichen Le-

bensbereichen – Haus, Verkehr, Beruf oder Freizeit – generell eine dornenvolle Aufgabe.

Sicherheit wird zwar allseits gefordert, geht aber regelmässig primär die Anderen an. Allzu oft scheitert die Sicherheit an den menschlichen Schwächen. Es erweist sich als schwierig, mit alten Gewohnheiten zu brechen und sich dem Neuen zu öffnen.

Bei der Verfolgung des angestrebten Ziels, das Verhalten des Menschen positiv zu beeinflussen, ist *vernetztes Denken* mit der jeweiligen Rechtslage unabdingbare Voraussetzung, ansonsten *falsche Sicherheitserwartungen* und *Vollkasko-mentalität* erweckt werden. Die Auseinandersetzung mit der Rechtslage, mit den Grundlagen zivil-, straf- und verwaltungsrechtlicher Verantwortlichkeit, ist kein verpönte Moralisieren, sondern *Realität*. In Sicherheitsfragen muss Klartext gesprochen und die Verantwortungsbereiche müssen klar abgesteckt werden.

Die *Eigenverantwortlichkeit* der Schneesportler darf nicht bagatellisiert werden. Gefahren, welche dem Sport inhärent sind, muss derjenige tragen, welcher sich zur Ausübung entschliesst. Der selbstverantwortliche, besonnene Sportler muss sich entsprechend *vorbereiten, ausbilden, ausrüsten, schützen, informieren und insbesondere Abmahnungen beachten*.

Ziel der Unfallverhütung im Sport ist *positives Risikoverhalten* durch die Sportler. Dieses Ziel, welches sich an der Eigenverantwortlichkeit der Sportler und nicht an Vollkasko-mentalität orientieren *muss*, kann weder durch *diffuse Angstmacherei* noch dadurch erreicht werden, dass bestimmte Sportarten wie Fussball, Ski, Snowboard und Radfahren unter *Generalverdacht* gestellt werden. Weder dem Sport noch der Volksgesundheit wäre damit gedient. Angst ist ein schlechter Ratgeber. La peur est mauvaise conseillère.

### **3. Unfallverhütung im Schneesport**

Ein Leben ohne Risiko ist nicht lebenswert. Sport und Spiel sind Leben. Wie das Leben überhaupt ist der Sport mit Risiken verbunden.

Die Menschheit sucht ständig neue Herausforderungen, sucht den Nervenkick. Die Suche nach new challenges, new sensations, new adventures prägt den Sport. Im

*Schneesport* werden nicht schwarze, sondern rabenschwarze Pisten und Boarder sowie Cross Paradises gesucht. Der ultimative Kick heisst für Viele, Skifahrer und Boarder, Freeriding: Genussvolles Powdern im freien Gelände, abseits von präparierten und geöffneten Pisten.

Der Schneesport birgt eine nicht unerhebliche Unfallgefahr. Es ist zu unterscheiden zwischen Selbstgefährdung und Fremdgefährdung.

Viele Sportarten können ohne Selbstgefährdung überhaupt nicht betrieben werden. Mit der Ausübung einer bestimmten Sportart entscheidet der Sportler eigenverantwortlich, *berechenbare Risiken* einzugehen und sich dadurch selbst zu gefährden. Das gilt für die Benutzer von Schneesportabfahrten und Sonderanlagen wie Parks und Pipes ebenso wie für Freerider, Tourenfahrer, Schneeschuhwanderer und Anhänger von Extremsportarten wie Snow Rafting, Bungee Jumping, Base Jumping, Speedflying, Speedriding, Canyoning, Canyon Jump, River Rafting und dergleichen mehr.

Jährlich ereignen sich beim Sport in der Schweiz rund 300'000 Unfälle mit 135 Toten.

Die Medien berichten regelmässig über die bisweilen tragischen Folgen des Gefährdungspotentials Sport. Dies ist nicht weiter erstaunlich. Unfälle und Verbrechen, Schuld und Sühne und die Frage nach den Ursachen des Bösen im Menschen haben die Menschheit, unsere Kultur, immer interessiert. Wenn sich schwere Unfälle häufen, entwickeln sich die Berichterstattungen zu eigentlichen Medienkampagnen. Der Pistenalarm wird ausgerufen. Gesetzgebung, Polizei und Justiz sollen für Besserung, für Prävention und Haftung, sorgen.

#### **4. Risikomanagement – erlaubtes, sozialadäquates Risiko**

Sicherheit im Sport ist eine ständige Herausforderung. Die Herausforderung besteht in der Suche nach möglichen und zumutbaren Präventivmassnahmen unter gleichzeitiger Gewährleistung der sportlichen Entfaltungsmöglichkeit.

Der Reiz des Sports liegt im Wesentlichen in der Freiheit und Ungebundenheit der Bewegung. Risikomanagement im Rahmen des erlaubten, nicht verbotenen oder sozialadäquaten, aber massvollen Risikos ist *Berufung* für alle, Amateursportler, Berufssportler und Veranstalter.

---

Ich wiederhole: Primäres Ziel ist positives Risikoverhalten der Sportler.

## 5. Unfallgeschehen – Unfallstatistiken – Risikofaktoren

Körperverletzungen und leider auch Todesfälle sind im Schneesport keine Seltenheit. Soweit die Schweiz betreffend, verweise ich auf die Statistiken der SUVA sowie der bfu / upi.

Gemäss SUVA (Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni) – 3.5 Millionen UVG-Versicherte / 3.5 milioni di assicurati – betragen die Wintersportunfälle 32 % aller Sportunfälle. Im Jahre 2006 betragen die Kosten der Skiunfälle 208.6 Millionen Franken; die Snowboardunfälle verursachten 33.3 Millionen Franken.

Gemäss bfu / upi (Ufficio prevenzioni infortuni) verletzten sich im Fünfjahresschnitt (2002 bis 2006) jährlich 71'000 Personen beim *Skifahren alpin, inklusive Touren* (45'200) und *Snowboardfahren* (25'800). Rund 7 % der Skiunfälle sind Kollisionsunfälle. Besonders gefährdet sind Kinder bis 10 Jahre und Erwachsene ab 49 Jahren. Beim Snowboarden beträgt der Anteil an Kollisionen ungefähr 4 %. 9'600 Personen verletzten sich beim Schlitteln.

Im Jahr 2005 wurden 2'790 Skifahrer und 470 Snowboarder *schwer* verletzt (Spitalaufenthalt von 7 und mehr Tagen). *Invalid* wurden 200 Personen. 20 Personen verunfallten *tödlich*.

Eine Studie der bfu / upi (bfu-Report 58, 2007) hat ergeben, dass die *materiellen Kosten* der Ski- und Snowboardunfälle sich auf rund 470 Millionen Franken/Jahr belaufen. Darin sind die *direkten* Kosten (vor allem medizinische Behandlung) und die *indirekten* Kosten (Produktionsausfall infolge Arbeitsabsenz) enthalten. Die *volkswirtschaftlichen* Kosten (unter Berücksichtigung der immateriellen Kosten) betragen 3.7 Milliarden Franken.

Diesen Kosten zum Trotz muss festgestellt werden, dass der Sport insgesamt der *Volksgesundheit* förderlich ist. Die Gesamtbilanz der Unfallkosten müsste mit den Kosten der körperlichen Inaktivität (höhere Morbidität und Mortalität) "verrechnet" werden. Bewegung bringt Schutzeffekte gegenüber weit verbreiteten Krankheiten.

Die heute verfügbaren Unfalldaten erlauben keine präzise Bewertung der Risikofaktoren im Schneesport. Genaue Angaben über die Unfallursachen ergeben sich einzig aus den

polizeilichen Tatbestandsaufnahmen gemäss Ziffer 45 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten bei tödlichen oder andern, offensichtlich schweren Unfällen, insbesondere bei Kollisionen.

## **6. Analyse der Rechtsprechung – Folgerungen für die Unfallprävention**

Die in den letzten Jahren ergangene zivil- und strafrechtliche Rechtsprechung eidgenössischer und kantonaler Instanzen, über welche der Präsident SKUS in den Jahresberichten und Referaten regelmässig eingehend berichtet, zeigt erfreulicherweise, dass Schneesportunfälle einzig in einigen wenigen *Ausnahmefällen* auf fehlende Verkehrssicherung der Schneesportabfahrten zurückzuführen sind.

Im Jahre 2007 bejahten zwei Urteile – das eine ist rechtskräftig, das andere wurde mit Appellation an das Kantonsgericht weitergezogen und ist heute vor dem Kassationshof des Bundesgerichts hängig – eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

Bemerkenswert ist ebenfalls, dass im Zusammenhang mit Unfällen auf *Sonderanlagen wie Parks und Pipes* noch nie eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht festgestellt wurde. Diese Sonderanlagen, welche gemäss Ziffer 12 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von den Abfahrten *zu trennen und deutlich zu kennzeichnen* sind, werden von erfahrenen, mit der Szene vertrauten und verbundenen Leuten *angelegt, unterhalten und kontrolliert*. Eine Benützung ohne vorherige Besichtigung ist *unverantwortlich!*

Der hohe Sicherheitsstand der Schneesportabfahrten und Sonderanlagen gründet in der Qualität der Arbeit der SKUS und der KRS-SBS, der Güte der SKUS- und SBS-Richtlinien, der von SBS / FUS betriebenen Ausbildung der Patrouilleure im Pisten- und Rettungsdienst in den A-, B- und C-Kursen, der permanenten Weiterbildung der Mitarbeiter im Pisten- und Rettungsdienst und der äusserst gründlichen und verantwortungsbewussten Arbeit der Abnahmekommission. Das SBS-Label „*Geprüfte Pisten / Pistes homologuées*“ bürgt für besondere Qualität.

Der Vorstand von Seilbahnen Schweiz hat vor kurzem beschlossen, die Homologation der Pisten für alle Verbandsmitglieder verbindlich zu erklären.

Wer *nicht* auf Sicht fährt, Fahrweise und Geschwindigkeit *nicht* dem Können und den



Verhältnissen anpasst sowie Markierungen und Signale *missachtet*, kann sich nicht auf fehlende Verkehrssicherung berufen. Wer Markierungen und Signale missachtet ist klarerweise im Unrecht!

In den soeben erwähnten Bereichen hat die an individueller Verhaltensänderung orientierte Unfallprävention im Schneesport, das positive Risikoverhalten – dem Beispiel der SKUS folgend (1999: *Vergnügen und Sicherheit / Divertimento e sicurezza*; 2004: *Control your speed!*) – ihre Kampagnen anzusetzen.

## 7. Europäische Schneesportkampagne: **RESPECT & CONTROL!**

In Erinnerung an Joseph Pulitzer besteht die Botschaft aus zwei Worten und einem Zeichen. Die Botschaft ist einsprachig. Sie ist *kurz, prägnant, merkfähig und auch leicht verständlich*. Sie lautet:

### **RESPECT & CONTROL!**

Nach den Erkenntnissen modernster Kommunikationsforschung wird die Botschaft *visuell* zu kommunizieren sein. Die visuelle Kommunikation ist Blickfang, sensibilisiert und prägt die Botschaft ein.

Obwohl einsprachig, wird die gemeinsame Botschaft der europäischen Alpenländer nicht einzig von den mobilitätsgewohnten Europäern aus Nord und Süd und Ost und West, sondern auch von unseren Gästen aus Übersee und Asien verstanden. Die Einsprachigkeit solidarisiert die Skifahrer und Snowboarder.

Die Kampagne gründet auf dem *allgemeinen Rechtsgrundsatz* der Rücksichtnahme auf die andern (*rispetto degli altri*) und der *goldenen Regel* der kontrollierten, den Verhältnissen und dem Können angepassten Fahrweise.

Ich rufe in Erinnerung, dass vor zwei Jahren als Ergebnis des Forums von Bormio in einer *Resolution* festgehalten wurde, dass das international anerkannte und erprobte Regelwerk der FIS die Grundlage weiterer Arbeiten auf EU-Ebene bildet.

Meine Forderung nach einer einsprachigen, die Schneesportler verbindenden europäischen Schneesportkampagne entstand nicht am Schreibtisch, sondern im Gelände. Im Januar 2008 war ich, notabene nach einer Serie von schweren Schneesportunfällen

und Medienkampagnen, in einem grossen Schneesportgebiet mit wahrhaft globalem Tourismus mit einem Fernsehteam unterwegs. Thema: Schneesport, Unfälle und Sicherheit. Nachdem ich mich vor laufender Kamera mit jungen Ski- und Snowboardern aus aller Welt unterhalten hatte, wurde ich vom Journalisten unvermittelt nach einer auf einen Nenner gebrachten Sicherheitsbotschaft gefragt. Meine Antwort: **RESPECT & CONTROL!**

Ich bin mir bewusst, dass über den *Nutzen von Schneesportkampagnen* ebenso gestritten werden kann wie über *Art, Zeit und Ort der Kommunikation*. In Frage kommen Fernsehspots, Berichte in den Medien, Plakate, Flyer, usw.

Meines Erachtens wird, jedenfalls kurzfristig, der *grösste Nutzen* erreicht, wenn mit *Plakaten* an markanter Stelle *vor Ort* dort kommuniziert wird, wo die Skifahrer und Boarder, Jung und Alt, die Sportausübung in Angriff nehmen, d. h. bei den Stationen, insbesondere den Tal- und Zwischenstationen der Bahnen und Lifte sowie auf den Sammelplätzen der Schneesportschulen.

Es stellt sich die Frage, von wem die geforderte europäische Schneesportkampagne getragen werden soll. Es entspricht meiner zur Überzeugung gewordenen Erfahrung, dass erfolgsorientierte Kampagnen *einzig gemeinsam* durch die Anbieter und die Benutzer von Schneesportabfahrten *umgesetzt* werden können.

Zwischen den Anbietern, den Bergtransportunternehmungen und deren nationalen Verbänden, und den Benützern, Ski- und Snowboardverbände sowie Schneesportschulen, muss eine auf einer *win-win-Situation* aufbauende *Seilschaft* entstehen.

In Sachen Sicherheit sind die Anbieter und die Benutzer ready, willing and able! Sie ziehen am selben Strick.

Es gilt nicht mehr das Motto „*Jeder für sich und Gott für Alle / Chacun pour soi et Dieu pour tous*“, sondern der wirkungsvoll nach aussen kommunizierte gemeinsame Einsatz für die Sicherheit.

Die *Finanzierung* der alle europäischen Alpenländer verbindenden gemeinsamen Sicherheitskampagne **RESPECT & CONTROL!** wird *national* erfolgen müssen.

Ich gebe der Überzeugung Ausdruck, dass die Finanzierung, jedenfalls für eine Plakat-

---

kampagne, mit oder ohne staatliche Unterstützung zu bewerkstelligen sein wird.

*Sicherheit ist Qualität und Marketing in Einem.* Das von den Verbänden in das positive Risikoverhalten investierte Geld ist *Wertschöpfung* für ihre Mitglieder, für den Schneesport und damit für die gesamte Branche. Auch die Versicherer werden sich an der Investition der gemeinsamen Kampagne zu beteiligen wissen. Im Vordergrund muss indessen die gemeinsame Kampagne, der Inhalt der solidarisierenden Botschaft, nicht die Werbung stehen.

Ich darf davon ausgehen, dass meine Forderung nach einer gemeinsamen europäischen Schneesportkampagne zu Diskussionen und weiteren Fragen Anlass gibt.

Beginnen wir mit dem vernetzten Denken und der Verwirklichung heute, hier in Bormio!

\*\*\*\*\*

Die italienische Originalfassung des Referates kann auf [www.skus.ch/skus\\_i/frame.html](http://www.skus.ch/skus_i/frame.html) abgerufen werden.

\*\*\*\*\*

Nach dem vorstehenden Plädoyer folgt der Bericht über das Geschäftsjahr 2008.

## 1. Personelles

*Markus Meili*, Geschäftsführer der Bergbahnen ENGADIN St. Moritz AG und Vizepräsident von Seilbahnen Schweiz, Nachfolger von Vizepräsident Pierre Besson, nahm zum ersten Mal an einer Sitzung des Stiftungsrates SKUS teil. Als Gast verfolgte er die anschliessende 55. Sitzung der Unfallverhütungskommission.

Infolge Teilnahme an der Seilbahnmesse in Grenoble konnte der ausscheidende Vizepräsident nicht persönlich gebührend für seine konstruktive und effiziente Arbeit verabschiedet werden. Sein Wirken sei erneut verdankt.

Auf Antrag des Präsidenten wurde *Fürsprecher Christoph Schläppi* einstimmig zum Vizepräsidenten des Stiftungsrates (mit Zeichnungsberechtigung kollektiv zu zweien) gewählt.

Der Präsident ist hauptberuflich per Ende September 2008 offiziell in „Pension“ gegangen. Obwohl er der Strafrechtspflege und der Universität Bern weiterhin zur Verfügung steht, hat er im August seinen Arbeitsort in das Büro am Wohnort im Waadtland verlegt.

## 2. Jahresrechnung 2008

Das vom Stiftungsrat am 24. April 2008 genehmigte *Budget* sah bei gesicherten Einnahmen von ca. CHF 24'400.- und Ausgaben von CHF 46'700.- einen Verlust von CHF 22'300.- vor. Dank der Reserven mussten für das Geschäftsjahr keine Änderungen der budgetierten Ausgaben vorgenommen werden.

Der budgetierte Verlust war darauf zurückzuführen, dass die bfu am 2. April 2008 dem Präsidenten kurzfristig mitteilte, im Jahr 2008 ihren Beitrag an die SKUS um die Hälfte auf CHF 10'000.- zu kürzen. Mitgeteilt wurde ebenfalls, dass die bfu als Sponsorin die Kosten für den Nachdruck der Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten sowie weiterhin die aus der Führung der Geschäftsstelle erwachsenden Kosten übernehmen werde.

Der Präsident konnte sich mit dem budgetierten Verlust nicht abfinden. Angesichts der wegen *Form, Inhalt, Klarheit und Merkfähigkeit* der Kommunikation international anerkannten Qualität der (viersprachigen) SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder war er guter Hoffnung, für deren Herausgabe *neue Sponsoren* zu gewinnen.

Des Präsidenten Bemühungen war Erfolg beschieden. Mit Rundschreiben an die Mitglieder des Stiftungsrates und der Unfallverhütungskommission vom 1. August konnte er mitteilen, dass eine *Seilschaft* von Anbietern und Benützern von Schneesportabfahrten das Sponsoring der Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder übernommen hat. Mit

dem tatkräftigen Auftreten der drei Verbände *Seilbahnen Schweiz SBS – SWISS SNOWSPORTS – Swiss-Ski* wurde nach aussen ein äusserst wichtiges Zeichen gesetzt für die Glaubwürdigkeit der gemeinsamen Bemühungen in Sachen Unfallverhütung. Die Seilschaft leistete den Betrag von CHF 14'577.45.

Wie angekündigt übernahm die bfu das Sponsoring der Ausgabe 2008 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten. Die bfu leistete den Betrag von CHF 7'240.05.

Allen Sponsoren, *bfu* und Seilschaft *Seilbahnen Schweiz SBS – SWISS SNOWSPORTS – Swiss-Ski*, sei an dieser Stelle erneut gedankt.

Die Betriebsrechnung 2008 der SKUS schliesst am 31. Dezember 2008 bei einem Ertrag von CHF 36'470.90 und einem Aufwand von CHF 36'859.50 mit einem Ausgabenüberschuss von CHF 388.60 erfreulicherweise fast ausgeglichen ab.

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2008 hat die Eidgenössische Stiftungsaufsicht, GS-EDI, mitgeteilt, dass sie die mit Schreiben von 6. Juli unterbreiteten Unterlagen im Rahmen der gesetzlichen Aufsichtspflicht (Art. 84 Abs. 2 ZGB) überprüft hat und zur Rechenschaftsablage der SKUS für das Geschäftsjahr 2007 keine weiteren Bemerkungen anzubringen hat.

### 3. Neunzehnte Sitzung des Stiftungsrates

Die Jahressitzung des Stiftungsrates wurde am 24. April 2008 durchgeführt. Jahresbericht und Jahresrechnung 2007 sowie Tätigkeitsprogramm und Budget 2008 wurden einstimmig genehmigt.

Infolge der vorstehend unter *Jahresrechnung* erwähnten kurzfristigen Mitteilung der bfu vom 2. April wurde die *Finanzierung* und damit zusammenhängend die *Unabhängigkeit* der SKUS thematisiert.

In diesem für die national und international anerkannte Autorität der SKUS wesentlichen Zusammenhang von *Finanzierung und Unabhängigkeit* nahm der Präsident den nachfolgenden **Rückblick** auf die Gründung der SKUS neuer Prägung als Stiftung im Jahr 1989 vor:

„Im Spätherbst 1989 bat mich der mir bis anhin unbekannte Direktor der bfu, *Dr. iur. Heinz Jung*, das Präsidium der SKUS zu übernehmen. Ich sollte die Nachfolge von Prof. Dr. Dr. h.c. Hans Schultz antreten, mit welchem ich seit 1974 in der Arbeitsgruppe des Schweizerischen Verbandes der Seilbahnunternehmungen SVS, heute SBS, „*Klärung der Rechtslage auf Skipisten*“ zusammenarbeitete.

Beim ersten Kontakt erklärte mir Dr. Heinz Jung, dass die SKUS redimensioniert und gleich der bfu seit 1984 in die Rechtsform der Stiftung gemäss Art. 80 ff ZGB eingebunden werden solle. Ich ersuchte um Vorlage von Gründungsurkunde und Reglement. Als ich feststellte, dass die bfu als **Geschäftsstelle** vorgesehen war und auch sonst **finanzielle Leistungen** zu erbringen hatte, erkannte ich die Gefahr, dass die SKUS in die *Abhängigkeit der bfu* gelangen und für die bfu vorwiegend Alibifunktion haben könnte. Beides, Abhängigkeit und Alibifunktion, sind indessen mit der von den Stiftern angestrebten, von Doktrin und Rechtsprechung heute anerkannten Autorität der SKUS, schlichtweg nicht zu vereinbaren.

Der Jurist Heinz Jung zerstreute meine Bedenken. Er sicherte mir unantastbare **Gleichberechtigung sämtlicher Kollektiv- und Einzelmitglieder** zu. Die bfu habe *mit der SKUS* und *überwiegend auf Kosten der bfu* einen *gesetzlichen Auftrag gemäss UVG* zu erfüllen.

Dr. Heinz Jung sicherte mir überdies zu, dass er in seiner doppelten Eigenschaft als Direktor bfu und Stiftungsrat SKUS die *Verantwortung für die Beschaffung der finanziellen Mittel* übernehmen werde. Schliesslich erfolge die Finanzierung der bfu über die *Nichtberufsunfall-Versicherung*, nämlich durch den der bfu zukommenden Anteil am Prämienzuschlag, der auf den Nettoprämien der Nichtberufsunfall-Versicherung erhoben wird. Ski- und Snowboardunfälle seien ja eben vorwiegend Nichtbetriebsunfälle.

Dies geschah in der Folge im Zusammenhang mit der Herausgabe der vollständig überarbeiteten *Richtlinien*, mit welchen sich die SKUS verbindlich an die sicherungspflichtigen Unternehmungen und an die Benützer der Schneesportabfahrten, die Skifahrer und Snowboardern, wendet. Durch Vermittlung von Dr. Heinz Jung übernahm die PKU (heute SVV) mit Dr. Jan Etter das grosszügige Sponsoring der beiden neuen Richtlinien.

Am 12. April 1994 habe ich Dr. Heinz Jung anlässlich der Gipfelkonferenz auf Schilthorn/Piz Gloria verabschiedet und den neuen Direktor bfu, *Peter Hehlen*, begrüsst.

Die Kontinuität, auch die finanzielle, war gewährleistet. Die hohe Qualität der Arbeit der SKUS, deren Autorität und die Grundsätze von Treu und Glauben sowie der Gleichberechtigung aller Mitglieder wurden anerkannt und nicht in Frage gestellt. Mit der Gewährleistung der Selbständigkeit der SKUS wurde der Grundstein zur **Marke SKUS** gelegt.“

**Der Präsident** vertraut darauf, dass der von Dr. Heinz Jung bekräftigte und von Peter Hehlen hochgehaltene *Stifterwillen*, welcher die SKUS geprägt hat, auch in Zukunft allseitig geachtet wird. Die SKUS mit ihrer vielseitigen Zusammensetzung mit Vertretern der Anbieter und Benützer von Schneesportabfahrten sowie der Behörden ist ein *sicherer Wert* in der Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten.

Der Präsident, welcher die Interessen der SKUS in ihrer Gesamtheit vertritt, hat dem Stiftungsrat zugesichert, die *Finanzplanung* im Gespräch mit den Stiftern sicherzustellen. Er gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die Schneesportkampagne mit der *Rettungsflotte der Rega* und der damit verbundene Slogan *1000 Unfälle pro Tag*, welche bei den Kollektivmitgliedern der SKUS nicht auf helle Begeisterung stiess und teilweise offenen Widerspruch hervorrief, kein Hindernis bildet, nachdem die bfu anlässlich der Aussprache vom 9. Juli 2008 eingeräumt hat, ihr Vorgehen beim Vorstellen der Kampagne sei nicht optimal gewesen. Zukünftig wird frühzeitig und offen zu kommunizieren sein. Einigkeit zwischen den Kollektiv- und Einzelmitgliedern sowie der ganzen Schneesportbranche besteht jedenfalls in einem Punkt:

*Jeder Schneesportunfall ist einer zu viel! Chaque accident de sports de neige est un de trop !*

Der Präsident kündigte dem Stiftungsrat an, dass er nach fast 20 Jahren die *Überarbeitung von Stiftungsurkunde und Reglement SKUS* an die Hand nehmen und für die 20. Sitzung entsprechend Antrag auf Änderung/Ergänzung stellen werde. Die Änderungen werden sich zum einen an dem hiervor aufgezeigten Stifterwillen orientieren. Zum andern werden sie den heutigen Bedürfnissen nach Kommunikation von Sicherheit und Recht auf dem Gebiete der Schneesportabfahrten und damit verwandten Anlagen Rechnung tragen.

#### **4. Kommissionssitzungen**

Unter dem Vorsitz der Präsidenten fanden drei Sitzungen statt. Die SKUS tagte am 24. April, 9. Juli und 18. November 2008 in den neuen Räumen der bfu in Bern. Im Sinne rationeller Arbeitsbewältigung ergingen Beschlüsse auf dem Zirkulationswege. Die Übersetzungen wurden vom Präsidenten vorgenommen.

#### **5. SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten, Ausgabe 2008: Erweiterung des bestimmungsgemässen Gebrauchs der Abfahrten**

In regelmässigen Abständen gehen bei der SKUS, IKSS, SBS bzw. KRS-SBS Anfragen von Herstellern von Wintersportgeräten ein, welche um Zulassung zum Einem zum Transport auf den touristischen Bergtransportmitteln, zum Andern zur Abfahrt auf den Schneesportabfahrten ersuche. Die SKUS ist gemäss ihrer klaren Zweckbestimmung einzig zuständig für die *Benützung der Abfahrten*, ergo für das Abfahren. Nicht zuständig ist die SKUS für die Benützung der touristischen Bergtransportmittel. Transportprobleme ergeben sich insbesondere an den Skiliften.

Im Bericht des Vorjahres wurde bereits ausgeführt, dass zukünftig Kriterien festgelegt

werden könnten, welche, neben Ski und Board, die Zulassung zum gesicherten Pistenbetrieb erlauben würden. Dabei versteht es sich von selbst, dass die SKUS legitimiert ist, Kriterien für die Zulassung auf Abfahrten festzulegen, indessen keine Promotion für bestimmte Geräte bzw. Geräte bestimmter Marken betreiben darf.

Nach eingehender Diskussion wurde der erste Satz von Ziffer 13 zum bestimmungsgemässen Gebrauch der Abfahrten / Utilisation conforme des descentes / Utilizzazione conforme delle discese ergänzt. Er lautet:

***Die Abfahrten sind für Skifahrer und Snowboarder sowie für Benützer von Abfahrtsgeräten mit vergleichbarer Verwendung in aufrechter Stellung bestimmt.***

***Les descentes sont destinées aux skieurs et snowboarders ainsi qu'aux usagers d'engins de glisse permettant une utilisation similaire en position debout.***

***Le discese sono destinate agli sciatori e snowboardisti così come agli utilizzatori di mezzi di scivolamento che permettono un utilizzo simile in posizione eretta.***

Weil die gemäss Gerichtspraxis verbindlichen FIS-Verhaltensregeln für alle Benützer von Schneesportabfahrten gelten, erübrigt sich ein diesbezüglicher Hinweis.

Massgebend ist die Verwendung der Abfahrtsgeräte in aufrechter Stellung, dies im Gegensatz zu **liegender** oder **sitzender** Stellung.

Der Präsident hat die Änderung in Nr. 4/2008 der Internen Mitteilungen Seilbahnen Schweiz sowie Nr. 1/2009 von SWISS SNOWSPORTS erläutert .

## **6. SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder, Ausgabe 2008: Fangriemen am Snowboard**

Auf Antrag des BASPO (Jürg Friedli, Fachleiter J+S Snowboard) wurde die SKUS-Regel 1 für Snowboarder geändert. Regel 1 hat neu folgenden Wortlaut:

***Bei Alpinbindungen muss das vordere Bein mit einem Fangriemen (leash) fest mit dem Snowboard verbunden sein.***

***En cas d'équipement avec des fixations de type alpin, la jambe avant doit être fixée à la planche au moyen d'une lanière de sécurité (leash).***

***In caso di equipaggiamento con attacco di tipo alpino, la gamba anteriore deve essere collegata alla tavola con una cinghia di ritenuta (leash).***

***With alpine type bindings, the front leg must be attached to the board with a safety leash.***

Um allfällige Missverständnisse zu vermeiden, wird ausdrücklich klargestellt, dass die Rechtsfolgen bei einem Unfall in keiner Art und Weise vom Leash abhängen.



Mit oder ohne Leash ist der Snowboarder, wie jeder andere Schneesportler auch (Ski-fahrer, Schlittler, usw.), nicht einzig für seine Fahrweise, sondern auch für die von ihm verwendete Ausrüstung verantwortlich. Der Boarder darf andere nicht durch abgleitende Bretter gefährden oder verletzen. Die Verantwortung für das Brett liegt beim Benutzer! Die authentische Interpretation von FIS-Regel 1 lautet:

*„Skifahrer und Snowboarder sind nicht nur für ihr fehlerhaftes Verhalten, sondern auch für die Folgen einer mangelhaften Ausrüstung verantwortlich. Dies gilt auch für die Benutzer neu entwickelter Sportgeräte.“*

## **7. SKUS-Kampagne 2009: Individuelle Verhaltensänderung der eigenverantwortlichen Benutzer. RESPECT & CONTROL!**

Die SKUS hat bis anhin drei nationale Kampagnen durchgeführt. Die letzte, *Control your speed!*, lief im Jahr 2004 an. Die Frage, ob im Jahr 2009, allenfalls im Jubiläumsjahr 2010 (*50 Jahre SKUS!!*), eine Kampagne durchgeführt wird, ist noch offen.

*Unfallverhütung ist primär Motivation zu individueller Verhaltensänderung durch positive Massnahmen.* Dabei ist vernetztes Denken mit der jeweiligen Rechtslage angesagt. Falsche Sicherheitserwartungen und Vollkasko mentalität dürfen nicht erweckt werden. Wir wollen keine Polsterpisten!

Die vom Präsidenten am Europäischen Schneesportforum in Bormio-Valtellina auf europäischer Ebene postulierte Kampagne **RESPECT & CONTROL!** gründet zum Einen auf dem **allgemeinen Rechtsgrundsatz** der *Rücksichtnahme auf die anderen – Respect d'autrui – Rispetto degli altri – Respect for others* und zum Andern auf der **goldenen Regel** der *kontrollierten, den Verhältnissen angepassten eigenen Fahrweise* (Anhalten auf Sichtweite, eigenes Können, Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnisse sowie Verkehrsdichte).

Die visuell gestaltete Kommunikation der FIS-Regeln 1 und 2, der Grundsätze sport- und verkehrsgerechten Verhaltens, ist kein verpöntes Moralisieren, sondern Realität. In Sicherheitsfragen muss Klartext gesprochen werden.

## **8. Helmtragpflicht**

Anlass zu einer grundsätzlichen Diskussion zum Helmtragen gab D. Dannenberger vom BASPO. J+S macht sich Überlegungen zu einer Helmtragpflicht für die Auszubildenden und die Kader, aber auch ein Obligatorium für die jugendlichen Teilnehmenden bei J+S-Anlässen. J+S betont bereits heute die Vorbildfunktion der Leitenden und empfiehlt das Helmtragen.

In der Diskussion wurde betont, dass der J+S-Leiter eine Vorbildfunktion und damit auch eine grosse Verantwortung habe. Gleiches gilt für Schneesportlehrerinnen und Schneesportlehrer sowie für im Pisten- und Rettungsdienst eingesetzte Patrouilleure.

Seit 1991 empfiehlt die SKUS in ihren Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder das Helmtragen. Auf Seite 2, „Wichtige Hinweise“, steht:

***Schützen Sie sich und Ihre Kinder mit einem Helm  
Adultes et enfants, pour votre sécurité, portez un casque.  
Proteggere la testa di adulti e bambini con un casco.  
Adults and children alike should wear safety helmets.***

Zusammengefasst ergab die Diskussion, dass die SKUS das Helmtragen empfiehlt. Leiter tragen als Vorbilder eine entsprechende Verantwortung. Es bleibt dem BASPO überlassen, in J+S eine Helmtragpflicht einzuführen und Widerhandlungen *disziplinarisch* zu ahnden. Gleiches gilt für die *Schneesportschulen* und die *touristischen Bergtransportunternehmungen* für ihre Mitarbeiter. Keine der in der SKUS vertretenen Organisationen strebt eine gesetzliche Helmtragpflicht an.

Zu Beginn des laufenden Jahres, nach einem medienträchtigen Kollisionsunfall mit Todes- und schwerer Verletzungsfolge in Österreich, wurde das Helmtragen in den Medien diskutiert. Dabei führte der Präsident aus, dass die hohe Helmtragquote in der Schweiz jedenfalls beweise, dass die Sportler sich ihrer Eigenverantwortung bewusst sind. Überdies könnte man sich vorstellen, Versicherungsleistungen bei Nichttragen des Helms künftig zu kürzen, was einer *indirekten* Helmtragpflicht gleichkommen würde. Die Rechtsfolgen/Leistungen könnten im Urteil reduziert werden, wenn die Kopf- oder Gehirnverletzung des Geschädigten bei Verwendung eines Helms geringer ausgefallen wäre. Das Nichttragen des Helms könnte als Mitverschulden des Verletzten eingestuft werden. Der Präsident wies ausdrücklich darauf hin, dass sich die gleiche Frage beim *Velofahren* stellt.

## 9. Parks & Pipes

Eine vom Präsidenten bei einigen Anbietern von Parks & Pipes durchgeführte Umfrage nach Unfallzahlen ergab, dass sich zwar Unfälle ereignen, diese aber weniger zahlreich sind als gemeinhin angenommen wird.

Die relativ geringe Zahl der Unfälle ist darauf zurückzuführen, dass die Sonderanlagen von erfahrenen, mit der Szene vertrauten und verbundenen Mitarbeitern *angelegt, unterhalten, kontrolliert und überwacht* werden.

Häufigste Unfallursache ist die unterlassene vorherige Besichtigung. Eine derartige Benützung ist schlichtweg unverantwortlich.

Die SKUS-Regeln für Parks & Pipes werden in Erinnerung gerufen. Sie lauten:

1. *Fun Parks und Half Pipes nur nach Besichtigung benützen.*
2. *Bei Sprüngen sicher stellen, dass der Landeraum frei ist.*

## 10. Schneeschuhrouten

Am 16. September hat ein Schneeschuhmeeting bei Schweiz Tourismus und am 3. November eine Sitzung bei den Schweizer Wanderwegen stattgefunden. Im Moment gibt es zwei verbreitete Arten der Markierung von Schneeschuhrouten: Diejenige von Global Trail und diejenige von sentiers-raquettes. Zudem haben die Schweizer Wanderwege eine Empfehlung zur Signalisation wandernaher Angebote, zu denen auch die Schneeschuhrouten zählen, veröffentlicht.

An der Sitzung vom 3. November wurde vereinbart, dass eine Arbeitsgruppe unter Leitung der bfu ein Merkblatt oder Handbuch zu Planung, Markierung, Unterhalt/Kontrolle, Verantwortlichkeit und Kommunikation bei Schneeschuhrouten erarbeitet. Ziel ist mittelfristig eine schweizweit einheitliche Signalisation. Der Präsident SKUS wird in dieser Arbeitsgruppe bei Bedarf mitwirken.

Parallel dazu startet die vom Land Vorarlberg übernommene Kampagne „Respektiere deine Grenzen“. Die Kampagne wird vom BAFU in Zusammenarbeit mit dem SAC und anderen Partnern geführt. "Respektiere deine Grenzen" richtet sich primär an Schneeschuhläufer. Diese sollen für die schwierige Situation der Wildtiere im Winter sensibilisiert werden.

Pro memoria sei an dieser Stelle seitens der SKUS ausgeführt, dass die **Grundlagen** hinsichtlich *Markierung und Sicherung der Schneeschuhtrails / -routen* bereits bekannt sind durch die Arbeiten von SKUS sowie von KRS-SBS. Erinnert wird an das Schreiben des Präsidenten SKUS an Laurent Buchs, Swiss Snowshoe Federation / Sentiers-raquettes, vom 30. Dezember 2006, sowie das Merkblatt „*Schneeschuhrouten sichern*“ von KRS-SBS vom Dezember 2007.

Schneeschuhrouten sind **pinkfarben** zu markieren, damit sie nicht mit den in allen Schneesportgebieten der Schweiz *einheitlich* markierten blau, rot und schwarz markierten Pisten, den gelb markierten Abfahrtsrouten sowie den blaulila markierten Schlittelwegen verwechselt werden.

Obschon die Markierung noch uneinheitlich ist, geben indessen nicht die markierten Schneeschuhrouten die eigentlichen Probleme auf, sondern die Schneeschuhläufer, welche sich unter Missachtung von Wald und Wild sowie in Unkenntnis der alpinen Gefahren (Lawinen und Absturz) *im freien Gelände* bewegen. Gleich den Schlittlern unterschätzen Schneeschuhläufer das *Gefahrenpotenzial* der von ihnen gewählten sportlichen Herausforderung. Schneeschuhläufer wägen sich insbesondere vor Lawinen in

einer trügerischen Sicherheit. Die Zahl der in den letzten Jahren beim Schneeschuhlaufen tödlich Verunglückten ist bedenklich.

Soweit die *markierten Schneeschuhrouten* betreffend ist heute bekannt, dass sie vor *alpinen und atypischen Gefahren* geschützt werden müssen. Besondere Aufmerksamkeit ist den Kreuzungen mit Schneesportabfahrten, den Skilifttrassees sowie der Vereisung zu schenken. Die für die Markierung und Signalisation Verantwortlichen müssen über viel Erfahrung und Ortskenntnisse verfügen, mit den Forstwarten, Jagdinspektoren und Jägern zusammenarbeiten und vor Ort präsent sein.

Soweit *Schutz von Wald und Wild* betreffend ist darauf hinzuweisen, dass die Schneeschuhläufer, welche Wald- und Wildschutzzonen missachten, polizeilich *verzeigt und bestraft* werden können.

Kantone und Gemeinden dürfen in dieser Hinsicht nicht untätig bleiben und ihre Hoffnungen auf Kampagnen setzen.

Die Bergtransportunternehmungen orientieren auf ihren Panoramatafeln sowie in den Prospekten über die Wald- und Wildschutzzonen. Diese werden gemäss den SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten signalisiert. Die Pistendienste sanktionieren Missachtung der Wald- und Wildschutzzonen mit Verwarnung, Entzug des Fahrausweises oder polizeilicher Verzeigung. Die Medienberichte über die in Silvaplana ausgesprochenen Bussen sind in bleibender Erinnerung. In einigen Schneesportgebieten arbeiten die Mitarbeiter der Pistendienste, häufig selber Jäger, eng mit den Jagdinspektoraten zusammen.

## **11. Schwerpunktprogramm Schneesport der bfu: Expertentreffen**

Im Rahmen des Schwerpunktprogramms Schneesport der bfu fanden bei der bfu am 18. März, 15. September und 16. Dezember Expertentreffen statt. Diskutiert werden die möglichen Risikofaktoren im Schneesport.

Seit ihrem Bestehen analysiert die SKUS eingehend das *Unfallgeschehen* und damit die *Risikofaktoren im Schneesport*. Bei dieser Sachlage erstaunt nicht, dass nicht weniger als acht Angehörige der SKUS im Schwerpunktprogramm Schneesport unseres Kollektivmitglieds bfu mitarbeiten.

Anlässlich der Grundsatzdiskussion des ersten Treffens vertrat der Präsident SKUS entschieden die Auffassung, dass *respektvolles Fahren* die Grundlage der Unfallverhütung im Schneesport sei. Die Grundregel sport- und verkehrsgerechten Verhaltens war Gegenstand der SKUS-Sitzung vom 9. Juli. Mit grosser Genugtuung war anlässlich des zweiten Treffens zu vernehmen, dass die bfu das respektvolle Fahren auf die Flagge ihrer Kampagne 2008/09 gesetzt hat.

## 12. Schneesportkampagnen

Wie in den Vorjahren wurde im Winter 2008/09 auf verschiedenen Ebenen und Kanälen versucht, die Sicherheit im Schneesport zu beeinflussen.

Neu ist die Kommunikationsoffensive mit dem Titel „*Chillout Riding*“. Chillout Riding will mit speziellen Pisten, Mietmaterial und Kursen ein neues positives Image des gemütlichen, respektvollen, genussvollen Fahrens vermitteln. Chillout Riding-Pisten wurden im Winter 2008/09 in Zermatt, Davos, St. Moritz und im Jungfraugebiet angeboten.

## 13. Recht und Rechtsprechung

### Gesetzgebung

- **Eidgenossenschaft:**  
**Rahmengesetz für kommerziell angebotene Risikoaktivitäten und das Bergführerwesen**

Auf Bundesebene gibt es keine Neuigkeiten zur am 12. Juni 2007 beschlossenen Fortsetzung des Gesetzgebungsverfahrens zum Rahmengesetz für kommerziell angebotene Risikoaktivitäten und das Bergführerwesen. Das Geschäft liegt im Moment bei der Subkommission der nationalrätlichen Rechtskommission.

- **Wallis:**  
**Gesetz über die Ausübung der Bergführer-, Schneesportlehrer- und Wanderleiterberufe sowie das gewerbsmässige Anbieten von Sportaktivitäten mit erhöhten Sicherheitsanforderungen –**  
**Loi sur l'exercice des professions de guide de montagne, de professeur de sports de neige et d'accompagnateur en montagne, ainsi que sur l'offre commerciale d'activités sportives nécessitant des exigences élevées en matière de sécurité**

Das Walliser Gesetz vom 11. Oktober 2007 (GS 935.2) und die hierzu erlassene Verordnung vom 15. April 2008 (GS 935.200) sind am 1. Mai 2008 in Kraft getreten.

- **Graubünden:**  
**Gesetz über das Berg- und Schneesportwesen**

Mit RB vom 2. Dezember 2008 wurden einige Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über das Berg- und Schneesportwesen (BR 947.200) geändert. Die Änderungen traten am 5. Dezember 2008 in Kraft.

Gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. G dürfen Schneesportlehrer und Personen mit einer für diese Tätigkeit gleichwertige Ausbildung unter gewissen Bedingungen neu auch im pisten- und loipennahen Gebiet (maximale Entfernung 60 Meter) unterrichten und begleiten.

## Rechtsprechung

### Vorbemerkung:

Der Präsident hat am 4. Februar 2008 im Bernischen Juristenverein referiert.

„Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten“, wurde im Heft 9/2008 der Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins veröffentlicht [ZBJV 144 (2008) 645-674]. Die *Rechtsprechung* des Bundesgerichts und kantonaler Gerichte ist abrufbar unter ZBJV-online: [www.zbjv.recht.ch](http://www.zbjv.recht.ch).

- **uBGE vom 18. Dezember 2007 (6B\_631 u. 632/2007), fahrlässige schwere Körperverletzung; Quasi-Kollision zwischen Skifahrerin und Snowboarder, Sicherung einer Brücke, Expertise der Abnahmekommission SVS (heute SBS), Augenscheinprotokoll eines im Verfahren als Zeugen und danach als Privatkläger einvernommenen Schadeninspektors.**

Das Urteil der Strafrechtlichen Abteilung hatte sich mit einem Unfall zu befassen, welcher sich am 25. Januar 2003, ca. 13.30 Uhr, auf einer 5 Meter breiten Brücke, welche zur Talstation eines Skilifts führt, zugetragen hatte. Eine von einem Snowboarder behinderte Skifahrerin stürzte auf der Brücke. Beim Sturz gegen die vor Absturz sichernde Bretterwand zog sich die Skifahrerin schwere Kopfverletzungen zu.

Die Freiburger Justiz (Juge d'instruction, Juge de police und schliesslich, mit Urteil vom 11. Juli 2007, Cour d'appel pénal du Tribunal cantonal) verurteilte den Pistenchef und den Betriebsleiter zu einer auf zwei Jahre bedingten Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu 60 Franken, bzw. 15 Tagessätzen zu 30 Franken.

Die Verletzung der Verkehrssicherungs- und damit der strafrechtliche Verantwortung begründenden Sorgfaltspflicht wird in Erwägung 3.2 wie folgt begründet:

*« Dans le cadre de l'examen des devoirs de prudence des recourants, et plus particulièrement de l'analyse de la dangerosité du pont incriminé, le Juge de police a souligné que celui-ci constituait un passage étroit, obligé et de surcroît hautement fréquenté, comme l'avait d'ailleurs admis l'un des recourant qui s'était livré à une estimation selon laquelle, à l'endroit précis, il arrivait une moyenne de 100 personnes à l'heure dans les périodes les moins fréquentées (soit une personne toutes les 36 secondes) et 300 personnes à l'heure dans les périodes touristiques (soit une personne toutes les 36 secondes). Il a encore relevé que ce passage étroit (5 mètres de large) se trouvait après une courbe à droite fortement prononcée et qu'il était fréquenté par des skieurs de niveaux différents, puisqu'avant le pont convergeaient les pistes rouge et bleue (...). Le*

*Tribunal cantonal ne s'est pas écarté de ces constatations (...). En l'occurrence, l'appréciation des juges n'est pas arbitraire dans son résultat. En effet, ils ont admis la dangerosité du pont et par conséquent la nécessité de son matelassage conformément aux directives de la commission juridique des remontées mécaniques suisse (cf. art. 88 bb i.f. et 17) en se basant sur plusieurs éléments au sujet desquels aucun arbitraire n'est démontré. Ainsi, ils se sont référés à la configuration des lieux, précisant qu'il s'agissait d'un passage obligé, étroit, hautement fréquenté et situé après une courbe à droite fortement prononcée. Ils ont également constaté qu'après l'accident le pont avait été élargi à 12 mètres pour, conformément aux déclarations de l'un des recourants, faciliter le passage des machines, mais également celui des skieurs. Ils se sont également appuyés sur le rapport d'expertise de 1999 de l'Association suisse des entreprises de transport à câbles, qui recommandait la pose d'un filet avant le pont. En outre, conformément au rapport et déclarations de C., les recourants connaissaient l'étroitesse et la dangerosité de l'endroit en question. Au regard de l'ensemble de ces éléments, les autorités cantonales pouvaient, sans arbitraire, admettre la dangerosité du pont, même si les pièces du dossier ne permettent pas d'affirmer, contrairement aux constatations cantonales, que deux pistes se joignent au-dessus de l'endroit incriminé. La critique invoquée est dès lors vaine. »*

#### Zusammenfassung:

Gefährlichkeit der 5 Meter breiten Brücke wurde bejaht, *unterlassen* wurde die Polsterung gemäss Noten 88 und 17 der SBS-Richtlinien für Schneesportabfahrten. Der Schuldspruch gründet im Wesentlichen auf den örtlichen Verhältnissen. Bei der Brücke handelt es sich um eine Zwangspassage und einen stark befahrenen Engpass, welcher sich nach einer starken Rechtskurve befindet. Überdies wurde die Brücke nach dem Unfall zwecks Erleichterung der Durchfahrt auf 12 Meter verbreitert, zum einen für die Pistenbearbeitungsmaschinen, zum andern für die Skifahrer und Snowboarder. Abgestellt wurde ebenfalls auf den Expertenbericht der Abnahmekommission PRD aus dem Jahre 1999, welcher das Anbringen eines Netzes vor der Brücke empfahl.

- **uBGE vom 25. Februar 2008 (6B\_734/2007), fahrlässige schwere Körperverletzung, natürliche und adäquate Kausalität; Unfall mit Raupenfahrzeug auf einer schneebedeckten Strasse, welche Raupenfahrzeugen, Schneesportlern und Fussgängern offen steht, Besteigen eines fahrenden Raupenfahrzeugs, Art. 60 Abs. 5 VRV, SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder (Seite 5, Pistenmaschinen).**

Das Urteil der Strafrechtlichen Abteilung befasst sich mit einem Unfall vom 24. Februar 2003. Schwer verletzt wurde das 7-jährige Patenkind des Beschwerdeführers, welches mit dem Schlitten unter die Raupenkette des rückwärts rollenden Fahrzeugs geriet. Das Kantonsgericht Wallis verurteilte am 10. Oktober 2007 zweitinstanzlich den Beschwerdeführer zu einer bedingten Geldstrafe von 7 Tagessätzen zu je 600 Franken.

Nach einem gemeinsamen Nachtessen in einem Restaurant auf der Bettmeralp befanden sich die Familien X. und A. gegen 21 Uhr auf dem Weg zurück zu ihrer Ferienwohnung. Der Schwager des Beschwerdeführers zog den 4-jährigen Sohn des Beschwerdeführers auf einem Kinderbob, der Beschwerdeführer sein 7-jähriges Patenkind auf einem Schlitten hinter sich her. Zur gleichen Zeit näherte sich ein Raupenfahrzeug mit eingeschaltetem Scheinwerfer- und Drehblinklicht und fuhr am Beschwerdeführer und dessen Patenkind vorbei. Der Schwager und der Sohn des Beschwerdeführers schlitteten mit dem Kinderbob vor dem Raupenfahrzeug auf dem leicht abfallenden Weg Richtung Ferienwohnung. In der Folge rannte der Beschwerdeführer, den Schlitten mit seinem Patenkind hinter sich herziehend, dem Raupenfahrzeug nach, lief auf dasselbe auf, hielt sich am Türgriff auf der Hinterseite der Fahrzeugs fest und bestieg das Trittbrett. Als der Lenker den mitfahrenden Beschwerdeführer entdeckte, leitete er unverzüglich eine Vollbremsung ein, schaltete jedoch versehentlich statt in die Nullposition in den Rückwärtsgang. Das Raupenfahrzeug rollte rückwärts, so dass das Patenkind mit seinem Schlitten auffuhr, unter die Raupenkette geriet und sich schwere Verletzungen zuzog.

Der Strafgerichtshof I des Kantonsgerichts stützte den Schuldspruch sowohl auf die Vorschriften des SVG und der Verkehrsregelverordnung als auch auf die SKUS-Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder, Ausgabe 2007, Seite 5.

Das Bundesgericht liess die Frage offen, ob die SKUS-Richtlinien Anwendung finden, da der Beschwerdeführer zu Fuss unterwegs war. In Erwägung 3.8 wird ausgeführt:

*„Aus dem in Art. 60 Abs. 5 VRV verankerten Verbot des Besteigens fahrender Motorfahrzeuge folgt jedenfalls, dass sich der Beschwerdeführer mit dem Besteigen des Trittbretts des fahrenden Raupenfahrzeugs sorgfaltswidrig verhalten und hierdurch die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat. Die Vorinstanz hat insoweit zu Recht erwogen, dass der Beschwerdeführer trotz seiner Angst um seinen Sohn aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit die durch sein Vorgehen bewirkte Unfallgefahr hätte erkennen können und müssen. Unerheblich ist insoweit, ob er hätte bedenken können und sollen, ob sich die Ereignisse gerade so abspielen wie sie sich in Wirklichkeit dann zugetragen haben. Denn dass die Geschehensabläufe in allen Einzelheiten voraussehbar waren, ist nicht erforderlich; es genügt, wie dargelegt, wenn sie wie hier in ihren wesentlichen Zügen hätten vorhergesehen werden können und müssen (...).*

*Das Handeln des Beschwerdeführers war nicht nur natürlich kausal für den eingetretenen Erfolg, sondern nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens geeignet, einen Unfall von der Art des geschehenen herbeizuführen. Das Fehlverhalten des Führers des Raupenfahrzeugs vermag diesen adäquaten Kausalzusammenhang nicht zu unterbrechen, denn es kann nicht ernsthaft behauptet werden, ein solches Verhalten liege derart weit ausserhalb der normalen Lebenserfahrung, dass damit schlechterdings nicht hätte gerechnet werden müssen. Wie die Vorinstanz zutref-*



*fend ausgeführt hat, ist es keineswegs völlig aussergewöhnlich, dass Raupenfahrzeuge abrupt bremsen oder rückwärts fahren. Zudem kann es, wie im angefochtenen Urteil verbindlich festgestellt worden ist, bei diesem Typ Raupenfahrzeug leicht geschehen, dass aus Versehen statt in die Nullposition in den Rückwärtsgang geschaltet wird. Es kann mit anderen Worten vorliegend im Ergebnis nicht von einem Drittverschulden gesprochen werden, welches derart schwer wiegen würde, dass es als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so den Tatbeitrag des Beschwerdeführers in den Hintergrund drängen würde.“*

- **uBGE vom 11. März 2008 (1A.50/2007), Verweigerung einer ordentlichen Baubewilligung vom 17.11.2003 und einer raumplanerischen Ausnahmegewilligung für eine Piste und einen Schlepplift vom 14.11.2003; Tierschutz und Pistenbau.**

Verschiedene Natur- und Landschaftsschutzorganisationen führten Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Nidwalden vom 2. Oktober 2006. Betroffen waren die Bergbahnen Engelberg-Trübsee-Titlis AG, welche um Bewilligung der Verbindungspiste Sulzli und den Schlepplift Schlächtismatt ersucht hatten.

In seinem Urteil setzt sich die I. öffentlich-rechtliche Abteilung des Bundesgerichts äusserst eingehend mit dem auf dem Spiel stehenden bedeutenden Interessen – Tierschutz und Pistenbau – auseinander.

Das Urteil nimmt u.a. Bezug auf die Technische Beratung SLF 210.00 „*Sicherungs-massnahmen Piste Sulzli Skigebiet Titlis Engelberg*“ vom 28. Juli 2000. Das SLF hatte die Gewährleistung der Pistensicherheit während der Betriebsphase infolge der Lawinengefahr als sehr problematisch erachtet. Es handle sich um einen Grenzfall. Nur mit äusserst sorgfältigem Arbeiten dürfte es möglich sein, die Verkehrssicherungspflicht für die Piste erfüllen zu können.

Das Bundesgericht entschied, dass der Pistenbau dem Schutzgedanken des Jagdbannbezirkes deutlich zuwider laufe. Es betonte, dass in Banngebieten gemäss Art. 5 Abs. 1 lit. g VEJ (Verordnung vom 30.09.1991 über die eidgenössischen Jagdbanngebiete, SR 922.31) das Skifahren ausserhalb von markierten Pisten, Routen und Loipen unzulässig ist.

In Erwägung 3.7 führt das Gericht zusammenfassend aus:

*„Insgesamt muss die Interessenabwägung des Verwaltungsgerichtes als unzureichend und im Ergebnis bundesrechtswidrig bezeichnet werden. Den nationalen Interessen am Erhalt der Artenvielfalt im Jagdbanngebiet wurde, wie dargelegt, zu wenig Gewicht beigemessen. Zudem wurde wirtschaftlichen Interessen an einer besseren Erschliessung*

der touristischen Attraktion ein zu grosser Stellenwert eingeräumt. Mit Absperrungen, Markierungen und Informationen der Skifahrer kann der Schutz der Tiere vor Störung und der Erhalt des Lebensraums nicht gewährleistet werden. Regelmässige Lawinensprengungen laufen diesem Schutzziel gar diametral entgegen. Eine Verbesserung der Sicherheitssituation scheint wenig wahrscheinlich, nachdem das SLF den gesamten neuen Pistenabschnitt als sehr problematisch erachtet. Deshalb vermag auch dieses Interesse gegenüber dem Schutzgedanken das Jagdbanngebietes nicht zu überwiegen. Die Berufung auf den Umweltverträglichkeitsbericht und das Wildtierbiologische Gutachten ändern daran nichts.“

- **Sturz eines Skifahrers vom Bügellift vom 19. März 1999; Urteil des Bundesgerichts vom 1. Oktober 2007 (4A\_235/2007), publiziert in Praxis 2008 Nr. 63.**

Über das die Klage abweisende Urteil wurde im *Jahresbericht 2007* (Seiten 23 u. 24) bereits berichtet. In der Praxis wurde das zu Art. 41, 58 und 97 OR ergangene Urteil zusammengefasst wie folgt:

*„Die Gefahr, beim Sturz von einem Skiliftbügel an einer steilen Aufstiegsstelle auf dem Trasse zurückzurutschen, gehört zu den allgemein bekannten, zwingendermassen mit der Benutzung eines steilen Skilifts verbundenen Risiken und besteht wohl nicht nur dann, wenn die Unterlage hart gefroren oder stellenweise vereist ist. Entsprechende Risiken sind grundsätzlich zu den dem Skisport inhärenten, vom Skiliftbenutzer zu tragenden Gefahren zu zählen, soweit das Abrutschen nicht auf die Unterlassung von konkret gebotenen Sicherungsmassnahmen zurückzuführen ist.“*

- **Snowtubing-Unfall vom 5. Februar 2007 in Oberlangenegg; Urteil des Einzelrichters in Strafsachen von Thun vom 11. Juni 2008.**

Der Bahnbetreiber wurde schuldig erklärt der fahrlässigen Tötung und verurteilt zu einer bedingten Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu 60 Franken, Busse von 1300 Franken und rund 8000 Franken Gerichts- und Verfahrenskosten.

- **Skiunfall vom 25. Dezember 2004; Urteile des Gerichtspräsidenten 2 des Gerichtskreises XII Frutigen-Niedersimmental vom 13. Februar 2008 (Abweisung der Klage) sowie des Appellationshofs des Kantons Bern, 2. Zivilkammer, vom 9. Juli 2008 (Abweisung der Klage, APH 08/93).**

Die Klägerin erlitt am Nachmittag des 25. Dezember 2004 gegen 15:30 Uhr mit den Skiern einen Sturz und zog sich erhebliche Verletzungen zu. Sie befand sich auf dem Weg zu ihrem Ferienhaus, in welchem sie seit mehreren Jahren die Winterferien verbrachte. Sie befuhr eine blaue Piste am Fuss des K, eingangs des Dorfes A, und überquerte dort die K-strasse. Die Pistenöffnung erfolgte gleichentags. Einig waren sich alle

Beteiligten, dass am Unfalltag schlechte Sichtverhältnisse geherrscht haben. Ebenfalls waren zu diesem Zeitpunkt die Schneeverhältnisse schlecht, es lag wenig Schnee. Der Betreiberin der fraglichen Piste wurde die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorgeworfen.

Die Abweisung der Klage stützt sich auf FIS-Regel 2 (Fahren auf Sicht, Fahrweise und Geschwindigkeit dem Können und den Verhältnissen anpassen) sowie auf die SKUS-Richtlinien.

Die Abweisung der Klage wird wie folgt zusammengefasst:

*„Die Appellantin hat nicht nachweisen können, dass die Appellatin ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt hat. Es ist nicht bewiesen worden, dass eine Gefahr oder Falle auf der Skipiste vorhanden gewesen ist.*

*Selbst wenn eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorgelegen hätte, käme die Haftung vorliegend nicht in Frage, da die Appellantin die FIS-Regel 2 verletzt hat und nicht auf Sicht gefahren ist bzw. ihr Fahrverhalten nicht den Verhältnissen angepasst hat.*

*Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Strassenquerung zwar nicht mit einem Gefahrensignal markiert und auch keine Langsamfahrzone eingerichtet worden ist, diese Versäumnisse aber nicht unfallkausal waren.“*

- **Schlittelfall vom 9. Januar 2006; Beschluss der Anklagekammer des Obergerichts des Kantons Bern vom 20. Juni 2008 (Abweisung des Rekurses gegen einen Aufhebungsbeschluss, AK Nr. 2008/1);. uBGE vom 25. November 2008 (6B\_659/2008, Abweisung der Beschwerde in Strafsachen).**

Am Abend des 9. Januar 2006 beschloss eine Gruppe ausländischer Touristen nach dem Abendessen noch eine Schlittenfahrt von X nach Y zu unternehmen. Sie liess sich Schlitten vom Hotel aus, in welchem sie logierte, und startete in X auf der Strasse, welche als Schlittel- und Wanderweg Nr. 45 markiert war, in Richtung Y. Kurz vor der Gondelstation in Y verliess die Gruppe die Strasse und wollte über die Piste Nr. 27 zur Station fahren. Der Freund der Rekurrentin war der erste der Gruppe. Weil die Abfahrtsroute sehr steil und eisig war, stürzte er vom Schlitten, stand in der Folge aber wieder auf. Danach bemerkte er, dass auch seine Freundin, die Rekurrentin, gestürzt war und sich dabei schwere Rückenverletzungen zugezogen hatte. Trotz unverzüglich eingeleiteter Flugrettung und einer notfallmässig eingeleiteten Operation ist die Rekurrentin seither vom Hals abwärts gelähmt.

Der Aufhebungsbeschluss vom 30. November 2007/6. Dezember 2007 wurde im Wesentlichen damit begründet, dass es der Gruppe bewusst gewesen sei, dass sie den offiziellen Schlittelweg verlassen und sich damit eigenverantwortlich in Gefahr begeben habe. Gestützt auf die Aussagen des Freundes müsse davon ausgegangen werden, dass die Rekurrentin nach dem Verlassen des offiziellen Schlittelweges mit ihrem

Schlitten auf der sehr eisigen Piste zu schnell unterwegs gewesen sei. Sie habe demnach ihre Fahrweise weder den herrschenden Verhältnissen noch ihrem Wahrnehmungsvermögen angepasst gehabt.

Im Beschluss führt die Anklagekammer aus, dass aus den Aussagen des Freundes klar hervorgeht, dass die Gruppe mit Wissen und Willen den Schlittelweg verlassen und stattdessen die Piste hinuntergefahren ist: *„Wo wir genau vom Schlittelweg abwichen und die Piste hinunterfuhren, kann ich nicht sagen. Ich weiss nur noch, dass wir auf dem offiziellen Schlittelweg plötzlich langsam wurden und wir ein Stück laufen mussten. So beschlossen wir links die Piste runterzufahren.“*

Die Anklagekammer stellt fest, dass mit dieser bewussten Entscheidung, den offiziellen Schlittelweg zu verlassen und stattdessen die Piste zu benützen, die Variante der irrtümlichen Abzweigung vom Schlittelweg von vorneherein ausser Betracht falle. Entsprechend erübrigen sich auch weitergehende Ausführungen zu den diesbezüglichen Vorbringen der Rekurrentin. Mit dem vorsätzlichen Verlassen des Schlittelweges begab sich die Gruppe eigenverantwortlich in Gefahr, weil ein solcher Entscheid die Relevanz von allfälligen Sorgfaltspflichtverletzungen entfallen lässt.

Die Strafrechtliche Abteilung des Bundesgerichts hat mit Urteil vom 25. November 2008 (6B\_659/2008) die gegen den Beschluss der Anklagekammer des Obergerichts des Kantons Bern (AK Nr. 2008/1) erhobene Beschwerde in Strafsachen *abgewiesen*.

- **Lawinenunfall im Gebiet Käserstatt/Winterhalde am Hasliberg vom 14. März 2006.**

Der Lehrer der Ecole d'Humanité wurde mit Urteil vom 29. August 2008 des Einzelrichters des Gerichtskreises Interlaken-Oberhasli der fahrlässigen Tötung schuldig erklärt und zu einer Geldstrafe von 45 Tagessätzen zu 40 Franken, ausmachend 1800 Franken, bedingt erlassen auf zwei Jahre, verurteilt. Frei gesprochen wurden der ebenfalls der fahrlässigen Tötung angeschuldigten Schulleiter sowie ein Mitglied der Wintersportkommission der Schule. Das Fehlen von LVS wurde nicht als wesentlich erachtet. Das Tragen solcher Geräte sei beim Variantenfahren damals nicht gang und gäbe gewesen (sic!). Trotz fehlender Bergführer- oder Skilehrerausbildung verfügte der Lehrer über genügend Lawinenkenntnisse. Gemäss eigenen Aussagen wusste er, dass bei erheblicher Lawinengefahr keine Hänge mit einer 30 Grad übersteigenden Neigung befahren werden sollten. Obschon der Lehrer die Neigung des Unfallhanges sogar auf 40 bis 50 Grad schätzte, fuhr er mit der Gruppe in den Hang.

- **Gletscherspaltenunfall vom 26. August 2003.**

Mit Urteil des Strafgerichts I des Walliser Kantonsgerichts vom 26. September 2008 wurden zwei Pistenfachmänner der fahrlässigen schweren Körperverletzung eines er-

---

fahrenen Wettkampfsnowboarders schuldig erklärt und zu bedingt erlassenen Geldstrafen verurteilt. Ihnen wurde vorgeworfen, eine rund 100 Meter lange und zwischen 10 und 13.80 Metern breite Traverse mit einem Gefälle von 8 bis 10 % talseitig bloss abgesperrt und nicht abgeschränkt zu haben.

Die Besprechung des für die Abgrenzung zwischen Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht sowie den Pistenbetrieb auf Gletschern bedeutsamen Urteils wird nach Vorliegen des Urteils der strafrechtlichen Abteilung erfolgen.

## **14. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE, Bormio-Valtellina, 28. bis 30. November 2008**

Am vierten Forum, [http://www.bormioforumneve.eu/28\\_30\\_novembre\\_08.html](http://www.bormioforumneve.eu/28_30_novembre_08.html), referierten Hans-Kaspar Stiffler (Spezialgeräte auf Pisten und Sonderanlagen), Jürg Schweizer (Lawinenprävention in der Schweiz – Entwicklungen seit dem Lawinenwinter 1999) und der Präsident SKUS (siehe Vorwort).

Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf  
Schneesportabfahrten SKUS

Heinz Walter Mathys, Präsident

Oron / Bern, 29. April 2009