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