VI. Gesetzgebung und Rechtsprechung

1. Gesetzgebung

Im Jahr 2018 hat der Bundesrat beschlossen, die Risikoaktivitätenverordnung eingehend zu revidieren. Gemäss Beschluss des Bundesrats vom 30. Januar 2019 wird die neue Verordnung per 1. Mai 2019 in Kraft treten.

2. Rechtsprechung

2.1 Einstellungsverfügung vom 22. Oktober 2018 der Staatsanwaltschaft Graubünden

2.1.1 Sachverhalt

Eine zehnköpfige Gruppe suchte nach einem gemeinsamen Skitag gegen 16.00 Uhr ein Restaurant im Skigebiet B auf. In der Folge wies der Geschäftsführer des Lokals die Gäste auf den anstehenden Betriebs- bzw. Pistenschluss von 16.30 Uhr hin und bot ihnen als Alternative für 18.45 Uhr eine Bahntalfahrt an. Weil die Gruppe nicht bis zu dieser Talfahrt im Gebiet bleiben wollte, einigte man sich schliesslich mit dem Restaurantverantwortlichen darauf, in einer geschlossenen Gruppe in Begleitung einer Serviceangestellten ins Tal zu fahren. Alle Mitglieder der Gruppe waren sich bewusst, dass diese Talabfahrt nach Pistenschluss stattfand. Vor der Abfahrt instruierte die verantwortliche Restaurantmitarbeiterin die Gruppe dahingehend, dass man zusammenbleiben solle und bei Zwischenstopps die Abfahrenden zählen werde. Auch auf die Gefahren im Zusammenhang mit Pistenmaschinen wurde hingewiesen, wobei diese letzte Warnung einzelne Gruppenmitglieder allerdings wohl nicht mitbekommen haben.

Nach einem Halt fuhr X als Erster wieder los. Nach kurzer Fahrt konnte er auf eine Distanz von gut 60 Metern eine Pistenbearbeitungsmaschine erkennen; bei dieser waren zwei gelbe Gefahrenlichter sowie weitere nach hinten ausgerichtete Arbeitslichter eingeschaltet. In der Folge näherte sich X langsam dem in Fahrtrichtung Schnee stossenden Gefährt.

Nachdem Y, der Fahrer des Pistenfahrzeugs, Schnee über eine Brücke gestossen hatte, hielt dieser sein Fahrzeug an, um hinter der Brücke weiteren Schnee zu holen. Dazu beabsichtigte er, mit Hilfe der Rückspiegel rückwärts wieder auf die andere Brückenseite zu fahren, wobei die Sicht nach hinten insbesondere durch die Maschinenaufbauten beeinträchtigt war. Kurz nachdem Y losgefahren war, hörte er ein Schreien. Er stieg sofort aus der Maschine aus und stellte fest, dass X von der Raupe erfasst worden war und er alarmierte unverzüglich die Rettung.

X hielt sich im Moment des Richtungswechsels hinter dem Gefährt auf und zog sich durch den Unfall einen Riss der Harnröhre, eine Beckenfraktur sowie weitere Brüche zu.

Die blau markierte Talabfahrt verläuft im Bereich der Unfallstelle über eine Brücke. Diese ist rund 7,4 Meter breit und 10 Meter lang. Die Pistenmaschine hatte eine Breite von 5,6 Metern inkl. Heckfräse.

Bevor Y mit der Pistenpräparation begonnen hatte, wurde ihm vom Rettungsdienst mitgeteilt, dass die Pistenschlusskontrolle durchgeführt sei.

Die Staatsanwaltschaft Graubünden hat das Strafverfahren eröffnet und dieses in der Folge eingestellt.

2.1.2 Begründung

Y durfte nach Meldung der erfolgten Schlusskontrolle davon ausgehen, dass sich keine Personen mehr im unfallrelevanten Streckenabschnitt befinden, zumal es in diesem Bereich neben der Piste im Winter keine öffentlichen Verkehrswege gibt. Der Unfall ereignete sich an einer Stelle, die der Beschuldigte Y unmittelbar zuvor befahren hatte, ohne einen Schneesportler wahrzunehmen. Unter diesen Umständen sei es nicht zu beanstanden, dass Y sich beim Rückwärtsfahren trotz eingeschränkter Sicht auf die Rückspiegel verlassen hat.

2.2 Einstellungsverfügung vom 3. Januar 2019 der Staatsanwaltschaft Graubünden

2.2.1 Sachverhalt

X begab sich am Unfalltag mit mehreren Personen zum Schlitteln ins Skigebiet Z. Dazu mietete sie an der Talstation von der Bahn einen Rodel sowie Bremssohlen und montierte letztere an ihren Winterstiefeln. Um die Mittagszeit fuhr die Gruppe mit der Gondelbahn erstmals zur Bergstation und danach wiederholt mit dem Schlitten auf der dafür ausgeschiedenen Abfahrt zur Talstation der Bahn und wieder hoch. Als X die Abfahrt an diesem Tag zum dritten Mal befuhr, fuhr sie ausgangs der Kurve Nr. 4 (Linkskurve) mit gestrecktem Bein gegen die talseitige nahezu senkrechte harte Schneewand von etwa 1 Meter Höhe. Dadurch blockierte die Bremssohle und X erlitt am rechten Bein einen Schienbeinkopf- und einen Fersenbeinbruch. In der Folge stellte sie gegen die Verantwortlichen der Bahngesellschaft Strafantrag wegen fahrlässiger Körperverletzung. Die Staatsanwaltschaft Graubünden hat das Strafverfahren eröffnet und dieses in der Folge eingestellt.

2.2.2 Begründung

Bei der Schlittelabfahrt handelte es sich um einen Schlittelweg, welcher über 3,5 km von der Berg- zur Talstation führt. Derartige Abfahrten führen in der Regel entlang von Natur- und Forstwegen und können entsprechend Kurven mit geringen Radien und starken Richtungsänderungen aufweisen.

Der Zugang zur Schlittelabfahrt war am Ereignistag mit Wegweisschildern «Schlittelbahn» markiert. Die Unfallkurve ist eine ungefähr 120°-Linkskurve mit einem Radius von 8 bis 9 Metern. Eingangs der Kurve war die Fahrbahn knapp 4 und ausgangs der Kurve gut 6 Meter breit.

Oberhalb der Unfallstelle nach einer starken Rechtskurve ging die Schlittelabfahrt in einen etwa 50 Meter langen, steileren Streckenabschnitt über.

Gemäss Richtlinien der SKUS und von SBS sind Schlittelwege und Schlittelbahnen zu markieren, zu signalisieren und hinsichtlich alpiner Gefahren zu sichern. Zudem sind sie hinsichtlich atypischer Gefahren zu sichern. Als atypisch gelten Gefahren, welche die Benutzer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht zu erkennen vermögen. Dagegen müssen die Abfahrtsbenutzer mit Wellen und Buckeln rechnen, da diese typischerweise beim Schlitteln entstehen.

Bei der Kurve Nr. 4 dürfte es sich um eine Schlüsselstelle innerhalb der Schlittelabfahrt handeln. Gemäss aktenkundigen Frequenzerhebungen befuhren in den letzten Wintersaisons jeweils ca. 90 000 Personen die relevante Schlittelbahn. In der erwähnten Kurve Nr. 4 verunfallten seit der Saison 2014 und 2015 jährlich 2 bis 17 Personen. Gemäss Aussagen von X war die Schlittelabfahrt zumindest bei der dritten Abfahrt wellig und sehr hügelig. Mit diesen tageszeitlichen Veränderungen muss der Schlittler rechnen. Mindestens bis 11.00 Uhr wies die Schlittelbahn keine Wellen, Hügel oder Unebenheiten auf.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Markierung und Signalisationen im Bereich der Kurve Nr. 4 musste jedem Schlittler bewusst sein, dass er die Kurve Nr. 4 mit angepasster, geringer Geschwindigkeit befahren muss. Die periodische Überprüfung der Schlittelbahn durch den Experten von Seilbahnen Schweiz hat ergeben, dass die Schlittelbahn den Vorgaben der Richtlinien der SKUS und von SBS entspricht. Es ergaben sich keine Hinweise auf ein vorwerfbares, pflichtwidriges Verhalten des verantwortlichen Pistenchefs.

2.3 Entscheid vom 19. Oktober 2018 des Walliser Kantonsgerichts

2.3.1 Sachverhalt

Am Unfalltag löste sich im Skigebiet X gegen 11.45 Uhr eine Lawine, welche durch einen oder zwei Freerider ausgelöst wurde. Die Lawine verschüttete zum Teil die unterhalb des Lawinenhangs sich befindliche Skipiste auf einer Länge von rund 200 Metern und einer Breite von rund 30 Metern.

Unmittelbar nach dem Lawinenniedergang erreichte die Kantonale Rettungsorganisation KWRO über die Nummer 144 ein Notruf. Die KWRO ihrerseits alarmierte sofort die für den Unfallort zuständige Helikopterunternehmung. Gemäss Communiqué der Kantonspolizei flog diese Gesellschaft mit zwei Helikoptern, einem Arzt, zwei Bergführern und zwei Lawinenhundeführern auf Platz. Zudem wurden rund 15 Patrouilleure für die Suche nach möglichen Opfern aufgeboten. Gegen 14.30 Uhr wurde die Suchaktion eingestellt, nachdem man festgestellt hatte, dass niemand verschüttet wurde. Die Kosten für die Rettungsaktion betrugen rund CHF 12 000.

Nachdem der/die Freerider nicht ausfindig gemacht werden konnten, hat die Staatsanwaltschaft das Strafverfahren eingestellt.

In der Folge hat die Helikopterunternehmung an die Bahnunternehmung für die Rettungsaktion eine Rechnung über rund CHF 12 000 verschickt mit der Begründung, es sei ein Angestellter der Bergbahnunternehmung gewesen, welcher via KWRO den Rettungsauftrag erteilt habe. Der Haftpflichtversicherer der Bahngesellschaft teilte daraufhin der Helikopterunternehmung mit, dass man die Rechnung nicht bezahlen werde, dies gestützt auf Art. 16 des Gesetzes über die Organisation des sanitätsdienstlichen Rettungswesens. Gemäss diesem Artikel werden nicht rückforderbare Kosten von der öffentlichen Hand übernommen, wenn die Identität der involvierten Person nicht bekannt ist.

Das erstinstanzliche Gericht hat die Klage der Helikopterunternehmung teilweise gutgeheissen, wogegen die Bergbahnunternehmung Berufung beim Kantonsgericht Wallis hinterlegte. Das Kantonsgericht hat die Berufung teilweise gutgeheissen.

2.3.2 Begründung

Das Kantonsgericht erachtete es nicht als erwiesen, dass ein Angestellter der Bahngesellschaft via KWRO die Rettungskräfte aufgeboten hat, womit nicht von einem Vertragsverhältnis (Auftrag) ausgegangen werden konnte. Dagegen sei gemäss Richtlinien der SKUS und von SBS jede Bahngesellschaft verpflichtet, einen Pisten- und Rettungsdienst zu unterhalten, welcher die Pisten zu kontrollieren und erste Hilfe zu leisten hat, wenn Schneesportler verunfallen. Im vorliegenden Fall konnte nicht ausgeschlossen werden,

dass die Lawine Schneesportler auf der Piste verschüttet hat. In solchen Fällen obliegt es der Bahngesellschaft, im Falle eines Lawinenabgangs unverzüglich die erforderlichen Rettungsmassnahmen in die Wege zu leiten. Aus diesem Grund hielt das Kantonsgericht fest, es liege «Geschäftsführung ohne Auftrag» gemäss Artikel 419 OR vor. Die Helikopterunternehmung war somit nach Eingang der Alarmierung verpflichtet, die Rettungsaktion so durchzuführen, wie es der mutmasslichen Absicht der Bahngesellschaft entsprach. War aber die Durchführung der Rettungsaktion im Interesse der Bahngesellschaft, ist diese grundsätzlich verpflichtet, der Helikopterunternehmung die Auslagen zu ersetzen, dies gemäss Artikel 422 OR.

2.4 Urteil des Schweizerischen Bundesgerichts vom 28. Oktober 2015 (6B_410/2015)

2.4.1 Sachverhalt

X war im Skigebiet A am Nachmittag mit einer Gruppe von Skifahrern (5 Kinder von 10 bis 18 Jahren und eine erwachsene Person) auf der Piste Nr. 29 unterwegs. Es herrschte für dieses Skigebiet am Unfalltag die Lawinengefahrenstufe erheblich (Stufe 3). Im Skigebiet im Bereich der Unfallstelle wurden am Morgen per Helikopter 4 Sprengladungen abgeworfen, wovon eine mit positiver Wirkung vermerkt war.

X hat sich am betreffenden Tag nicht über die aktuelle Lawinengefahr informiert und auch nicht das Lawinenbulletin konsultiert. Oberhalb eines Restaurationsbetriebes schlug er vor, die markierte Piste zu verlassen und über eine regelmässig genutzte Abkürzung (Variante) auf die darunterliegende Piste und zu dem danebenliegenden Restaurant zu gelangen. Als sich die Gruppe im oberen Bereich eines Grabens befand, ging auf einer Länge von 200 Metern und einer Breite von 20 Metern eine Lawine auf die unterhalb des Grabens verlaufende Piste nieder. X konnte aus der Lawine herausfahren, während 3 hinter ihm fahrende Kinder von der Lawine erfasst, jedoch ohne schwere Verletzungen geborgen werden konnten. Die auf der Piste sich befindlichen Skifahrer konnten rechtzeitig anhalten. Die Bergbahngesellschaft erstattete gegen X bei der Staatsanwaltschaft Strafantrag wegen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB.

Nachdem X in erster Instanz freigesprochen wurde, gelangte sowohl die Staatsanwaltschaft wie auch die Bergbahngesellschaft mit Berufung ans Kantonsgericht. Dieses ist auf die Anschlussberufung der Bergbahngesellschaft nicht eingetreten mit der Begründung, Leib und Leben der Mitarbeiter der Bahngesellschaft seien nicht in Gefahr gebracht worden. Der Ersatz der Rettungskosten sei ein reiner Vermögensschaden und folglich fehle es der Bergbahngesellschaft an der Berufungslegitimation. Die Berufung des Staatsanwaltes hat das Kantonsgericht gutgeheissen und X wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs schuldig gesprochen.

Begründet wurde der Entscheid damit, dass X es gewesen sei, welcher als Führer der Gruppe den Entscheid gefasst habe, die markierte Piste zu verlassen und in einen lawinengefährdeten Hang zu fahren, welcher oberhalb einer markierten Piste liegt. Damit widersprach das Kantonsgericht der lawinentechnischen

Gerichtsexpertise. In dieser Expertise kam der Gutachter zum Schluss, dass es nach der morgendlichen Sprengung für die Sicherungsverantwortlichen nicht vorhersehbar gewesen sei, dass sich beim Befahren dieser wilden Piste eine Lawine lösen würde, da die Piste fachmännisch gesichert worden sei. Somit sei der Lawinenabgang weder für den Pistensicherungsdienst noch für den Schneesportler X vorhersehbar gewesen.

Dem hielt das Kantonsgericht entgegen, dass die Frage der Vorhersehbarkeit nicht anhand des Wissens der Sicherheitsverantwortlichen, sondern anhand des Wissens des Beschuldigten zu beurteilen sei. Von den Sprengungen am Morgen des Unfalltages wusste der Beschuldigte nichts. Dagegen war er sich bewusst, dass er das markierte und gesicherte Pistennetz verlässt. Er kannte das Couloir und seine Steilheit und wusste, dass es noch am Unfallmorgen geschneit hatte und dass im Unfallbereich zwischen 15 und 20 cm Neuschnee lagen. Zudem hätte er bei Konsultation des Lawinenbulletins erkennen können, dass das Befahren des Hanges geeignet ist, eine Lawine auszulösen.

Gegen dieses Urteil hat X in der Folge beim Schweizerischen Bundesgericht Beschwerde hinterlegt und das Schweizerische Bundesgericht hat die Beschwerde gutgeheissen.

2.4.2 Begründung

Das Bundesgericht hielt fest, dass ein Verhalten nur dann sorgfaltswidrig und damit fahrlässig ist, wenn der Täter im Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die Gefährdung des Opfers hätte erkennen können und müssen.

Bei Lawinenunfällen steht die Frage nach der Voraussehbarkeit der Lawinengefahr respektive nach der Wahrscheinlichkeit eines Lawinenniederganges im Vordergrund.

In diesem Zusammenhang hielt das Bundesgericht fest, dass vorliegend ein Lawinenabgang weder für die Sicherheitsverantwortlichen der Bahngesellschaft noch für den Beschwerdeführer erkennbar war, weshalb es an einer Sorgfaltspflichtverletzung des Beschwerdeführers fehlte. Zudem wäre die Lawinengefahr auch bei Kenntnis der Sprengungen nicht vorhersehbar gewesen. Der Entscheid, das gesicherte Pistennetz mit einer Gruppe Kinder bei erheblicher Lawinengefahr zu verlassen, sei zwar nicht nachvollziehbar und verantwortungslos, jedoch mangels objektiv vorhersehbarer Lawinengefahr strafrechtlich nicht sorgfaltswidrig.