

Jahresbericht

2023



SKUS 

Schweizerische Kommission für
Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten

Commission suisse pour la prévention des
accidents sur les descentes pour sports de neige

Commissione svizzera per la prevenzione degli
infortuni su discese da sport sulla neve SKUS

Aux adeptes des sports de neige,

2023 fut pour la SKUS une année de transition. En effet, plusieurs membres ont quitté la commission ou le conseil de fondation après de nombreuses années d'engagement au profit des sports de neige et de la sécurité des infrastructures pour sports de neige. Je les remercie pour leur travail et leur intérêt pour notre domaine d'activités. Nous avons pu prendre congé dans un cadre festif lors d'une séance de la commission.

Après plusieurs années «à plein régime» en matière de revue et d'adaptation de nos directives et recommandations, 2023 fut un peu plus calme et nous a octroyé un petit répit. Les adaptations apportées à nos documents sont mineures mais témoignent de la volonté toujours renouvelée des membres de la SKUS de tenir compte de la réalité du terrain et d'apporter des compléments ou des précisions là où cela se fait sentir.

Les personnes en charge de l'homologation des infrastructures pour sports de neige font un travail admirable sur le terrain afin de garantir la mise en œuvre des directives et recommandations, qui ont pour but principal votre sécurité. Avec des hivers marqués par un enneigement variable, la tâche des responsables de la sécurité n'est pas toujours aisée. Mais c'est en travaillant main dans la main que les parties prenantes en matière de sports de neige peuvent atteindre leur but, quelles que soient les conditions.

Traditionnellement, la SKUS sort de ses murs et va humer l'air des Alpes afin de constater *de visu* si les réflexions menées via Teams ou lors de nos séances de travail portent leurs fruits et sont en adéquation avec la réalité du terrain. Nos yeux et nos oreilles sont toujours grand ouverts et nos membres ravis de pouvoir dévaler quelques belles pentes enneigées.

Je vous souhaite une bonne lecture!

A handwritten signature in blue ink that reads "Nicolas Duc". The signature is stylized, with the first letter 'N' being particularly large and the 'Duc' part written in a cursive-like script.

Nicolas Duc, dr en droit
Président de la SKUS et du conseil de fondation

Lausanne, le 25 mars 2024

Inhalt

Inhalt	5
I. Personelles	7
II. Jahresrückblick	8
III. Jahresrechnung 2023	9
IV. 36. Sitzung Stiftungsrat	10
V. Kommissionssitzungen (111.-115.)	11
VI. Gesetzgebung und Rechtsprechung	12
1. Gesetzgebung	12
2. Rechtsprechung	12
2.1 Sturz über nicht präparierte Kuppe auf der Piste (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 21. November 2023)	12
2.2 Unfall im freien Gelände 1 – Sturz über durch Pistenmaschinen geschaffene Schneemauer (Urteil des Regionalgerichts Maloja vom 24. Mai 2022)	13
2.3 Unfall im freien Gelände 2 (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden, Abteilung III, vom 5. Januar 2024)	15
2.4 Unfall im freien Gelände 3 – Tödlicher Sturz in Gletscherspalte auf geführter Skitour (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 21. Februar 2022)	16
2.5 Schlittelunfall (Urteil 7B_11/2022 des Bundesgerichts vom 6. Oktober 2023)	17
2.6 Snowparkunfall (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft des Kantons Obwalden vom 22. August 2023)	18
2.7 Kollisionsunfall 1 (Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Graubünden vom 1. Juni 2023)	19
2.8 Kollisionsunfall 2 (Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 5. Dezember 2023)	19
2.9 Störung des öffentlichen Verkehrs 1 (Nichtanhandnahmeverfügung Staatsanwaltschaft Graubünden, Geschäftsleitung, vom 23. August 2023)	20
2.10 Störung des öffentlichen Verkehrs 2 (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 16. Januar 2023)	20
VII. Betrieb von Kleinskiliften und Förderbändern	22
VIII. Design und Sicherheit – kein Widerspruch	25
IX. Infrastrukturmassnahmen Wintersport	27

I. Personelles

Im vergangenen Jahr 2023 ergaben sich aufgrund von Kündigungen in der BFU und Pensionierung bei Swiss-Ski personelle Änderungen im Stiftungsrat und in der Kommission. Alle Sitze konnten übergangslos neu besetzt werden.

Stiftungsrat

Austritte: Regula Hartmann, BFU, und Gary Furrer, Swiss-Ski

Eintritte: Othmar Brügger, BFU, und Adrian Albrecht, Swiss-Ski

Kommission

Austritte: Hansjürg Thüler, BFU, und Gary Furrer, Swiss-Ski

Eintritte: Benedikt Heer, BFU, und Osi Inglin, Swiss-Ski

Der Präsident und die Geschäftsführerin danken allen Mitgliedern herzlich für ihren wertvollen Einsatz in der SKUS. Möge die Arbeit im Stiftungsrat wie auch in der Kommission weiterhin bereichern und Freude bereiten.

II. Jahresrückblick

Die SKUS (**Kommission**) hielt im Jahr 2023 insgesamt fünf Sitzungen ab. Einige davon fanden als reine Online-Meetings, andere in hybrider Form (online und vor Ort in Bern) statt.

- 111. Sitzung am 26. Januar 2023 (exklusiv online über Teams)
- 112. Sitzung am 20. April 2023 in Bern (vor Ort im Berner Generationenhaus)
- 113. Sitzung am 4. Juli 2023 (exklusiv online über Teams)
- 114. Sitzung am 12. September 2023 (exklusiv online über Teams)
- 115. Sitzung am 21. November 2023 (exklusiv online über Teams)

Das Geschäftsjahr 2023 lief relativ ruhig, nach mehreren Jahren mit Anpassungen unserer Richtlinien. Die Kommission konnte anlässlich ihrer Sitzungen verschiedene Praxisthemen behandeln. Sie konnte auch von verschiedenen Mitgliedern formell und festlich Abschied nehmen.

Der **Stiftungsrat** tagte mit seiner 36. Sitzung am 20. April 2023 ebenfalls im Berner Generationenhaus.

Eine ergänzende Darlegung der Aktivitäten, der erzielten «Resultate» und der Schwerpunktthemen im Jahr 2023 finden sich in Kap. V. «Kommissionssitzungen».

III. Jahresrechnung 2023

Die **Betriebsrechnung** 2023 der SKUS schliesst am 31. Dezember 2023 bei einem Ertrag von CHF 20 425.55 und einem Aufwand von CHF 11 802.45 mit einem Ertragsüberschuss von CHF 8 623.10 ab.

Das positive Jahresergebnis von CHF 8 623.10 wird dem freien Stiftungskapital zugeführt. Dieses beträgt somit per 1. Januar 2024 CHF 71 019.50.

Das **Budget** 2023 sah einen Ertragsüberschuss von CHF 800.00 vor. Dieser fiel nun um fast CHF 8000.00 höher aus. Die Hauptursachen dafür:

- Tiefere Kosten als budgetiert bei den Sitzungsgeldern und Verpflegung/Infrastruktur, denn vier von fünf Sitzungen fanden online statt.
- Für den Druck der RABU und PBs wurden rund CHF 1300.00 budgetiert. Es wurde jedoch entschieden, diese nicht mehr zu drucken, sondern als PDF zur Verfügung zu stellen.

Alle übrigen Angaben im Budget 2023 liegen nahe bei den effektiven Ausgaben, wie sie in der Rechnung 2023 ausgewiesen werden.

Jahresrechnung sowie Jahresbericht 2023 wurden anlässlich der ordentlichen Jahressitzung des Stiftungsrats vom 25. März 2024 einstimmig genehmigt.

IV. 36. Sitzung Stiftungsrat

Die 36. Sitzung des Stiftungsrats fand am 20. April 2023 im Generationenhaus in Bern statt.

Anlässlich dieser Sitzung wurden die Jahresrechnung 2022 und der Jahresbericht 2022 genehmigt. Ebenfalls genehmigt wurden das Tätigkeitsprogramm 2023 sowie das damit zusammenhängende Budget 2023.

An dieser Stelle wird festgehalten, dass die vom Stiftungsrat im Jahr 2021 bewilligte Namensänderung der SKUS, die neu

«Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportanlagen»

heissen soll, noch immer bei der Stiftungsaufsicht hängig ist. Der Präsident und die Geschäftsführerin sind bestrebt, diese Pendeuz im Jahr 2024 erledigen zu können.

Die scheidenden Mitglieder R. Hartmann, G. Furrer und H. Thüler wurden verabschiedet und verdankt.

V. Kommissionssitzungen (111.-115.)

An den fünf im Jahr 2023 durchgeführten Sitzungen der SKUS wurden verschiedene Themen besprochen.

Es wurden in den Richtlinien noch zwei Themen angepasst. Zum einen erarbeitete eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von R. Ratti von Swiss Snowsports eine Empfehlung, vormals Richtlinie für Einsteiger und Einsteigerinnen, beim Snowboarden einen Handgelenkschutz zu tragen.

Zudem wurde bei den Snowparks noch klarer formuliert, für welche Nutzerinnen und Nutzer die XL-Elemente vorgesehen sind.

SBS hat die Gütesiegeltafel für geprüfte Schneesportanlagen angepasst und in der SKUS wurde diese verabschiedet.



Zudem lag eine Anfrage von Ravach Parks vor, welche bis zum Jahresende einvernehmlich mit B. Heer und R. Pajarola behandelt und abgeschlossen wurde.

Die BFU hat in Zusammenarbeit mit SBS das neue Portal «Infrastrukturmassnahmen Wintersport» erstellt. Hier werden Good-Practice-Beispiele für Infrastrukturmassnahmen für Pistenpatrouilleure eingetragen und ausgetauscht.

Neben diesen Arbeiten hat die SKUS zudem wie üblich die **Statistik und die Entwicklung der Unfälle** wie auch die **Entwicklung der Rechtsetzung** und der **Rechtsprechung** im Bereich Schneesport vertieft analysiert und beobachtet.

VI. Gesetzgebung und Rechtsprechung

1. Gesetzgebung

Auf Gesetzgebungsebene gibt es im Bereich Schneesport in der Schweiz für das Jahr 2023 keine relevanten Neuerungen oder Gesetzesänderungen zu vermerken.

2. Rechtsprechung

2.1 Sturz über nicht präparierte Kuppe auf der Piste (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 21. November 2023)

2.1.1 Sachverhalt

X. fuhr am 27. Februar 2022 im Skigebiet Torrent auf der rot markierten Skipiste Nr. 11 von der Rinderhütte in Richtung Mittelstation der Gondelbahn «Flaschen». Oberhalb der Mittelstation wird die Piste geländebedingt durch eine nach links neigende Kuppe kurzzeitig geteilt und vereint sich anschliessend wieder. Die zwischen 7 bis 8,5 Meter breite Kuppe weist zu den jeweiligen Pistenabschnitten eine Höhendifferenz von 3,5 bis 4,12 Metern auf.

X. fuhr im linken Teil der höher gelegenen Piste in weiten Schwüngen zügig und in «kompakter Haltung» talwärts. Aus nicht näher bekannten Gründen hob sie auf dem oberen Kuppenrand ab, machte einen «Sprung» die Kuppe hinunter und stürzte bei der Landung heftig – mit schweren Verletzungsfolgen.

Am Unfalltag herrschte schönes, kaltes Wetter, und an der Unfallstelle lag Hartschnee. Die Kuppe war aufgrund der zu geringen Schneemenge nicht maschinell präpariert. Markierungen waren bei der Unfallstelle keine angebracht. Das Verfahren wegen fahrlässiger, schwerer Körperverletzung gegen Unbekannt wurde eingestellt.

2.1.2 Begründung

Bei der Piste Nr. 11 handelte es sich um eine einzige Piste. Eine Präparation der geländebedingten Kuppe war im Unfallzeitpunkt aufgrund der dünnen Schneedecke nicht möglich und auch nicht angezeigt. Kuppen sind auf Pisten grundsätzlich keine atypische, aussergewöhnliche, inadäquate oder fallenartige Erscheinung, mit der die Pistenbenützer nicht rechnen müssen. Sie sind vielmehr eine typische Geländegegebenheit, welche die Pistentopografie vielerorts prägt. Es bestand auch keine Absturzgefahr, denn eine solche ist nach den SBS-Richtlinien (N. 153) nur anzunehmen, wenn ein Schneesportler, der über eine Geländekante gerät, unabhängig von seiner Geschwindigkeit unweigerlich und unaufhaltsam in die Tiefe fällt. Vorliegend fiel das Gelände nicht abrupt ab, sondern es handelte sich um eine konkave Kuppe. Deren Gefälle betrug im oberen Bereich 20° und erreichte erst am unteren Ende einen Höchstwert von 46°. Durchschnittlich wies die Kuppe ein Gefälle von 30° auf. Im offenen Gelände dürfen rote Pisten auf kürzeren Teilstücken ein Längs- oder Quergefälle von 25° übersteigen, wobei das Teilstück in einem angemessenen Verhältnis zur Gesamtlänge der Piste stehen muss. Dies war bei Kuppe mit einer Breite von 7 bis 8,5 Metern fraglos der Fall. Auch der Höchstwert von 46° am Ende der Kuppe war weder aussergewöhnlich noch derart steil, dass dieser für den Sturz kausal gewesen sein muss, zumal kein abrupter Übergang von flach auf steil in Frage stand. Das Gelände war an dieser Stelle im Übrigen sehr übersichtlich und die Kuppe bei den herrschenden guten Sichtverhältnissen auch leicht erkennbar.

X. konnte daher erkennen, dass das Gelände nach links erheblich abfiel, nicht präpariert und für einen Sprung nur bedingt geeignet war. Zudem kannte X. die örtlichen Verhältnisse, da sie seit drei Jahren ihre Ferien im Skigebiet verbracht hatte, dort regelmässig Ski gefahren war und die Piste bereits vor dem Unfall befahren hatte. Bei angemessener Fahrweise konnte die nicht

präparierte Kuppe auch befahren werden. Sie stellte keine fallenartige Gefahr dar, wovon auch die zahlreichen Fahrspuren auf der Kuppe zeugten. Die Piste musste folglich nicht mit schwarz-gelben Gefahrenstangen signalisiert oder der Verlauf der Kuppe ausgeglichen werden. Die Piste Nr. 11 war am 27. Februar 2022 richtlinienkonform gesichert. Eine für den Sturz von X. kausale Sorgfaltspflichtverletzung des Pisten- und Rettungsdienstes lag nicht vor.

2.1.3 Anmerkung

Gemäss SKUS-Richtlinien Ziff. 7 sind Pisten «präparierte» Schneesportflächen. Entsprechend gehört die Präparation zur Herrichtung der Piste vor der erstmaligen Verkehrseröffnung (SBS-Richtlinien N. 14). Im Rahmen des Unterhalts muss die Piste in der Folge nicht jeden Tag präpariert werden, grundsätzlich aber nach einem grösseren Schneefall (SBS-Richtlinien N. 21). Es liegt nun allerdings in der Natur der Sache, dass Pisten bei prekären Schneebedingungen unter Umständen nicht mehr durchgehend präpariert werden können. So sind in schneearmen Wintern oder im Frühjahr gegen Ende der Saison Ausaperungen auf Pisten keine seltene Erscheinung. Auch vorliegend unterblieb die Präparierung der Kuppe nicht aus Nachlässigkeit, sondern weil die Schneedecke dort zu dünn war. Die Richtlinien schliessen Teilflächen, die aufgrund der Schneesituation nicht (mehr) präpariert sind, nicht per se aus (vgl. SBS-Richtlinien N. 25 betreffend Ausaperungen). Ausaperungen gelten wie Vereisungen oder Verwehungen als Pistenschwierigkeiten, welche die Schneesportlerinnen und Schneesportler grundsätzlich selbst meistern müssen; eine Kennzeichnung oder Behebung ist nur an den eigentlichen Schlüsselstellen der Piste geboten (SBS-Richtlinien N. 25). Aus Sicht der Verkehrssicherungspflicht stellt sich mithin die Frage, ob ein nicht präpariertes Teilstück für die Pistenbenützerinnen und Pistenbenützer eine fallenartige Gefahr oder – namentlich wenn Steine oder Felsen zum Vorschein kommen – ein kollisionsträchtiges gefährliches Hindernis darstellt. Mangels Kollision stand vorliegend nur Ersteres zur Diskussion.

Gemäss den Richtlinien müssen solche Hindernisse signalisiert werden, «die bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht bzw. nicht rechtzeitig erkannt werden können und wie eigentliche Fallen wirken, weil sie unerwartet und überraschend auftreten» (SBS-Richtlinien N. 136; SKUS-Richtlinien Ziff. 28). Die Erkennbarkeit von Hindernissen beurteilt sich dabei «aus der Warte eines verantwortungsbewussten Pistenbenützers, der in Beachtung der FIS-Regel 2 auf Sicht fährt und Geschwindigkeit und Fahrweise den gegebenen Gelände-, Pisten- und Witterungsverhältnissen anpasst» (SBS-Richtlinien N. 137). Die Schneesportlerinnen und Schneesportler haben «all jene Schwierigkeiten selber zu meistern, die sich aus dem Gelände (Wellen, Buckel, Mulden usw.) ergeben» (SKUS-Richtlinien Ziff. 2). Zu den typischen Geländegegebenheiten zählen auch Kuppen (STIFFLER, Schweizerisches Schneesportrecht, 2. Aufl. 2002, Rz. 75). Da es im zu beurteilenden Fall zudem keine Anhaltspunkte dafür gab, dass die fehlende Präparierung der Kuppe für den Sturz relevant war, rechnete die Staatsanwaltschaft den Unfall folgerichtig der Eigenverantwortung der Skifahrerin zu.

2.2 Unfall im freien Gelände 1 – Sturz über durch Pistenmaschinen geschaffene Schneemauer (Urteil des Regionalgerichts Maloja vom 24. Mai 2022)

2.2.1 Sachverhalt

Am 25. Januar 2019, kurz vor 10.00 Uhr, fuhr ein Bergführer mit einer Gruppe von sieben Schneesportlern von der Bergstation Corvatsch los, um ins Val Roseg abzufahren. Nach einem kurzen Stück auf der markierten, mit einem Wimpelseil gegen das übrige Gelände getrennten Skipiste «Standard» Nr. 1 hielt die Gruppe in der ersten Linkskurve an, wo die Variantenfahrt in Richtung Val Roseg, Georgi Gletscher und Coaz-Hütte abzweigt und wo auch die SKUS Tafel Nr. 12 positioniert war. Der 30–35° steile, rund 40 Meter lange Hang unmittelbar unter der

markierten Abfahrt machte an diesem Morgen den Anschein einer oft befahrenen Piste, da u. a. an dieser Stelle Variantenfahrer häufig die gesicherte Abfahrt verlassen. Am Halteort instruierte der Leiter die Gruppe über die weiteren Sicherheitsmassnahmen für die Abfahrt und fuhr anschliessend an erster Stelle los. X., die über eine Ausbildung als Sportlehrerin mit Schwerpunkt Skilaufen verfügte, folgte ihm unmittelbar nach. Bei der Fahrt über den ruppigen und harten Hang stürzte sie ohne Dritteinwirkung und rutsche die steile Fläche hinunter. Da im Bereich des Hangfusses der Pistendienst den Schnee mit Pistenmaschinen zu einem Schneedepot verschoben hatte, befand sich dort zu jenem Zeitpunkt, rund 40 Meter unterhalb der markierten Piste, eine etwa 4,20 Meter hohe Schneemauer. X stürzte in der Folge über diese Mauer auf den planierten Werkplatz und zog sich dadurch multiple Frakturen und Verletzungen zu. Gestützt auf diesen Sachverhalt erhob die Staatsanwältin Anklage gegen den Pistenchef und verlangte dessen Verurteilung wegen fahrlässiger einfacher Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB. X. hat sich als Privatklägerin konstituiert. Das Regionalgericht Maloja sprach den Pistenchef vom Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung frei.

2.2.2 Begründung

Der Angeklagte war als Pistenchef zum Unfallzeitpunkt für die Pistensicherung und -signalisation des Sportgeländes zuständig und hatte damit eine Garantenstellung in diesem Bereich.

Wie weit die Verkehrssicherungspflicht im Einzelnen reicht, hängt von den Gegebenheiten des Einzelfalls ab. Als Massstab zur Prüfung einer allfälligen Pflichtverletzung zog das Gericht praxismässig die SKUS- und SBS-Richtlinien heran, interessanterweise allerdings nicht nur die im Unfallzeitpunkt geltende Ausgabe 2015, sondern zur Konkretisierung der normierten Pflichten zugunsten des Beschuldigten auch die im Dezember 2019 vollständig überarbeitete SBS-Richtlinie. Dies mit der Begründung, dass die SBS-Richtlinie die SKUS-Richtlinie konkretisiere, nicht mal ein Jahr nach dem Unfall in Kraft getreten sowie unter Berücksichtigung der in der Praxis gesammelten Erfahrungen und der neusten Gerichtspraxis zur Verkehrssicherungspflicht erlassen worden sei.

Das Gericht hielt sodann fest, dass räumlich nur eine Haftung für die vom Verkehrssicherungspflichtigen markierten und dem Publikum zur Verfügung gestellten Schneesportabfahrten bestehe. Das freie Schneesportgelände werde nicht gesichert. Dies gelte auch für Variantenabfahrten und Freeride Areas. Wer die Leistungen aus Verkehrssicherungspflicht beanspruchen wolle, habe sich an die markierten Abfahrten zu halten. Die Verunfallte war ausserhalb der markierten Piste ohne Dritteinwirkung gestürzt und die fragliche Schneemauer befand sich 40 Meter unterhalb der markierten Piste. Der Beschuldigte hatte somit keine Pflicht, den Hang im freien Schneegelände zu markieren, herzurichten, zu kontrollieren oder vor alpinen Gefahren zu sichern. Im Gegenteil hatte er vielmehr jede Signalisation zu unterlassen.

Die Abzweigungen zu wilden Pisten oder Varianten sind gemäss den Richtlinien ausnahmsweise örtlich mit der Warntafel Nr. 12 zu kennzeichnen, wenn nichtvertraute Benützerinnen und Benützer die Piste verlassen und auf eine wilde Piste oder Variante gelangen können, die aussergewöhnliche, d. h. besonders grosse bzw. für das alpine Gelände atypische fallenartige Gefahren birgt. Gemäss SBS-Richtlinie 2019 N. 126 sind im alpinen Gelände unter anderem künstliche Hindernisse, mit denen bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen vernünftigerweise nicht gerechnet werden muss und die auch für einen vorsichtigen Schneesportler nur schwer erkennbar, mithin fallenartig sind, als atypisch zu bezeichnen. Gestützt auf diese Bestimmung betrachtete das Gericht die Schneemauer als eine atypische Gefahr, vor der die Schneesportler bei der Abzweigung mit der unter den damaligen SKUS-/SBS-Richtlinien massgebenden Tafel Nr. 12 mit dem damals geltenden Wortlaut («Achtung: Hier keine markierte und kontrollierte

Abfahrt») gewarnt werden mussten. Da diese Tafel korrekt positioniert war, konnte dem Pistenchef folglich kein Vorwurf gemacht werden. Das Gericht trat damit der Auffassung der Staatsanwaltschaft entgegen, wonach mit der Tafel 12 nicht vor künstlichen Gefahren im freien Gelände gewarnt werde.

Zur Begründung wird ferner auf die in den revidierten Richtlinien für Abfahrten präzisierte Pflicht hingewiesen, die verlangt, dass in unmittelbarer Nähe der Mittelmarkierung (maximal 15 Meter entfernt) die von Menschenhand geschaffenen fallenartigen Hindernisse signalisiert werden (SKUS-Richtlinien 2019 Ziff. 30; SBS-Richtlinien 2019 N. 151). Die Schneemauer befand sich 40 Meter von der Piste entfernt und war im Umkehrschluss nicht mehr von dieser Signalisationspflicht erfasst.

Schliesslich war zu beachten, dass der Bergführer die Gruppe wie folgt instruiert hatte: «Er sagte uns, dass hinten Spuren von Pistenmaschinen sind. Wir werden später daran vorbei oder hinten durchkommen. Wir wollen vorsichtig fahren.» Der Gruppe war somit bereits vor dem Befahren des Hangs im freien Gelände bekannt, dass dort Arbeiten mit Pistenbearbeitungsmaschinen vorgenommen wurden. Eine zusätzliche Tafel mit dem Hinweis auf die Schneemauer in 40 Metern Entfernung, die nicht in Fahrtrichtung lag, hätte die Gruppe nicht mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit von der geplanten Route ins Val Roseg abgehalten.

2.2.3 Anmerkung

Ob es sich bei der Schneemauer wirklich um eine atypische, d. h. fallenartige, weil nicht bzw. nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr handelte, ist fraglich, denn die Skifahrerin stürzte ja nicht beim Fahren unvermittelt über eine (objektiv überraschend auftretende) Schneemauer. Vielmehr unterlief ihr ein Fahrfehler und sie rutsche deswegen den 30–35° steilen Hang in Richtung Schneemauer hinunter. Absturzgefährliche Stellen und Passagen im freien Gelände sind für vorsichtige Schneesportlerinnen und Schneesportler in aller Regel gut vermeidbar und gelten nicht als Gefahr, vor der spezifisch gewarnt werden müsste (SBS-Richtlinien N. 125). Deshalb müssen solche Stellen auch bei den gelb markierten Abfahrten nicht signalisiert und abgesperrt werden, wenn sie sich ausserhalb des gesicherten Korridors von max. 15 Metern Radius ab Mittelmarkierung befinden (SKUS-Richtlinien Ziff. 31). Ob die Stelle nun geländebedingt oder künstlich geschaffen ist, macht in diesem Kontext wertungsmässig keinen Unterschied.

Wichtig und richtig ist die Feststellung, dass die Tafel 12, sei es in ihrem früheren oder heutigen Wortlaut («Achtung Alpine Gefahren») auch vor für das alpine Gelände atypischen, fallenartigen Gefahren warnt, die auch künstlich geschaffen sein können. Dies folgt klar aus SKUS-Richtlinien Ziff. 27 i. V. m SBS-Richtlinien N. 126 und 129.

2.3 Unfall im freien Gelände 2 (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden, Abteilung III, vom 5. Januar 2024)

2.3.1 Sachverhalt

Am 3. April 2023 ging bei der Kantonspolizei Graubünden die Meldung ein, wonach es im freien Gelände östlich der blauen Piste Nr. 30 im Skigebiet Flims Laax Falera zu einem schweren Skiunfall gekommen sei. Weiter wurde mitgeteilt, dass der Pistenrettungsdienst vor Ort und die REGA aufgeboden worden sei. Der Arzt der REGA-Crew stellte in der Folge den Tod einer weiblichen Person fest.

Die Staatsanwaltschaft Graubünden Abteilung III stellte nach polizeilichen Ermittlungen sowie amtsärztlichen Abklärungen das Strafverfahren zur Abklärung des tödlichen Skiunfalls ein.

2.3.2 Begründung

Die Ermittlungen und amtsärztlichen Abklärungen ergaben keine Anhaltspunkte dafür, dass der Tod auf eine strafbare Handlung Dritter zurückzuführen gewesen wäre. Die Unfallstelle befand sich im freien Gelände, ca. 18 Meter östlich vom Pistenrand der Piste Nr. 30, weshalb eine spezielle Sicherungspflicht entsprechend den SKUS-Richtlinien entfällt.

2.3.3 Anmerkung

Die Sachverhaltsschilderung fällt sehr knapp aus. Wie den Pressemitteilungen entnommen werden kann, handelte es sich bei der Verunfallten um ein 13-jähriges Mädchen aus Grossbritannien, das zusammen mit ihrem Vater ausserhalb der Skipisten unterwegs war, als sie beim Befahren eines steilen Abhangs zu Fall kam und gegen einen Felsen prallte. Felsdurchsetztes Gelände gehört zu den typischen Gefahren des alpinen Geländes, mit denen rechnen und denen eigenverantwortlich vorbeugen muss, wer abseits der Pisten unterwegs ist (SBS-Richtlinien N. 123).

2.4 Unfall im freien Gelände 3 – Tödlicher Sturz in Gletscherspalte auf geführter Skitour (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 21. Februar 2022)

2.4.1 Sachverhalt

M, B, Z, S, F und H buchten bei B (diplomierter Berg- und Skiführer UIAGM) eine 5-tägige «Skitour Monte Rosa» vom 12. bis 16. Mai 2021. Am 14. Mai 2021 war der Aufstieg von der Monte-Rosa-Hütte über den Grenzgletscher bis zur Signalkuppe mit anschliessender Abfahrt via Aufstiegsroute zurück zur Monte-Rosa-Hütte geplant. Um 5.30 Uhr startete die Gruppe den Aufstieg in der Aufstiegsspur zweier Tourenggruppen, die ebenfalls mit Bergführern unterwegs waren. Es herrschten gute Sicht- und Wetterverhältnisse und es lagen 20–40 Zentimeter Neuschnee. Auf dem Grenzgletscher seilten sie sich an und stiegen angeseilt bis zur Signalkuppe (4554 m. ü. M) hoch (Ankunft um ca. 13.00 Uhr). Nach dem Abseilen und einer 30-minütigen Pause bereiteten sie sich auf die Abfahrt vor. Gemäss F schärfte B der Gruppe vor der Abfahrt ein, dass sie zielgenau auf ihn zu und nicht zu weit von seiner Spur entfernt fahren sollten. Zudem bestimmte B die Abfahrtsreihenfolge. Kurz oberhalb der späteren Unfallstelle hielt B die Gruppe nochmals an und erklärte den heiklen Abschnitt, der vor der Gruppe lag. Sie würden nur kurze Abschnitte fahren mit Sichtkontakt zum ihm. Sie sollten immer auf ihn zufahren, damit sie sich an ihm orientieren könnten, und oberhalb von ihm abschwngen, nicht zu weit von seiner Spur abweichen und im Bereich der Aufstiegsspur abfahren.

Auf dem Grenzgletscher hielt der Bergführer B an, um alle oberhalb von ihm zu versammeln und sie danach die folgende, enge Passage seitlich abrutschen zu lassen. Unmittelbar bevor F, der B als Erster in der angewiesenen Spur folgte, rund 15 Meter oberhalb von B anhielt, fuhr Z auf der rechten Seite an F in einem Abstand von etwa 2 Metern vorbei. F stand bereits still, als Z rund zwei Meter weiter unten sein Splitboard abschwang und auf einer zugeschnittenen, optisch nicht erkennbaren Gletscherspalte anhielt. Sogleich fiel die Schneebrücke zusammen und Z fiel in freiem Fall rund 25 Meter tief in die Gletscherspalte. Gegen 15.49 Uhr konnte Z durch die aufgebotene Air Zermatt geborgen werden. Unter Reanimation wurde er nach Zermatt geflogen, wo der Notarzt der Air Zermatt nur noch den Tod von Z feststellen konnte. Das Strafverfahren wegen fahrlässiger Tötung nach Art. 117 StGB gegen den Bergführer B wurde eingestellt.

2.4.2 Begründung

Einem Gutachten vom 4. Oktober 2021 konnte entnommen werden, dass B keine Sorgfaltspflichtverletzungen vorzuwerfen waren. Insbesondere war die Routenwahl den

Verhältnissen angemessen, das Opfer korrekt instruiert worden und ein Anseilen unter den gegebenen Umständen (Sicht, Schneebeschaffenheit, vorhandene Spuren, Fähigkeit der Teilnehmer) bei Einhaltung der von B erfolgten Weisungen nicht geboten. B hat sich somit nichts zuschulden kommen lassen.

2.4.3 Anmerkung

Der vorliegende Unfall ereignete sich weitab eines Skigebiets. Er zeigt anschaulich, dass auch dann, wenn man für Skitouren im freien Gelände einen Bergführer engagiert, ein (selbst zu tragendes) alpines Risiko verbleiben kann, insbesondere wenn Instruktionen des Bergführers missachtet werden.

2.5 Schlittelunfall (Urteil 7B_11/2022 des Bundesgerichts vom 6. Oktober 2023)

2.5.1 Sachverhalt

Am 21. Februar 2020 wurde im Skigebiet X. eine blaue Piste zum Schlitteln freigegeben. Um ca. 21.00 Uhr kollidierte eine Schlittlerin (A) frontal mit einem Holzpfosten der Pistenabspernung und musste mit dem Helikopter ins Spital geflogen werden. Sie erlitt zahlreiche komplizierte Frakturen am Becken und Oberkörper mit kreislaufrelevanten Blutungen, Verletzungen an Herz und Lunge und eine Skalpierung. Nach mehrfachen Operationen der Beckenfraktur stellte sich eine Blasenspeicherstörung ein.

Am 30. November 2021 stellte die Staatsanwaltschaft das Verfahren gegen den Pistenchef, die Pistenpatrouilleurin und den mittlerweile verstorbenen Geschäftsführer der Pistenbetreiberin wegen fahrlässiger Körperverletzung ein und verwies die Zivilklage von A auf den Zivilweg. Sowohl das Kantonsgericht Freiburg wie auch das Bundesgericht weisen die dagegen erhobene Beschwerde ab.

2.5.2 Begründung

Die Grundsätze der SKUS- und SBS-Richtlinien betreffend den Schutz vor Hindernissen sind sinngemäss auch auf Schlittelanlagen anwendbar (vgl. SKUS-Richtlinien Ziff. 75). Die Vorinstanz (Kantonsgericht) hatte einlässlich begründet, weshalb die Einstellungsverfügung nach diesen Grundsätzen korrekt und zu schützen war. In tatsächlicher Hinsicht stand fest, dass der Holzpfosten, mit dem A kollidierte, mit einer gut sichtbaren, orangen Schutzmatte markiert und von Weitem erkennbar war. Die Vorinstanz erwog schlüssig, dass diese Markierung genügte. Der Holzpfosten war nach einem kurvenlosen Flachstück platziert, und nicht etwa am Fuss des Steilhangs. Zudem verengte sich die Piste nicht erst beim Holzpfosten, sondern bereits zuvor. Die Vorinstanz verfiel nicht in Willkür und verletzte auch sonst nicht den Grundsatz «in dubio pro duriore», wenn sie zum Schluss gelangte, die Beschwerdeführerin hätte ihre Fahrweise den örtlichen Begebenheiten anpassen und einen genügenden Sicherheitsabstand zum Rand einhalten müssen, zumal der Holzpfosten von Weitem gut erkennbar war. Nichts ändert daran, dass der Pfosten orange markiert war, und nicht mit gelb-schwarzen Stangen und Wimpeln. Die Vorinstanz durfte angesichts der konkreten Verhältnisse annehmen, dass es nicht erforderlich war, den Holzpfosten über die Markierung hinaus zu sichern. Damit erübrigten sich weitere Ausführungen zur Eventualbegründung der Vorinstanz, wonach der fragliche Holzpfosten für einen Schlittelunfall genügend gepolstert gewesen sei. Die Vorinstanz durfte die Einstellungsverfügung stützen, ohne den Grundsatz zu verletzen.

2.5.3 Anmerkung

Hervorzuheben ist, dass das Bundesgericht in seiner Entscheid explizit die SBS-Richtlinien N. 140 bestätigt. Diese anlässlich der Revision 2019 aufgenommene Richtlinie legt fest, unter

welchen Bedingungen ein «besonders kollisionsträchtiges Hindernis» anzunehmen ist, welches zu polstern oder durch Absperrung zu entschärfen ist. Sie lautet wie folgt:

«Wenn Stürze auch zu den typischen Risiken des Schneesports zählen, bedeutet dies nicht, dass eine Kollision mit einem Hindernis in jedem Fall unvermeidbar wäre und deshalb jedes Hindernis gesichert werden müsste. Einerseits müssen auch die Benutzer dem Sturzrisiko Rechnung tragen, in dem sie entweder einen Sicherheitsabstand zum Hindernis einhalten oder besonders vorsichtig fahren. Massstab bilden dabei das vom Schwierigkeitsgrad der Piste her verlangte Fahrkönnen und die verantwortungsbewusste Fahrweise. Andererseits muss die Piste so beschaffen sein, dass man bei einem Sturz geländebedingt zwangsläufig in das Hindernis zu gleiten droht. Dies setzt jedenfalls ein erhebliches Gefälle zum Hindernis hin voraus». Hindernisse sind somit zu sichern, wenn die nahe Gefahr besteht, dass man auch bei vorsichtiger und angepasster Fahrweise stürzt und aufgrund der Geländegegebenheiten in das Hindernis rutscht.

2.6 Snowparkunfall (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft des Kantons Obwalden vom 22. August 2023)

2.6.1 Sachverhalt

Am 17. Januar 2022 fuhr X. mit seinen beiden erwachsenen Töchtern zum Skifahren auf die Melchsee-Frutt. Dort angekommen, begaben sie sich mit dem Sessellift bei gutem Wetter auf die Piste Erzegg. Bei der anschliessenden Fahrt auf der blauen Piste fuhren sie bei bester Sicht, die beiden Töchter vorneweg, ungewollt in den Snowpark Erzegg ein. Während die eine Tochter die Parkhindernisse umfuhr, geriet die andere auf eine Schneeschanze, konnte dort aber anhalten. Demgegenüber gelang es X., der ebenfalls auf diesen «Hoger» fuhr, nicht mehr, zu bremsen; er flog über die Schanze und zog sich mehrere Frakturen zu.

Zwei Monate nach dem Unfall stellte X. bei der Staatsanwaltschaft Obwalden Strafantrag gegen unbekannte Täterschaft. Zur Begründung führte er an, der Pistenabschnitt, auf dem er verunfallte, sei weder als Snowpark markiert gewesen noch habe ein Schild die Pistenbenutzer auf die von der Schanze ausgehende ausserordentliche Gefahr aufmerksam gemacht. Dies sei – gerade auf einer blauen Piste – eine krasse Verletzung der Pistensicherheit.

Die Staatsanwaltschaft stellt das Verfahren nach Klärung des Sachverhalts ein.

2.6.2 Begründung

Wie der Pistenchef zeigen und belegen konnte, befand sich der Snowpark Erzegg seit Jahren an derselben Stelle und wurde über die Jahre immer in gleicher Weise gegenüber der Piste mit einem schwarz-gelben Wimpelseil abgesperrt und am Ein- und Ausgang signalisiert. Namentlich war am pistenmaschinenbreiten Eingang die offizielle Snowparktafel (SKUS-Richtlinien Ziff. 81, Nr. 22) angebracht. Absperrung und Signalisation wurden nicht nur jeweils am Morgen vor der Öffnung des Snowparks durch einen Pistenpatrouilleur kontrolliert, sondern auch tagsüber und abends nach Pistenschluss beim Shapen der Parkelemente durch ein erfahrenes Shaperteam. Zudem war der Snowpark im Jahr 2019 sowie kurz nach dem Unfall, am 25. Januar 2022, anlässlich der Homologation des Skigebiets für das Gütesiegel «geprüfte Pisten» von den Experten von Seilbahnen Schweiz überprüft und nicht beanstandet worden.

Demgegenüber gab es nur die Behauptung von X., jedoch keinerlei objektive Anhaltspunkte, die darauf hingedeutet hätten, dass die Signalisation nicht wie in der Vergangenheit und auf unzähligen Fotos, Webcam-Screenshots und Videos ersichtlich, angebracht gewesen oder an diesem Tag trotz der seit Tagen guten Wetterbedingungen entfernt worden wäre. Demnach

konnte es keine ernsthaften Zweifel daran geben, dass der Snowpark Erzegg am Unfalltag korrekt und den gesetzlichen Vorgaben entsprechend signalisiert und abgesperrt war.

2.6.3 Anmerkung

Erfolgt eine Anzeige erst Tage oder gar Wochen bis Monate nach dem Unfallereignis, wird sich der Sachverhalt in der Regel nicht mehr in einer für die Anklageerhebung genügenden Weise erstellen lassen. Bloss subjektive Behauptungen der verunfallten Person oder von Gruppenmitgliedern, mit denen diese unterwegs war, dürften hierzu jedenfalls kaum ausreichen. Dessen ungeachtet ist eine Dokumentation der Aufgaben der Patrouilleure und Parkshaper (Pflichtenhefte), der Kontrolltätigkeit und der effektiv durchgeführten Kontrollen empfehlenswert.

2.7 Kollisionsunfall 1 (Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Graubünden vom 1. Juni 2023)

2.7.1 Sachverhalt

Am 23. Januar 2022 ereignete sich im Skigebiet Bambrüesch bei schönem Wetter und guter Sicht zwischen X und Y ein Skiunfall. Die Unfallstelle befand sich im Bereich der roten Skipiste zwischen der Örtlichkeit Dreibündenstein und den Hühnerköpfen auf ca. 2045 Metern über Meer. X fuhr mit Ski am rechten Rand der Piste talwärts. Dabei nahm er die am linken Pistenrand fast parallel, leicht weiter nach vorne versetzt mit einem Snowboard talwärts fahrende Y wahr. Nachdem X und Y einen links resp. rechts von ihnen in der Mitte der Piste stehenden Seilbahnmasten passiert hatten, kollidierte X mit der leicht vor ihm fahrenden Y, worauf diese stürzte und sich als Folge der Kollision und des Sturzes eine dislozierte laterale Claviculafraktur (AO/OTA 15.3 A) links (adominant) zuzog. Y stellte am 21. April 2022 gegen X Strafantrag wegen fahrlässiger Körperverletzung und konstituierte sich als Straf- sowie am 24. Oktober 2022 als Zivilklägerin. Mit Strafbefehl vom 1. Juni 2023 wurde der minderjährige X der fahrlässigen Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig gesprochen und zu einer persönlichen Arbeitsleistung von 1 Tag verpflichtet. Der Entscheid wurde nicht im Strafregister eingetragen. Die unbezifferte Zivilklage wurde auf den Zivilweg verwiesen.

2.7.2 Begründung

X hatte sich aus pflichtwidriger Unvorsicht der leicht vor ihm bzw. geländemässig leicht weiter unten fahrenden Y derart genähert, dass er trotz Ausweichmanöver in diese hineinfuhr und sie damit zu Fall brachte. Er versties damit gegen FIS-Regel 3, wonach der von hinten kommende Skifahrer seine Fahrspur so wählen muss, dass er vor ihm fahrende Schneesportlerinnen und Schneesportler nicht gefährdet.

2.8 Kollisionsunfall 2 (Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 5. Dezember 2023)

2.8.1 Sachverhalt

Am Morgen des 20. Januar 2023 war B mit ihrem Vater G auf der Bettmeralp am Snowboardfahren. Es war sonniges Wetter und es herrschten gute Sicht und Pistenverhältnisse. Zu besagter Zeit war auch H auf seinen Ski unterwegs. Gegen 11.30 Uhr kam es mehrere Meter nach der Einmündung der Skipiste 12b in die Skipiste 12a zwischen B und H zu einer Kollision. B fuhr mit ihrem Snowboard die vor ihr freie Skipiste 12a in normalem, angebrachtem Tempo hinunter. Sie wusste, dass nächstens die Skipiste 12b in die Skipiste 12a einmündete, weshalb sie die Skipiste 12a bewusst in der Mitte hinunterfuhr und einige Meter oberhalb der Einmündung der Skipiste 12b einen Kontrollblick in diese Richtung machte. Da sie niemanden auf der Skipiste 12b heranfahren sah, führte sie ihre Fahrt mit einer Linkskurve (Blickrichtung talwärts) fort. Einige

Meter unterhalb der Einmündung beim Befahren einer Rechtskurve fuhr der von der Skipiste 12b in schnellerem Tempo heranführende H mit seinen Ski B ungebremst von hinten auf/über den hinteren Teil des Snowboards. B stürzte und überschlug sich mehrmals. Sie erlitt an den Rippen, am Brustbein und an der Schulter mehrere Prellungen. H verlor infolge der Kollision einen Ski, wurde aber nicht verletzt. H wurde wegen fahrlässiger einfacher Körperverletzung schuldig gesprochen und mit einer Geldstrafe von CHF 3900.00 und einer Busse von CHF 1000.00 bestraft.

2.8.2 Begründung

H war bekannt, dass die Zubringerpiste 12b in die Skipiste 12a einmünden würde, er hierbei auf die anderen Skisportlerinnen und Skisportler Rücksicht nehmen musste und zudem durch seine Fahrweise und Fahrspur diese nicht gefährden durfte. Dessen ungeachtet achtete er beim Einmünden von der Piste 12b in die Piste 12a nicht bzw. ungenügend auf die auf der Skipiste 12a fahrende B, passte seine Geschwindigkeit und seine Fahrspur den vorherrschenden Gegebenheiten (Einmündung, vor ihm fahrende Skisportlerin) und seinen Fähigkeiten nicht angemessen an und fuhr B von hinten über ihr Snowboard. Es wäre für ihn ein Leichtes gewesen, diesen Pflichten nachzukommen. Dadurch verursachte er in Missachtung von FIS-Regel 3 pflichtwidrig die bei B verursachten Verletzungen.

2.9 Störung des öffentlichen Verkehrs 1 (Nichtanhandnahmeverfügung Staatsanwaltschaft Graubünden, Geschäftsleitung, vom 23. August 2023)

2.9.1 Sachverhalt

Am 30. April 2023 löste sich im Skigebiet M um ca. 14.20 Uhr eine Lawine und verschüttete bei der Örtlichkeit J den Skiweg zur Piste K. X war Rettungschef der L Bergbahnen und zuständig für die Pisten. Nach Kontrolle der Lawinensituation hatte er entschieden, den Skiweg offen zu halten. Personen wurden durch die Lawine nicht verschüttet. Die Staatsanwaltschaft verfügte die Nichtanhandnahme.

2.9.2 Begründung

Die Staatsanwaltschaft verfügt die Nichtanhandnahme, sobald aufgrund der Strafanzeige oder des Polizeirapports feststeht, dass die fraglichen Straftatbestände eindeutig nicht erfüllt sind (Art. 310 Abs. 1 lit. a StPO). Ob der Lawinnenniedergang auf ein in strafrechtlicher Hinsicht pflichtwidriges Verhalten zurückzuführen war, konnte offenbleiben. Dass sich im Zeitpunkt der Lawine Personen auf dem verschütteten Schneeweg oder in dessen Umgebung aufgehalten hätten, ergab sich nicht aus dem Polizeirapport. Damit konnte nicht gesagt werden, dass durch die Lawine Drittpersonen konkret gefährdet waren. Der Straftatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs Art. 236 StGB war somit nicht erfüllt und die Strafsache gegen die beschuldigte Person folglich nicht an die Hand zu nehmen.

2.10 Störung des öffentlichen Verkehrs 2 (Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 16. Januar 2023)

2.10.1 Sachverhalt

Am 3. Februar 2022 kam es um ca. 11.58 Uhr in Oberwald, am Orte genannt «Löwwene», zu einem Lawinnenniedergang. Die Lawine löste sich auf einer Höhe von rund 2100 m. ü. M. und gelangte über die geöffnete Langlaufloipe. Zwei Langläufer wurden unter den Schneemassen begraben. B, von dem ein Teil der Jacke aus dem Schnee ragte, konnte durch herbeieilende Drittpersonen geborgen werden. Während der Bergung hörten die Retter D schreien, welcher

komplett unter den Schneemassen begraben war und in der Folge ebenfalls geborgen werden konnte. B und D wurden anschliessend mit dem Helikopter ins Spital Visp geflogen. Beide Opfer wurden mittelschwer verletzt. Sie verzichteten darauf, sich als Privatkläger zu konstituieren und einen Strafantrag zu stellen. Das Strafverfahren gegen den für die Sperrung und Sicherung zuständigen und verantwortlichen X wegen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB wurde mangels strafbaren Verhaltens eingestellt.

2.10.2 Begründung

Gemäss Gutachten des WSL-Instituts für Schnee- und Lawinenforschung SLF vom 6. Januar 2023 ging die Unfalllawine spontan ab. Am Unfalltag war nicht mit dem Niedergang von spontanen Lawinen bis in Tallagen zu rechnen und es konnte X entsprechend kein pflichtwidriges Verhalten vorgeworfen werden.

VII. Betrieb von Kleinskiliften und Förderbändern

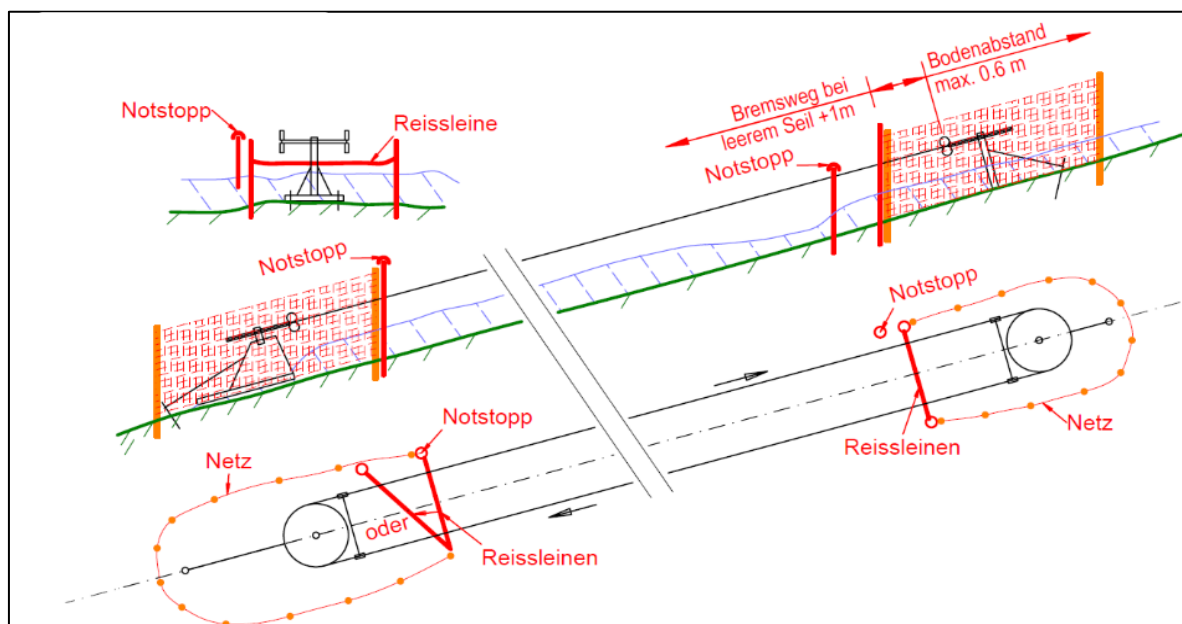
In der Schweiz werden aktuell **460 Kleinskilifte** und **300 Förderbänder** betrieben. Die Anlagen werden meist im Frühling demontiert und für die Wintersaison wieder neu aufgebaut. Um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, ist eine korrekte Installation unerlässlich. Mit dem Fachkurs «Technischer Leiter, technische Leiterin von Kleinskiliften und Förderbändern» bietet Seilbahnen Schweiz einen Kurs zur Vermittlung von anlagenspezifischen Fähigkeiten und Kenntnissen an, um Kleinskilifte und Förderbänder sicher betreiben zu können und als technischer Leiter, technische Leiterin für diese anerkannt zu werden.

Kleinskilifte und Förderbänder sind die idealen Aufstiegshilfen für Skianfängerinnen und Skianfänger. Sie werden deshalb oft in Skischulen und im Übungsgelände eingesetzt. Aufgrund der oft wechselnden Verantwortlichen geht leider häufig viel Wissen zum optimalen Aufstellen und sicheren Betreiben der Anlagen verloren.

Kleinskilifte sind definiert als Skilifte mit niedriger Seilführung. Die Fahrgäste halten sich bei diesen Anlagen direkt am hüfthoch geführten Seil oder an Haltegriffen fest.

Förderbänder sind keine Seilbahnen, werden jedoch von den Kantonen der gleichen Bewilligungspflicht wie die Kleinskilifte unterstellt. Das Bewilligungsverfahren sowie das Gesuchdossier sind gleich wie bei den Kleinskiliften.

Kleinskilifte und Förderbänder benötigen eine Betriebsbewilligung. Die Informationen dazu sind auf einem Merkblatt und einem Gesuchformular auf der Homepage der Kontrollstelle IKSS (ikss.ch) zu finden. Für die Erstellung des Dossiers ist die Hilfe des Liftherstellers von Vorteil. Das vollständige Gesuch ist der Kantonsbehörde einzureichen.



Schema eines korrekt installierten Kleinskilifts

Die Abbildung zeigt schematisch, wie ein Kleinskilift korrekt installiert wird. Die wichtigsten Grundsätze:

- Die Linienführung ist so zu wählen, dass das Förderseil möglichst parallel zum Gelände verläuft.
- Beide Stationen inkl. Verankerungen sind vollständig bis zur Überfahrtsicherung mit Netzen zu schützen.
- In beiden Stationen ist eine Nothaltetaste aufzustellen, welche für die Fahrgäste erreichbar ist.
- Der Seileinlauf ist in beiden Stationen durch eine Überfahrtsicherung zu schützen.
- Die Distanz zwischen Überfahrtsicherung und Seilscheibe muss grösser sein als der Bremsweg der Anlage im Leerbetrieb.
- Der Bodenkontakt für die Benutzerinnen und Benutzer ist bis zum Stillstand der Anlage nach dem Ansprechen der Überfahrtsicherung zu gewährleisten.

Das neue IKSS-Reglement, welches seit 2022 in Kraft ist, beinhaltet auch ergänzende Bestimmungen zum Betrieb von Kleinskiliften und Förderbändern sowie Angaben zu den Ausbildungsanforderungen an technische Leiter und Leiterinnen. Unter anderem sind darin die Anforderungen an eine indirekte Beaufsichtigung des Betriebs geregelt.

Direkte Überwachung bedeutet, dass die Aufsichtsperson entweder direkt bei der Anlage oder im Skischulgelände anwesend ist. Ausserdem muss sichergestellt sein, dass die Aufsichtsperson einen Stillstand einer Anlage unmittelbar bemerkt und die Anlage innert maximal 2 Minuten erreichen kann.

Indirekte Überwachung bedeutet, dass weder bei der Anlage noch im Skischulgelände eine Aufsichtsperson anwesend ist. In diesem Fall braucht es eine Video- und Audioüberwachung. Bei der indirekten Überwachung ist ausserdem wichtig, dass die Aufsichtsperson ein Ansprechen einer Sicherheitseinrichtung unmittelbar bemerkt. Dazu sind die Anlagen mit einer Drehleuchte und/oder einem akustischen Signal auszurüsten, welches sich beim Ansprechen einer Sicherheitseinrichtung einschaltet.

Eine Fernüberwachung darf nur bei einfachen Betriebsbedingungen erfolgen. Bei erschwerten Bedingungen wie ungünstigen Witterungsbedingungen (Schneefall, Nebel) oder überwiegender Benützung durch Anfängerinnen und Anfänger ist rechtzeitig ein Betriebsbediensteter an der Anlage einzusetzen. Die Audioanlage muss über eine bidirektionale Sprechverbindung verfügen und sollte sich pegelabhängig einschalten. Die Videoüberwachung muss einen vollständigen Überblick über die Anlage sicherstellen, bei Skiliften mit niedriger Seilführung auch auf die Schleppspur.

Zur Ausübung der Funktion des technischen Leiters, der technischen Leiterin wird die erfolgreiche Prüfung des Fachkurses «Kleinskilifte und Förderbänder» benötigt. Der eintägige Kurs wird vom Verband Seilbahnen Schweiz (SBS) angeboten. Die Kurse finden jeweils im Herbst statt (je ein Kurs im Berner Oberland, in der Ostschweiz, im Wallis oder in der Romandie).



Förderband

VIII. Design und Sicherheit – kein Widerspruch

Skifahren, Snowboarden, Schlitteln – mit dem Winter kommen auch erlebnisreiche Schneesporthage mit tollen Abfahrten. Doch was braucht es, damit die Pisten und Wege nicht nur rasant, sondern auch sicher sind?

Der Mensch macht Fehler – immer wieder. Er ist in Eile, lässt sich von etwas ablenken oder überschätzt sich und seine Fähigkeiten. Wenn es um sichere Schneesportanlagen geht, gilt es als Allererstes diese Tatsache zu akzeptieren. Die BFU trägt ihr mit dem Präventionsgrundsatz «Verhältnisprävention vor Verhaltensprävention» Rechnung.

Verhältnisprävention bedeutet, die Umwelt so zu gestalten, dass sich der Mensch intuitiv richtig verhält und dadurch weniger Unfälle passieren. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass sichere Infrastrukturen, Systeme und Produkte die Gefahren und Risiken wirkungsvoller minimieren als reine Verhaltensempfehlungen. Letztere funktionieren auch, sie müssen jedoch auf die Zielgruppe abgestimmt und entsprechend präsentiert werden, damit sie zur Unfallprävention beitragen.

Von der Strasse ...

In der modernen Verkehrsplanung ist längst akzeptiert, dass Menschen Fehler machen – auch im Strassenverkehr. Strassen werden heute deshalb nach dem sogenannten SERFOR-Konzept gebaut. SERFOR steht für Self Explaining and Forgiving Roads. Diese selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Strassen reduzieren die Unfallgefahr durch gezielte bauliche und gestalterische Massnahmen nachweislich markant.

Ein Paradebeispiel dafür sind die seit vielen Jahren bekannten, schwarz-weissen Leitpfeile in engeren Kurven auf Pass- und Landstrassen. Eine Massnahmenevaluation der BFU hat ergeben, dass diese einen Rückgang an schweren Unfällen von 63 % bewirken.

... auf den Schnee

Die BFU ist überzeugt: Was auf der Strasse funktioniert, klappt mit angepasstem Konzept auch im Winter auf Pisten und Abfahrten. Deshalb hat die BFU im Rahmen des Projekts «SlopeSafety» die Lösungen von SERFOR für den Strassenverkehr für den Sport angepasst und SEFOS (Self Explaining and Forgiving Sport Facilities) entwickelt.

Damit diese Pisten und Abfahrten tatsächlich selbsterklärend und fehlerverzeihend sind, wurden elementare Grundsätze definiert. Bei der Gestaltung von Sportanlagen ist beispielsweise zu berücksichtigen, dass nicht alle, die sie benützen, dieselben Fähigkeiten haben und dass auch die Ansprüche sehr individuell sind. Eine optimale Schneesportanlage ist deshalb vielfältig nutzbar. Anfängerinnen und Anfänger sollten Steilstücke oder technisch herausfordernde Pistenteile möglichst umfahren können.

Hinweise und Warnungen müssen gut sichtbar sein sowie klar verständlich und einheitlich umgesetzt werden. So lehnt sich die Signalisation stark an jene der Strasse an. Wer auf der Skipiste ein grelles, oranges Banner mit nach rechts zeigenden Pfeilen sieht, nimmt es automatisch als Richtungshinweis wahr. Die Allermeisten fahren intuitiv vorsichtiger und ziehen nach rechts – egal ob eine enge Kurve folgt oder ob aus einem anderen Grund die Besucherströme nach rechts geleitet werden.

Gutes Design – klar verständlich

Damit eine Skipiste tatsächlich selbsterklärend ist, braucht es also ein gut überlegtes Design. Das gilt für die gesamte Gestaltung des Pistenraums, einschliesslich der Signalisation. Seit vielen Jahren haben sich die Pistenfarben Blau für leichte, Rot für mittelschwere und Schwarz für schwere Pisten etabliert. Wer auf Skipisten unterwegs ist, weiss deshalb, dass er bei schwarzen

Pistenmarkierungen auf eine herausfordernde Strecke treffen wird, während die blaue Variante wesentlich flacher und einfacher zu befahren ist.

Äusserst wichtig sind gut gewählte Massnahmen überall dort, wo sich Pisten kreuzen. In Schneesportgebieten ist dies ein bekanntes und verbreitetes Problem. Oftmals treffen Pisten und Wege verschiedener Schwierigkeitsgrade oder sogar verschiedener Sportarten aufeinander – Schlitteln und Skifahren zum Beispiel. Damit es nicht zu halsbrecherischen Ausweichmanövern oder sogar folgenschweren Zusammenstössen kommt, sind hier gestalterische Massnahmen unabdingbar.

Idealerweise weisen Warnschilder bereits frühzeitig auf Kreuzungen hin. Eine Möglichkeit bei den Kreuzungsstellen selbst sind Netze und grell leuchtende Absperrungen. Damit können die Personenströme gelenkt und zwei oder sogar mehrere Pisten auf diese Weise «sanft» zusammengeführt werden.

Häufig weisen heutzutage die Skigebiete am Ende von steilen und damit potenziell schnellen Pisten mit grellen, meist orangen Planen mit der Aufschrift «Langsam» auf die folgende Kreuzung hin. An heiklen Stellen werden auch mal Schikanen gebaut, damit niemand im Übermut unkontrolliert in eine andere Piste einbiegt und dort andere gefährdet.

BFU sieht grosses Rettungspotenzial

Insgesamt hat die BFU im Rahmen des Projekts «SlopeSafety» zehn solche schneesportspezifischen Designregeln definiert. Die BFU ist überzeugt: Wenn Skipisten und Schlittelwege so gestaltet sind, dass sich die Menschen grundsätzlich darauf intuitiv richtig verhalten, gibt es weniger Unfälle. Doch was sind die richtigen Massnahmen? Mit dieser Frage befasst sich die BFU im Rahmen des Projekts intensiv. In einem nächsten Schritt wird sie die definierten Designregeln auf deren Machbarkeit und Wirksamkeit prüfen – damit Schneesportanlagen nicht nur rasant, sondern auch sicherer werden.

IX. Infrastrukturmassnahmen Wintersport

[Gute Beispiele für sichere Pisten – eigene Massnahmen melden](#)

Was braucht es, damit eine Piste sicher ist? Das Portal «Infrastrukturmassnahmen Wintersport» führt 74 Good-Practice-Beispiele. Diese zeigen innovative und bewährte Lösungen, um die Schweizer Wintersportgebiete noch sicherer zu machen. Die BFU und Seilbahnen Schweiz haben die Massnahmen zusammen mit Pisten- und Rettungsfachpersonen erarbeitet und nach der Analyse von Unfallschwerpunkten im Analysetool «SchneeGIS» zusammengetragen.

Je sicherer die Pisteninfrastruktur ist, desto geringer ist das Unfallrisiko. Gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, die heikle Stellen auf Schneesportanlagen entschärfen, leisten deshalb einen besonders wichtigen Beitrag für die Unfallprävention im Schneesport.

Das Portal wird laufend weiterentwickelt. Wer eigene, innovative Lösungen für mehr Sicherheit auf Wintersportanlagen hat, kann diese online erfassen.

[Massnahme erfassen | BFU](#)

Geschäftsstelle | secrétariat | c/o BFU | Hodlerstrasse 5a | CH-3011 Bern
Tel. +41 31 390 21 66 | skus@bfu.ch

www.skus.ch

