



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
Swiss Commission for the Prevention of Accidents on Snowsport Runs

Jahresbericht 2001



1. Zwölfte Sitzung des Stiftungsrates

Die Jahressitzung des Stiftungsrates wurde am 24. April 2001 in Bern durchgeführt. Dabei wurden Jahresbericht und Jahresrechnung 2000 sowie Tätigkeitsprogramm und Budget 2001 einstimmig genehmigt.

Das Budget weist Jahresbeiträge der Stifter in folgender Höhe aus: Die bfu erhöht ihren Beitrag von Fr. 17'000.- auf Fr. 20'000.-; die übrigen fünf Stifter entrichten neu einen Beitrag von je Fr. 1'000.-. Verwiesen wird auf Art. 3 der Stiftungsurkunde.

Der Schweizerische Versicherungsverband ASA / SVV (Kontaktperson Thomas Mattig) hat dem Präsidenten in Aussicht gestellt, die Produktionskosten für die Herausgabe der beiden zu überarbeitenden Richtlinien zu übernehmen. Auf beiden Richtlinien wird als Dank mit *Logo ASA / SVV* vermerkt:

*„Die Herausgabe dieser Richtlinien wurde ermöglicht durch ASA / SVV
Schweizerischer Versicherungsverband
Association Suisse d'Assurances
Associazione Svizzera d'Assicurazioni“.*

Der Antrag des Präsidenten, die Suva als Kollektivmitglied in die SKUS aufzunehmen, wird einstimmig angenommen.

Mit Schreiben vom 26. Januar 2001 hat die Suva-Geschäftsleitung vorgängig mitgeteilt, dass Herr Pius Wedekind, Direktor der Abteilung Präventionsdienste, als Vertreter der Suva in der SKUS vorgesehen ist. Herr Pius Wedekind vertritt die Suva-Direktion bereits im Stiftungsrat der bfu.

Herr Peter Feuz, Vertreter VöV, weiland Präsident SVS, ist per Ende 2000 als Stiftungsrat SKUS zurückgetreten und nimmt an dieser Sitzung nicht mehr teil. Die langjährige initiative Mitarbeit von Herrn Peter Feuz im Stiftungsrat wird ausdrücklich verdankt.

Am 16. Mai 2001 wurde Herr Fürsprecher Christoph Schläppi, Leiter Direktionsabteilung und Mitglied der Geschäftsleitung der Jungfraubahnen, als Vertreter VöV in den Stiftungsrat der SKUS ernannt.

2. Kommissionssitzungen

Unter dem Vorsitz des Präsidenten tagte die SKUS am 24. April, 7. Juni und 14. November 2001 in Bern.

3. SKUS-Richtlinien, Ausgaben 2001

Die SKUS hat ihre Richtlinien überarbeitet.

Die Bewegung auf Schnee mit Ski und Board unterliegt einem steten Wandel. Produkte, Technik, Terminologie, Angebot und Nachfrage ändern.

Die Ausgaben 2001 tragen den veränderten tatsächlichen Verhältnissen wie Sonderanlagen, Schlittelwege, Mehrfachbenützung, Langsamfahrzonen, Off piste und Freeriding Rechnung.

Neu verankert wurden die Freeride Checkpoints, das Sicherheitsdispositiv der Unternehmungen und der Ordnungsdienst.

Neu gestaltet wurden die Warnsignale 8 (Lawinengefahr im freien Gelände) und 11 (Band für Langsamfahrzone).

Die Farben der Signale und Tafeln wurden nach RAL-Norm bestimmt.

Vollständig überarbeitet wurden auch die *besonderen Verhaltens- bzw. Sorgfaltsregeln für Snowboarder*. Gemäss SKUS gelten die FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer **und** Snowboarder. Der Schweizer Snowboard Schulungsverband SSBS und die Swiss Snowboard Association anerkennen die Verbindlichkeit der SKUS- und FIS-Regeln!

Die Ausgaben 2001 der **'Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten'** (d u. f) und der **'Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder'** (d, f, i u. e) wurden Ende November den Unternehmungen zuhänden ihrer Sicherheitsverantwortlichen zugestellt, zusammen mit der weitergeführten Kampagne **'Vergnügen und Sicherheit'**.

Der Präsident hat die Neuerungen in den *Internen Mitteilungen SBS 4/2001* unter dem Titel **"VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT und EIGENVERANTWORTUNG"** vorgestellt.

Die *rechtliche Tragweite* bzw. die *Verbindlichkeit der SKUS-Richtlinien* wurde erörtert.

Ergänzend beigefügt wurde, dass die **FIS** vorsieht, ihre Regeln im Jahr 2002 für Skifahrer **und** Snowboarder verbindlich zu erklären. Überdies soll Regel 5 in Berücksichtigung neuer Fahrtechniken mit Carvingskis und Snowboards ergänzt werden.

Der Präsident erneuert seinen aufrichtigen Dank an den Schweizerischen Versicherungsverband ASA / SVV für die Übernahme der gesamten Produktionskosten der Richtlinien im Betrage von fast 40'000.- Franken. Das mit den SKUS-Richtlinien, Ausgaben 2001, in die Unfallverhütung investierte Geld folgt wahrlich dem Motto *'Taten statt Worte'*.

Mit den beiden Richtlinien, Ausgaben 2001, hat die SKUS nicht bloss viel, sondern hochwertige Arbeit geleistet. Der Inhalt und die Aufmachung unserer Richtlinien finden über die Landesgrenzen hinaus grosse Beachtung und Anerkennung.

4. Recht und Rechtsprechung

Der Präsident hat an der Sitzung vom 14. November über die Seilbahnkatastrophe in Kaprun vom 11. November 2000 sowie über die nationale und internationale Rechtsprechung orientiert. Verwiesen wird auf das Protokoll der 37. Sitzung, Ziff. 2, Seiten 3 bis 5.

Anlässlich der Sitzung vom 27. September 2000 orientierte der Präsident über das am 6. Juni 2000 vom *Kreisgericht Oberwallis* in Brig-Glis ergangene Urteil zum *Seilbahnunglück Riederalp* vom 14. Dezember 1996, das wegen eines Achsenbruchs in der Talstation einen Toten und 18 Verletzte forderte. Drei Angeeschuldigte wurden *schuldig gesprochen* der fahrlässigen Tötung, der fahrlässigen schweren Körperverletzung und der fahrlässigen Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen. Ein Ingenieur der Herstellerfirma Garaventa AG, der Projektleiter der Moosfluhbahn, wurde mit 10 Tagen Gefängnis bedingt und einer Busse von Fr. 1'000.-, ein zweiter Ingenieur derselben Firma, welcher als junger Ingenieur bei der Moosfluhbahn sein erstes grosses Projekt bearbeitet hat, mit einer Busse von Fr. 1'000.- sowie ein Beamter des BAV, Kontrollingenieur beim BAV, mit einer Busse von Fr. 1'000.- bestraft. *Freigesprochen* wurden ein Ingenieur der Garaventa AG und der Sektionschef (seit 1986) des BAV.

Mit Urteil vom 12. November 2001 hat das Kantonsgericht Wallis (P1 00/69) das erstinstanzliche Urteil bestätigt.

Das Kantonsgericht begründet den Freispruch von Sektionschef X. wie folgt:

"X. kann nicht vorgeworfen werden, er habe seine Aufsichtspflicht nicht richtig wahrgenommen. Mit Y. war ein bestens qualifizierter Sachbearbeiter damit beauftragt worden, die Eingaben der Garaventa zu kontrollieren. X. konnte und durfte sich aufgrund dessen Ausbildung und Erfahrung auf die Überprüfung durch Y. verlassen, zumal dieser seit längerer Zeit beim BAV arbeitet und eine ausreichende Erfahrung im Bereich Seilbahnen besitzt. X. war nicht verpflichtet, die vom Sachbearbeiter ausgeführten Arbeiten nachzurechnen, und es kann ihm demnach kein strafrechtlich relevantes Verhalten nachgewiesen werden. Er ist somit von Schuld und Strafe freizusprechen."

Hinzuweisen ist auf drei parlamentarische Vorstösse.

00.431 - Parlamentarische Initiative Cina Jean-Michel, im Nationalrat eingereicht am 23.06.2000:

Rahmengesetz für kommerziell angebotene Risikoaktivitäten und das Bergführerwesen.

Der Initiative wurde am 19.09.2001 Folge gegeben.

Sie ist konnex mit

01.3218 - Motion der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit, eingereicht im Nationalrat am 04.05.2001:

Sicherheit bei Risikosportarten.

"Der Bundesrat wird beauftragt, bei kommerziell angebotenen Risikosportaktivitäten und beim Bergführerwesen auf Bundesebene für die Koordination im Sicherheitsbereich zu sorgen."

Die Kommissionsmotion wurde am 19.09.2001 abgeschrieben.

01.3128 - Motion Donzé Walter, eingereicht im Nationalrat am 21.03.2001:

Extremsportarten. Rechtliche Regelung.

Mit Erklärung vom 30.05.2001 beantragt der Bundesrat, die Motion sei abzulehnen.

In seiner Stellungnahme verweist der Bundesrat auf das Grundrecht der persönlichen Freiheit und damit ausdrücklich auch auf die Bewegungsfreiheit (Art. 10

Die bestehenden Grundlagen zivil- und strafrechtlicher Verantwortlichkeit bei *Fremdgefährdung* werden aufgezeigt. Ausdrücklich verweist der Bundesrat auf die *Richtlinien der SKUS*. Zusammenfassend schliesst der Bundesrat:

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

Revision und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts.

Der Vorentwurf, vom EJPD am 9. Oktober 2000 publiziert, ersetzt die geltenden Art. 41 bis 61 OR durch einen Allgemeinen Teil des Haftpflichtrechts (Allgemeine Bestimmungen, Art. 41 bis 58), der grundsätzlich auf alle haftpflichtrechtlichen Erlasse des Bundes Anwendung finden soll. In den Besonderen Bestimmungen (Art. 59 bis 61 a) sind einzelne Haftungstatbestände speziell geregelt. Der Anwendungsbereich der Allgemeinen Bestimmungen wird weit gefasst, um eine Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts auf breiter Basis zu erreichen. Diese Bestimmungen gelten gemäss Art. 42 Vorentwurf, mit Ausnahme einzelner vertragsspezifischer Bereiche, auch für Schädigungen unter Vertragspartnern. Sie sind grundsätzlich auch auf die Haftung des Gemeinwesens anwendbar.

Die Frist zur Vernehmlassung lief am 30. April 2001 aus.

Von Seiten der Wirtschaft wurden insbesondere beanstandet der extensive Schadenbegriff, die vorgeschlagenen Beweiserleichterungen, die Einführung eines allgemeinen Tatbestandes der Gefährdungshaftung sowie die vorgesehene Erweiterung des Rückgriffs des Schadenversicherers gegenüber einer haftpflichtigen Person (siehe Art. 54 Abs. 2 Vorentwurf im Vergleich zum bestehenden Art. 72 Abs. 1 VVG).

5. Freeride Checkpoints

Free heisst frei. Freerider suchen **im freien Schneesportgelände**, welches definitionsgemäss weder markiert noch vor alpinen Gefahren gesichert wird, Spass, Nervenkitzel und Herausforderungen.

Wegen der bundesgerichtlichen *Vertrauenshaftung* (siehe Bericht des Vorjahres, Seiten 5 und 6) darf Freeriding in keiner Art und Weise mit **PISTEN** in Verbindung gebracht werden.

Pisten garantieren den höchsten Sicherheitsstandard, begründen entsprechendes Vertrauen ihrer Benützer, in der Rechtssprache Pistenvertrauen genannt, und begründen damit zivil- und strafrechtliche Verantwortlichkeit.

Wer Freeriding mit Pisten in Verbindung bringt, weckt bei den Ridern haftungsbegründende(!) falsche Sicherheitserwartungen.

Anlässlich der von SBS am 23. Januar 2002 in Lenzerheide veranstalteten *Medienkonferenz Freeride Checkpoints* referierte der Präsident über "**Rechtliche Aspekte der Checkpoints**". Er hat ausgeführt:

« **Hors-piste, hors la loi?** » und « **Hors-piste: prévenir ou punir?** » titelte « Le Matin » am Samstag, 5. Januar 2002.

Wie andere Medien bezog sich die Westschweizer Zeitung auf die Lawinenunfälle der vergangenen Festtage. Eine Mehrzahl von Lawinen war durch Freerider ausgelöst worden. Die Rider hatten die von den Pisten- und Rettungsdiensten **markierten und gesicherten Pisten und Abfahrtsrouten** *trotz Warnung* mit Lawinenwarntafel und Lawinenwarnleuchte verlassen. Nach dem Lawinenniedergang in Engelberg mit fünf Verletzten wurde im Kanton Obwalden eine Strafuntersuchung eingeleitet. Nichts Ungewöhnliches, wenn man bedenkt, dass fahrlässige Tötung und fahrlässige schwere Körperverletzung von den Strafverfolgungsbehörden von Amtes wegen verfolgt werden müssen.

Als Präsident der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS (seit 1989), Mitglied der Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten KRS-SBS und Staatsanwalt hatte ich in der Folge eine Vielzahl von Fragen nach *Verkehrssicherungspflicht und Eigenverantwortung* bzw. nach den straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten ebenso zu beantworten wie diejenige nach der *Bedeutung der Freeride Checkpoints*.

Das Schweizerische Bundesgericht entschied 1987:

Die Pflicht der Transportunternehmungen zur Sicherung ihrer Pisten ist eine vertragliche Nebenpflicht. Die *vertragliche Haftung* aus Verkehrssicherungspflicht gründet auf *Vertrauenshaftung und Vertrauensgrundsatz*. Unter dem Gesichtspunkt der Vertrauenshaftung müssen die Unternehmungen unbedingt verhindern, dass haftungsbegründende falsche Erwartungen erweckt werden.

Zwischen dem kommerziellen Willen, der Sicherheit und der Verantwortung besteht ein Zusammenhang.

Rechtsslage Verkehrssicherungspflicht:

- Verkehrssicherungspflicht für *markierte Abfahrten* (Pisten und Abfahrtsrouten)
- Keine Verkehrssicherungspflicht für das *freie Schneesportgelände*, das weder markiert noch vor alpinen Gefahren gesichert wird

Rechtsslage Variantenfahren & Freeriding:

- Variantenfahren & Freeriding geschieht ausschliesslich in Eigenverantwortung und hat demzufolge mit Pisten und Pistenvertrauen nichts gemeinsam
- Variantenfahrer und Freerider haften zivil- und strafrechtlich für Fremdverletzung (*fahrlässige Tötung, fahrlässige Körperverletzung*) und Fremdgefährdung (insbesondere *fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs*)

Die zivil- und strafrechtliche Haftung für Fremdverletzung und Fremdgefährdung gründet letztlich im Umstand, dass Skifahrer und Snowboarder, welche die FIS-Regeln und die SKUS-Richtlinien befolgen und sich damit **verkehrsgerecht** verhalten, vor *leichtsinnigen und rücksichtslosen Freeridern* geschützt werden müssen

Fahrlässige Tötung und fahrlässige Körperverletzung werden bestraft mit Gefängnis bis zu drei Jahren oder Busse. Gefängnis und Busse können miteinander verbunden werden.

Die Folge zivilrechtlicher Haftung ist Schadenersatz und Genugtuung.

Ebenfalls gehaftet wird für die Kosten von Such-, Rettungs- und Bergungsaktionen!

Lawinen, welche beim Riden ausgelöst werden, sind die gefährlichsten Ursachen von Fremdverletzung und Fremdgefährdung.

Die **Freeride Checkpoints** tragen diesem Umstand Rechnung:

Die **Freeride Checkpoints** informieren und instruieren in rechtlicher und sachlicher Hinsicht.

Die **SKUS**, deren Richtlinien gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung für die Unternehmungen und die Benützer verbindlich sind, regelt die Freeride Checkpoints in ihren '**Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten**', welche sich an die Unternehmungen richten.

Im Kapitel '*Massnahmen bei Lawinengefahr*' führt die SKUS nach den Massnahmen für markierte Abfahrten (Ziffer 35) und für das freie Gelände (Ziffer 36) in Ziffer 37 aus:

« **Freeride Checkpoints**

Freeride Checkpoints rufen dem Benützer in Erinnerung, dass er sich ausserhalb der markierten und gesicherten Abfahrten, d. h. im freien Gelände, ausschliesslich auf eigenes Risiko bewegt.

Sie warnen ihn mit Hilfe der Lawinenwarnleuchte Nr. 8 a) ab Gefahrenstufe 3 « erhebliche Lawinengefahr » vor Lawinengefahr im freien Gelände und vermitteln ihm Informationen von Fachgremien wie des Eidgenössischen Instituts für Schnee- und Lawinenforschung SLF und der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS. »

Der Hinweis auf die SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt wäre unvollständig und nicht sachgerecht ohne den Hinweis auf den Grundsatz der Aktualität der Warnung (Ziffer 38):

« *Nach Abklingen der Lawinengefahr sind alle Warn- und Sperrmassnahmen wieder aufzuheben. »*

Mit den '**Richtlinien für Skifahrer und Snowboarder**' richtet sich die SKUS unter den Titeln « '**Freies Gelände - Off piste** »' und « '**Variantenfahren & Freeriding** » auf den Seiten 8 und 9 direkt an die Freerider.

Die SKUS erklärt die fünf Lawinengefahrenstufen und die Verwendung der **Warn-
tafel 8** (Lawinengefahr im freien Gelände) sowie der **Lawinenwarnleuchte mit**

Die speziellen SKUS-Regeln für Variantenfahren & Freeriding lauten:

- **Informationsbeschaffung** (Lawinenbulletin, Wetterbericht, Warnungen der Pisten- und Rettungsdienste sowie Freeride Checkpoints)
- **Beachtung von fünf Verhaltensweisen im freien Gelände**
- **Im Zweifel nie!**
« Die Beurteilung der Lawinengefahr erfordert grosse Umsicht und Erfahrung. Gefühl genügt nicht.
Schönes Wetter und wenig Schnee schliessen Lawinengefahr nicht aus. »

Ich vervollständige meine Betrachtungen mit dem Hinweis auf die **Aufgaben der Pisten- und Rettungsdienste**, wozu auch der anspruchsvolle *Ordnungsdienst* mit transport-, zivil- und strafrechtlichen Sanktionen gehört.

In der Tagesschau von SF DRS habe ich am 10. Dezember 2000 ausgeführt:

« Information ist gut, reicht aber im Kampf gegen Leichtsinnige und Rücksichtslose nicht aus und deshalb werden die Bahnen auch in Zukunft nicht darum herumkommen, unter dem Titel *Ordnungsdienst*, welcher Bestandteil der Verkehrssicherungspflicht ist, gegen Rowdies, welche andere rücksichtslos töten, verletzen oder gefährden, vorzugehen und anzuzeigen. »

Dem damals Ausgeführten ist heute nichts beizufügen.

Als Präsident der Unfallverhütungskommission SKUS wende ich mich abschliessend an die Unternehmungen und an die Variantenfahrer & Freerider.

An die Adresse der **Bergtransportunternehmungen**:

Weil, wie eingangs unter dem Titel *Vertrauenshaftung* bereits ausgeführt, *zwischen dem kommerziellen Willen, der Sicherheit und der Verantwortung ein Zusammenhang besteht*, haben Unternehmungen, welche Freeriding anbieten, ihr Verhalten an den folgenden Grundsätzen auszurichten:

- Klare Information und Instruktion.
- Freeriding darf keinesfalls mit Pisten in Verbindung gebracht werden.
- Aktuelle Warnung vor Lawinengefahr im freien Gelände.
- Ordnungsdienst: Einschreiten gegen leichtsinnige und rücksichtslose Rider, welche Skifahrer und Snowboarder, die sich verkehrsgerecht verhalten, töten, verletzen oder gefährden. Transport-, zivil- und strafrechtliche Sanktionen können ergriffen werden.
- Die Vorkehren in Sachen Freeriding sind im *Sicherheitsdispositiv* der Unternehmungen zu berücksichtigen und in den *Pflichtenheften* der damit Beauftragten zu verankern.
- Generell: Bei tödlichen oder andern, offensichtlich schweren Unfällen, hat der Pisten- und Rettungsdienst zwecks Beweissicherung *unverzüglich* die örtlich

An die Adresse der **Variantenfahrer & Freerider**:

Neben dem elementaren Grundsatz « *Im Zweifel nie!* » gilt auch für Freerider die **allgemeine Verhaltensmaxime** der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS:

Fun and safety

STAY IN CONTROL!

6. Lawinenbulletins wegen Geldproblemen gefährdet

Unter diesem Titel reichte Peter Vollmer, Direktor VöV / SBS, am 04.03.2002 im Nationalrat die im Plenum noch nicht behandelte Interpellation 02.3015 ein.

Eingereichter Text

Dem Lawinenbulletin kommt in unserem Land eine grosse Bedeutung für die Bevölkerung in den Berggebieten und für den Tourismus zu. Nicht nur die Bergbevölkerung und die Wintersportler, sondern besonders auch die Sicherheitsverantwortlichen in den Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen sind auf zuverlässige, rasche und umfassende Informationen angewiesen.

Der Fortbestand des Lawinenbulletins ist neuerdings wegen Geldnot des Eidgenössischen Institutes für Schnee- und Lawinenforschung (SLF) nicht gesichert.

Ich bitte den Bundesrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Anerkennt er die wichtige Bedeutung des Lawinenbulletins für die Öffentlichkeit als "Service public"?
2. Wie gedenkt er die finanzielle Situation des SLF zu verbessern, damit die wichtigen Dienstleistungen für die Öffentlichkeit ohne Abstriche auch in Zukunft erbracht werden können?
3. Kann er dafür sorgen, dass mögliche Mitfinanzierungen durch das Buwal oder durch das VBS nicht an unverständlichen Verordnungsinterpretationen scheitern?

Im Ständerat reichte Theo Maissen (GR) am 18.03.2002 die Interpellation 02.3070, **Weiterführung des Lawinenbulletins**, ein.

Schweizerische Kommission für Unfallverhütung
auf Schneesportabfahrten SKUS

Staatsanwalt H. W. Mathys, Präsident

Bern, 4. April 2002/hwm