



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 2004



Kein Huckepack – Ihrem Kind zuliebe!
Erfrierungsgefahr. Verletzungsgefahr.

Pas de porte-bébé – pour le bien de votre enfant!
Danger de gelures. Danger de blessures.

Non sciare con il bambino addosso!
Pericolo di congelamento. Pericolo di ferimento.

For the sake of your child – no backpack!
Danger of frost-bite. Danger of injury.

SKUS

Vergnügen und Sicherheit
Plaisir et sécurité
Divertimento e sicurezza
Fun and safety



Auf Sicht fahren
Descendre à vue
Discendere a vista
Stay in control



Signale beachten
Respecter la signalisation
Rispettare la segnaletica
Respect signs and markings

SKUS



1. Personelles

Peter Hehlen ist am 31. Dezember 2003 als Direktor der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu in Pension gegangen. Damit endete auch seine Mitgliedschaft im Stiftungsrat der SKUS, dem er seit seinem Amtsantritt im Jahre 1994 angehörte. Peter Hehlen hat die SKUS, deren Geschäftsstelle statutarisch durch die bfu - Sportchef René Mathys und dessen Team - geführt wird, in all den Jahren seines umsichtigen Wirkens finanziell und insbesondere personell stets grosszügig unterstützt. Die SKUS ist ihm zu grossem Dank verpflichtet.

Dr. Brigitte Buhmann (Ins) hat per 1. Januar 2004 das Direktorium der bfu als Nachfolgerin von Peter Hehlen übernommen. Gleichzeitig hat sie Einsatz im Stiftungsrat der SKUS genommen.

Louis Moix, Directeur général Téléverbier SA, welcher am 12. Oktober 2000 durch die Generalversammlung von Seilbahnen Schweiz für die Amtsdauer 2001-2004 zum Präsidenten SBS gewählt wurde, ist 2004 in den (Un-)Ruhestand getreten. Damit endete auch seine Mitgliedschaft als Vizepräsident im Stiftungsrat der SKUS, dem er seit 1995 als Vertreter von Seilbahnen Schweiz angehörte. Mit Louis Moix verliert der Stiftungsrat einen erfolgreichen Unternehmer und international hoch angesehenen Verbandskapitän. Für Louis Moix waren Corporate Government, Delegation und Innovation keine Fremdwörter. Sicherheit war Aushängeschild sowie Ausdruck von Unternehmensqualität. Mit der ihm eigenen Ueberzeugungskraft rief Louis Moix nach vermehrter Kooperation in der Seilbahnbranche und im Tourismus sowie nach Professionalisierung der Unternehmensführung. Eine seiner Devisen lautete: *Aide-toi et le ciel t'aidera!*

Pierre Besson, Direktor Télé Villars-Gryon SA, wurde am 11. August 2004 von Seilbahnen Schweiz SBS als Nachfolger von Louis Moix in den Stiftungsrat der SKUS gewählt. Pierre Besson wird das Vizepräsidium übernehmen.

Gérald Rentsch hat 2004 die Jungfraubahnen verlassen um sich beruflich neu zu orientieren. Damit endete auch seine Mitgliedschaft in der SKUS, in der er seit 2001 den Verband öffentlicher Verkehr VöV vertrat. Gérald Rentsch hat in der SKUS praxisorientiert und kompetent gearbeitet. Gemeinsam mit Arnould Oosthoek hat Gérald das *Plakat Control your speed!* entworfen.

Christoph Egger (Interlaken) wurde am 18. August 2004 vom VöV als Nachfolger von Gérald Rentsch als Mitglied der SKUS gewählt.

Martin Müller gilt seit dem Seebeben vom 26. Dezember 2004 in Südasien als vermisst. Aufgrund der gesamten Umstände muss davon ausgegangen werden, dass er und seine Partnerin Ursula Kreuter ihr Leben in Khao Lak (Thailand) verloren haben. In seiner Eigenschaft als Präsident SSSV vertrat Martin Müller diesen Verband seit Oktober 1999 sowohl im Stiftungsrat als auch in der SKUS. Nach dem Zusammenschluss von SSSV und SIVS zu SWISS SNOWSPORTS im Herbst 2002 ist er ausgeschieden. Seinem Antrag auf Einzelmitgliedschaft in der SKUS hat der Stiftungsrat am 30. April 2003 zugestimmt.

2. Jahresrechnung 2004

Die Betriebsrechnung 2004 der SKUS schliesst am 31. Dezember 2004 bei einem Ertrag von CHF 27'776.20 und einem Aufwand von CHF 27'165.80 mit einem Einnahmenüberschuss von CHF 610.40 ab.

Das freie Stiftungskapital per 31. Dezember 2004 beträgt damit CHF 22'513.55 das Stiftungskapital unverändert CHF 6'000.-.

3. Fünfzehnte Sitzung des Stiftungsrates

Die Jahressitzung des Stiftungsrates wurde am 14. April 2004 in Bern durchgeführt. Dabei wurden Jahresbericht und Jahresrechnung 2003 sowie Tätigkeitsprogramm und Budget 2004 einstimmig genehmigt. Das Budget 2004 sah bei Einnahmen von CHF 27'500.- und Ausgaben von CHF 28'500.- einen Verlust von CHF 1'000.- vor.

4. Kommissionssitzungen

Unter dem Vorsitz des Präsidenten fanden drei Sitzungen statt. Die SKUS tagte am 14. April, am 7. Juli und am 10. November 2004 in Bern.

5. Sicherheits-Kampagne 2004/2005 „Control your speed!“

Die Produktionskosten des vom Grafiker Oosthoeck entworfenen und durch die Viscom gestalteten Plakates "*Control your speed!*" beliefen sich auf 6'100.-- Franken.

Das Plakat der dritten SKUS-Kampagne (nach 1994 *Kein Huckepack - Ihrem Kind zuliebe* und 1999 *Vergnügen und Sicherheit*) wurde allen Mitgliedern von Seilbahnen Schweiz mit den *Internen Mitteilungen SBS 4/2004* zugestellt. Unter dem Titel *Eigenverantwortung / Responsabilité personnelle: Control your speed!* stellte der Präsident die Kampagne vor mit der alarmierenden Feststellung, dass Selbstüberschätzung, Risikobereitschaft und Aggressivität auf den Pisten stetig zunehmen. Hingewiesen wurde auf den unter dem Gesichtspunkt einer zwischenzeitlich im Nationalrat eingereichten Motion wesentlichen Umstand, dass Sicherheit auf den markierten Schneesportabfahrten Ausdruck von Qualität und damit ein Gütezeichen ist. Der vom Pisten- und Rettungsdienst besorgte Ordnungsdienst - unbestrittener Bestandteil der Verkehrssicherungspflicht - bürgt für Sicherheit. Er hat gegen rücksichtslose Benützer mit Belehrung und Ermahnung, Fahrausweisentzug und gegebenenfalls Verzeigung wegen Störung des öffentlichen Verkehrs einzuschreiten. Die Platzierung der Plakate musste der Eigeninitiative und der Erfahrung der Sicherheitsverantwortlichen der Unternehmungen überlassen werden.

Mit Mitteilung des Präsidenten (deutsch und französisch) vom 26. Januar 2005 - vor den Faschnachts- und Wintersportferien - wurde die *Control your speed!*-Kampagne den Medien als Aktion gegen Kollisionen auf Skipisten angekündigt. Die Kommunikation mit dem Appel an die Vernunft der Skifahrer, Carver und Boarder stiess in den Medien auf ein ausserordentlich positives Echo.

6. Sicherheits-Label der Abnahmekommission Pisten- und Rettungsdienst - Patronat der SKUS

Mit einstimmigem Beschluss vom 10. November 2004 übernahm die SKUS das Patronat über die Arbeit der Abnahmekommission Pisten- und Rettungsdienst. Das Logo der SKUS wird mit dem entsprechenden Hinweis auf der Zertifikatstafel aufgeführt.

7. Airboards auf Schneesportabfahrten

Anlässlich der 44. Sitzung vom 7. Juli 2004 befasste sich die Kommission, wie bereits im Vorjahr, erneut eingehend mit der Verwendung des Airboards. Die Diskussion ergab:

1. Ziff. 15 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten lautet:
"Wo die Geländeverhältnisse es erlauben und das Verkehrsaufkommen es rechtfertigt, können Schlittelwege, Langlaufloipen und Winterwanderwege angelegt werden. Sie sind im Gelände zu markieren sowie vor alpinen und atypischen Gefahren zu sichern."
2. Die SKUS lehnt einen Gemischtbetrieb auf Schneesportabfahrten entschieden ab. Die Abfahrten sind für Skifahrer und Snowboarder bestimmt (Ziff. 13 der SKUS-Richtlinien).
3. Wenn eine Bergtransportunternehmung eine Sonderanlage für Airboards erstellen will, sollten Fachleute beigezogen werden.
4. Interessierte Unternehmungen können jederzeit beim IKSS nachfragen, ob ein Skilift die Anforderungen für den Transport von Airboards erfüllt oder nicht. Verwiesen wird auf das Schreiben des IKSS vom 16. Juni 2003.
5. Als Sportgerät ist das Airboard weniger gefährlich als herkömmliche Schlitten.
6. Weil mit dem Airboard sehr hohe Geschwindigkeiten erreicht werden können (bis 130 km/h), weist es ein erhöhtes Gefahrenpotenzial auf.

8. Markierte Schneeschuh-Touren

Durch U. Frutiger wurde die Kommission auf das Problem von markierten Schneeschuh-Routen aufmerksam gemacht. Zu diesem Thema wurde am 11. August in Bern ein Runder Tisch durchgeführt.

Die Präsidenten KRS-SBS und SKUS orientierten über die Rechtslage bei den Winterwanderwegen, verwiesen auf Ziff. 15 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten, orientierten über die Bedeutung der Markierung unter dem Gesichtspunkt der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur Vertrauenshaftung und erörterten die Problematik Farbgebung.

Nach eingehender Diskussion war sich die Runde, an welcher auch Peter Gschwend, Schweizer Wanderwege SAW, teilnahm, einerseits einig, dass die Informationsbroschüre Global Trail, für welche bfu und Schweiz Tourismus zeichnen, dringend der Ueberarbeitung bedarf und andererseits die Vertragspartner von Martin Jäggi (Tourismusbüros, Verkehrsvereine, Gemeinden, Transportunternehmungen etc.) unbedingt im Sinne einer Richtlinie auf ihre *Verantwortung und*

Haftung für Markierung, Kontrolle der Markierung, Schutz vor alpinen und atypischen Gefahren und Sperrung gefährdeter Trails hingewiesen werden müssen.

Die Informationsbroschüre wurde zwischenzeitlich im Sinne der Aussprache vom 11. August 2004 in materieller Übereinstimmung mit der Informationsbroschüre bfu *Bergwandern* (Ib 0303) überarbeitet.

Der in Literatur und Rechtsprechung unbestrittenen *Sicherungsfunktion der Markierung* ist Rechnung zu tragen mit dem Hinweis, dass Trails zu *sperr*en sind, wenn ihre Markierung infolge schlechter Sichtverhältnisse ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen kann.

9. Recht und Rechtsprechung

Seit der Jahresbericht als PDF-Datei im Internet veröffentlicht wird, ist er für von Rechtsfragen Betroffenen - Laien und Juristen - zu einer geschätzten Informationsquelle geworden, weshalb ausführlich und auch rechtsvergleichend berichtet wird.

- **Haftpflichtrecht, Allgemeiner Teil**

Der anspruchsvolle, um nicht zu sagen ehrgeizige Entwurf für einen Allgemeinen Teil des Schweizerischen Haftpflichtrechts ist in den verschiedensten Kreisen der Schweiz, u. a. bei *economiesuisse* und Parteien, auf Ablehnung gestossen. Das Projekt wird einstweilen nicht mehr weiter verfolgt.

- **Entwurf des Bundesgesetzes über Seilbahnen zur Personenbeförderung (Seilbahngesetz) vom 18. Dezember 2003**

Der Bundesrat hat die Botschaft zum neuen Seilbahngesetz definitiv verabschiedet, womit die Vorlage 2005 in den parlamentarischen Prozess (Kommissionen des National- und Ständerates für Verkehr und Fernmeldewesen KVF) kommt.

- **uBGE vom 1. Juni 2004 (4C.54/2004);
Snowboardunfall, freies Gelände**

Die I. Zivilabteilung hatte den Unfall (Tetraplegie) einer 17-jährigen Snowboarderin zu beurteilen, welcher sich am 23. Januar 1995 im Kanton Graubünden zugetragen hatte.

Vorweg stellt der Präsident mit Genugtuung fest, dass die I. Zivilabteilung des Bundesgerichts binnen sechs Monaten in zwei Urteilen den SKUS-Richtlinien sowie den Richtlinien der KRS-SBS vollumfänglich gefolgt ist. Die Autorität der beiden Institutionen in Sachen Verkehrssicherungspflicht, Modell Schweiz, wurde anerkannt und die langjährige konsequente Arbeit honoriert.

Wie in **BGE 130 III 193** (Glarner-Fall) wurde die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht verneint. Die Klägerin beehrte Genugtuung aus Vertrag (OR Art. 47 i.V. mit 99 Abs. 3). Sie hatte vorgebracht, ihr Unfall habe sich auf einer „*faktischen Piste*“, eventuell auf einer *Pistennebenfläche* ereignet.

In E. 2.4.1 erörtert die Kammer die unterschiedliche Verkehrssicherungspflicht für Piste und Pistenrand einerseits sowie für Pistennebenflächen andererseits. Für Nebenflächen besteht eine Sicherungspflicht insoweit, „als Skifahrer und Snowboarder vor darauf befindlichen besonderen oder aussergewöhnlichen Gefahren durch eine unmissverständliche Signalisation zu schützen sind, die sicherstellt, dass sie wissen, wo die offiziellen Pisten verlaufen (.....).“

Nachdem das Gericht in E. 2.4.2 die Begriffe Pisten, Abfahrtsrouten, Skiwege, somit die markierten Abfahrten, und wilde „Pisten“ (Varianten, „freeride areas“), somit das freie Gelände, erläutert hat, stellt es in E. 2.5.1 klärend fest, dass die Unfallstelle rund achtzig Meter weit von der Piste Y. entfernt und somit "klarerweise ausserhalb der offiziellen, gesicherten Pisten und des Pistenrandbereiches" lag. *"Beim Unfallhang handelte es sich um freies Gelände. Die Beklagte war somit nicht verpflichtet, Hindernisse, die sich auf diesem Hang befanden, zum Schutz der Skifahrer und Snowboarder zu entfernen. Insbesondere war die Beklagte nicht verpflichtet, den Stein, auf dem die Klägerin aufschlug, wegzuräumen."*

Die weiteren Kernsätze lauten:

"Den kantonalen Gerichten ist in ihrer Auffassung, dass Steine zum Erscheinungsbild alpiner Pisten gehören, zweifelsohne zuzustimmen. Dem angefochtenen Urteil ist nicht zu entnehmen, dass der Stein durch seine Anlage ein fallenartiges Hindernis dargestellt hätte. Auch der Umstand, dass er am Unfalltag vollständig mit Schnee bedeckt war, ändert daran nichts. Die Klägerin musste damit rechnen, dass sich auf einer ungesicherten Piste unter der Schneedecke natürliche Hindernisse befinden könnten."

Fazit: Weil die Verletzte nicht aus Irrtum auf die wilde "Piste" auf dem Unfallhang geraten war, befuhr sie diesen auf **eigene Gefahr**. Beim Unfallhang handelte es sich um **freies Gelände**.

- **Urteil des Gerichtskreises XI Interlaken-Oberhasli vom 10. Februar 2004 (Gerichtspräsidentin 2);
Skiunfall, apere Stellen, FIS-Regel 2**

Im auf die Haftungsfrage beschränkten Zivilverfahren war in der Klageschrift ausgeführt worden, der Kläger habe am 1. Februar 1998 im Skigebiet X auf der präparierten Skipiste einen Skiunfall erlitten, bei welchem er schwer verletzt worden sei. Nach einer Erhebung, welche nicht überblickbar gewesen sei, sei ein Grasfleck gefolgt, der den Sturz verursacht habe. Die Schneeverhältnisse seien sehr gut gewesen, so dass mit dieser unbedeckten aperen Stelle nicht habe gerechnet werden müssen. Eine Absperrung habe nicht bestanden, es sei auch kein Warnschild aufgestellt gewesen.

Die Gerichtspräsidentin 2 wies die Klage mangels Vertragsverletzung bzw. Widerrechtlichkeit ab. Das Urteil ist in Rechtskraft erwachsen.

Im Urteil wird festgestellt, dass am Unfalltag zwar gute Wetter- und Sichtverhältnisse, jedoch nicht ideale Schneeverhältnisse herrschten. Weiter wird ausgeführt:

"Insbesondere waren Ausaperungen keine Ausnahme, sondern im Skigebiet verschiedentlich anzutreffen. Mit ausgeaperten Stellen musste somit auch der Kläger, der wie seine Kollegen an diesem Tag bereits verschiedenen Grasnarben begegnet sein musste, grundsätzlich rechnen. Umso mehr musste

damit gerechnet werden, dass sich eine derartige Stelle hinter einer stärker abfallenden und sonnenexponierten Fläche befinden könnte.

Die Beklagte ihrerseits durfte schon angesichts des allgemeinen Pistenzustandes erwarten, dass die Skifahrer das Gelände vor sich beobachten und konsequent auf Sicht fahren würden. Dazu ist ein Skifahrer gestützt auf die FIS-Regel Nr. 2 (Auf Sicht fahren; Fahrweise und Geschwindigkeit dem Können und den Verhältnissen anpassen) verpflichtet. Ganz besonders darf ein solches Fahrverhalten im Bereich einer Kuppe erwartet werden, wenn der Bereich unmittelbar bzw. nach der Kuppe nicht einsehbar ist. Der Kläger hätte demnach vor der Kuppe kurz anhalten oder diese umfahren müssen oder er hätte die Kuppe höchstens in einem Tempo befahren dürfen, das ihm erlaubt hätte, bei der Feststellung des Hindernisses rechtzeitig anzuhalten oder auszuweichen. Das nicht sehr anspruchsvolle Gelände hätte ein derartiges Verhalten auch ohne weiteres zugelassen. Der Kläger hätte im übrigen nicht nur mit aperen Stellen, sondern z.B. auch damit rechnen müssen, dass in dem Pistenbereich nach der Kuppe eine verletzte Person liegen könnte (vgl. BGE 122 IV 17)."

Im Urteil wird schliesslich ausgeführt, dass die beklagte Unternehmung am Unfalltag bei der Bergstation des A.-Liftes vor aperen Stellen gewarnt habe. *"Dass der Kläger die Warntafel nicht gesehen hat, hat der Kläger seinem eigenen Verhalten zuzuschreiben, weil er die offizielle Piste verlassen hatte und via Trasse des A.-Liftes auf die rote Piste gelangte."*

- **Urteil des Gerichtskreises XIII Obersimmental-Saanen vom 1. September 2004 (Gerichtspräsident 2);
Kollision eines Skifahrers mit einer Pistenbearbeitungsmaschine**

Am **1. September 2004** wurde im **Gerichtskreis 13 Obersimmental/Saanen** der Zusammenstoss zwischen einem 14-jährigen Skifahrer und einer Pistenbearbeitungsmaschine beurteilt. Der Unfall hatte sich im Februar 2003 zugezogen. Der vorderste Schüler einer Gruppe machte während der letzten Abfahrt um 1600 Uhr in einer Waldschneise, einer Abkürzung einer blauen Piste, einen ca. 20 m Sprung über einen Weg und stiess dabei mit einer Pistenbearbeitungsmaschine zusammen, die auf der blauen Piste zur Bergstation aufstieg. Der Fahrer der Pistenbearbeitungsmaschine und der Betriebsleiter wurden der fahrlässigen schweren Körperverletzung schuldig erklärt und zu je Fr. 500.- Busse, Parteientschädigung und Verfahrenskosten verurteilt.

Der *Schuldspruch des Fahrers* wurde damit begründet, dass er ohne die gemäss SBS- und SKUS-Richtlinien gebotenen Sicherheitsmassnahmen während der Betriebszeit mit dem Fahrzeug an einer unübersichtlichen Stelle die Piste hinauffuhr.

Dem *Betriebsleiter* wurde vorgeworfen, dem Fahrer den Auftrag erteilt zu haben, ohne Sicherstellung der gemäss SBS- und SKUS-Richtlinien gebotenen Sicherheitsmassnahmen (Sperrung oder Beizug einer Hilfsperson) während der Betriebszeit pistenaufwärts zu fahren.

Das Beweisergebnis hatte ergeben, dass die Abkürzung durch die Waldschneise, welche bei der Befahrung bis kurz vor dem Wiedereinbiegen in die blaue Piste keinen Einblick in den weiteren Pistenverlauf bietet, nicht Teil der markierten Piste bildet und deshalb auch nicht präpariert wird. Die wilde "Piste" wird jedoch häufig und regelmässig befahren und unterscheidet sich weder

in ihrem Erscheinungsbild noch in der Häufigkeit ihrer Benutzung von der markierten Piste. Die Pistenverantwortlichen hatten nichts unternommen, die Benutzung der wilden „Piste“ durch einen entsprechenden Hinweis oder eine Absperrung zu erschweren oder zu verunmöglichen. Die beiden Verurteilten waren sich bewusst, dass die Abkürzung wie eine offizielle Piste befahren wurde.

Bei der Strafzumessung trug der Gerichtspräsident dem Umstand Rechnung, dass die folgenschwere Kollision zu einem grossen Teil auf das Mitverschulden des Verunfallten zurückzuführen ist. Weil der Schüler auf steil abfallendem Gelände mit hoher Geschwindigkeit über eine Kuppe ins Ungewisse sprang, hat er die FIS-Regel 2 verletzt.

- **Urteil des Tribunal d'Hérens et Conthey vom 21. Februar 2005 (Dreiergericht präsiert von Mme Isabelle Boson);
Lawinenunglück von Evolène vom 21. Februar 1999, 12 Tote**

Gemäss Medienberichten wurden der Gemeindepräsident von Evolène und der Präsident der lokalen Sicherheitskommission, beide angeschuldigt wegen fahrlässiger Tötung und Störung des öffentlichen Verkehrs, zu drei bzw. zwei Monaten Gefängnis, unter Gewährung des bedingten Strafvollzuges bei einer Probezeit von zwei Jahren, verurteilt.

Nach Vorliegen der schriftlichen Urteilsbegründung wird auf das Urteil, welches im Wallis grosse Beachtung fand und teilweise im Umfeld der Sicherheitsverantwortlichen Anstoss, Unruhe und Aufsehen erweckte, zurückgekommen.

- **Urteil des Kantonsgerichts Schwyz vom 21. Dezember 2004;
Snowboardunfall (Absturz) eines 16-jährigen Schülers anlässlich eines Schul-Skitages, Verantwortung des Klassenlehrers**

Wie bereits das Bezirksgericht Schwyz (Urteil vom 26. März 2003) sprach das Kantonsgericht den der fahrlässigen Tötung angeschuldigten Oberstufenlehrer frei.

Der Realschüler stürzte auf einer roten Piste und verlor dabei sein Snowboard. Das Brett rutschte weg von der Piste und verfiel sich unmittelbar unter einer Geländekante, wo es steil in einen Felsabbruch übergeht, in einem Gebüsch. Auf der Suche nach seinem Sportgerät verliess der Schüler die markierte Piste, überstieg und unterquerte die gelb-schwarze Flatterleine, worauf er auf der stellenweise vereisten und steilen Schneefläche stürzte, den Halt verlor und schliesslich 80 Meter über eine Felswand in den Tod stürzte.

Dem Klassenlehrer war in der Anklage im Wesentlichen vorgeworfen worden, seiner Betreuungs- und Aufsichtspflicht bei der Durchführung des Schul-Skitages nur ungenügend nachgekommen zu sein.

Wie das Bezirks- kam das Kantonsgericht zum Schluss, dass die Sorgfaltspflichtverletzungen des Lehrers nicht unfallkausal gewesen seien bzw. bei deren Einhaltung der Unfall höchstwahrscheinlich nicht hätte vermieden werden können. Das Kantonsgericht führt aus:

"Das fahrerische Können des Verunfallten und/oder der Schwierigkeitsgrad der Piste waren nach dem Gesagten nicht kausal für den Eintritt des Erfolges,

d. h. des Eintritts des Todes auf Grund eines Absturzes des Verunfallten mehr als 100 Meter ausserhalb der markierten Piste, nachdem dieser in gemächlicher Fahrt auf der Piste harmlos gestürzt und alsdann zu Fuss auf der Suche nach seinem Snowboard die Abschränkungen überstiegen und unterquert hatte."

- **BGE 130 III 571, Urteil der II. Zivilabteilung des Bundesgerichts vom 8. Juli 2004;**
Haftung aus dem Betrieb einer Rodelbahn, Sorgfaltspflicht

Das Bundesgericht entschied, dass die Betreiberin einer Sommerrodelbahn nicht Inhaberin einer Eisenbahnunternehmung ist (E. 2) und dass die Haftung für einen Unfall *während der Abfahrt auf der Rodelbahn* sich nicht nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz richtet (E. 3).

Die Sorgfaltspflichten einer Rodelbahnbetreiberin werden in E. 4 erörtert.

- **BGE 130 III 736, Urteil der I. Zivilabteilung des Bundesgerichts vom 8. September 2004;**
Werkeigentümerhaftung allgemein, speziell bei Kinderunfällen (Zusammenfassung der Rechtsprechung), Strassenverkehrssicherheit sowie bestimmungsgemässer Gebrauch einer Zufahrtsstrasse (Sturz eines dreieinhalbjährigen Mädchens in Webereikanal)

Zufolge der grundlegenden Bedeutung des umfassend begründeten Urteils für die Werkeigentümerhaftung wird auf die Erörterung einzelner Punkte (Werkmangel, bestimmungswidriger Gebrauch, Selbstverantwortung der Benutzer, Zumutbarkeit) verzichtet.

- **Ausland**

Urteil des Oberlandesgerichts Trient, Aussenabteilung Bozen, vom 2. Oktober 2003;
fahrlässiges Auslösen einer Lawine durch Bergführeranwärter

Der vom Oberlandesgericht beurteilte Sachverhalt wurde bereits im SKUS-Jahresbericht 2000, Seite 3, unter Hinweis auf den Fall Bogner (BGE 1965 / 91 IV 117) sowie FIS-Regel 8 (Signale beachten) erwähnt.

Der Bergführeranwärter KK wurde des fahrlässigen Auslösens einer Lawine schuldig erklärt (Art. 426 und 449 des italienischen Strafgesetzbuches) und zu 8 Monaten Gefängnis unter Aussetzung der Strafe auf Bewährung und zur Zahlung sämtlicher Prozesskosten verurteilt.

Rechtsvergleichend sei vorweg angemerkt, dass es sich beim Tatbestand des fahrlässigen Auslösens einer Lawine um ein *abstraktes* Gefährdungsdelikt handelt, wogegen der Tatbestand der (vorsätzlichen oder fahrlässigen) Gefährdung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 des schweizerischen Strafgesetzbuches als *konkretes* Gefährdungsdelikt ausgestaltet ist. Nach schweizerischem Recht muss eine konkrete Gefährdung mindestens eines

Menschen vorliegen, dessen Verletzung oder Tötung nicht nur objektiv möglich, sondern zumindest wahrscheinlich sein muss.

KK hatte gemäss Anklage am 19. November 2000 als erfahrener Skitourengeher im Schnalstal/Val Senales trotz eindeutiger Lawinenwarnung durch Befahren des freien Geländes bei der Bergstation einer Seilbahn auf rund 3200 m ü.M. aus allgemeiner und spezifischer Fahrlässigkeit

"eine Lawine von erheblichem Ausmass verursacht, die auf die darunterliegende Piste namens 'Schmuggler-Piste' abging (welche sie auf einer Länge von ungefähr 150 Metern, einer Breite von ungefähr 100 Metern mit Schneehaufen von sicherlich über drei Metern Tiefe bedeckte, da die drei Meter langen Sonden nicht den Untergrund berührten) und deshalb eine Gefahr für die Unversehrtheit des auf der Piste beschäftigten Personals und der auf ihr abfahrenden Skifahrer darstellte".

Nach der richterlichen Feststellung, dass im Unfallzeitpunkt ein zumindest 'erhebliches' Lawinenrisiko bestand, führt das Oberlandesgericht aus:

"Ueber dieses Lawinenrisiko hat sich KK, vermutlich aus sportlicher Leidenschaft, hinweggesetzt und sich trotz klar erkennbarer Risikofaktoren zur Abfahrt entschlossen, so die Lawine ausgelöst und somit sein eigenes und das Leben dritter Unbeteiligter auf Spiel gesetzt. Und um die Lawinengefahr in diesem Falle zu erkennen (= nicht ausschliessen zu können) braucht es nicht etwa eine besondere Erfahrung und schon gar nicht einen Experten, sondern es genügt der einfache Hausverstand: auch jemand der noch nie in seinem Leben eine Skitour unternommen hat, versteht, dass die Kombination extreme Steilheit des Geländes + grosse Mengen von Neuschnee + plötzlicher Temperaturanstieg eine Lawinengefahr in sich birgt. Und dies muss umso mehr für einen erfahrenen Skitourengeher sowie angehenden Bergführer wie KK gelten. Es geht nicht darum die Skitouren bzw. die Variantentätigkeit zu verbieten oder zu verteufeln: es handelt sich um einen Ausdruck menschlicher Freiheit und individueller Lebensfreude. Es geht nur darum diesen Sport nur dann und in der Weise auszuüben, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keine Lawine ausgelöst wird und somit der Sportler selbst, aber vor allem dritte Unbeteiligte nicht in Lebensgefahr gebracht werden (...)."

Nachzutragen bleibt, dass ein Pistengerät samt Lenker, welches sich auf der 'Schmuggler-Piste' befand, ca. 20-30 Meter mitgerissen aber glücklicherweise nicht verschüttet wurde. Da die Rettungsdienste nicht wussten, ob die Lawine auch Skifahrer verschüttet hatte, wurde eine grossangelegte Such- bzw. Rettungsaktion gestartet, an welcher zahlreiche Helfer (Carabinieri, Finanzpolizei, Bergrettung, Feuerwehr usw.) beteiligt waren. Glücklicherweise stellte sich aber heraus, dass die Lawine keine Opfer gefordert hatte.

Wegen der erwiesenen Gefährdung des Lenkers der Pistenbearbeitungsmaschine wäre nach schweizerischem Recht der Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB verwirklicht gewesen.

- **Tribunal der Grande Instance Albertville, Urteil vom 5. März 2004; Zusammenstoss zwischen Skifahrer und Schlittler, FIS-Regeln gelten auch für Schlittler**

Das Gericht berief sich auf FIS-Regel 3, Wahl der Fahrspur / Maîtrise de la direction und führte aus:

"Ces règles sont opposables aux lugeurs : le lugeur amont, tout comme le skieur amont, doit prendre toutes dispositions utiles pour éviter le lugeur ou skieur aval.

En l'espèce, le lugeur déclare que le skieur a coupé sa trajectoire, se positionnant en oblique pour effectuer une manoeuvre d'arrêt. Le skieur ne conteste pas l'avoir été heurté alors qu'il arrivait en bout de piste et s'apprêtait à déchausser ses skis.

Cependant, le lugeur n'établit pas aux débats que le comportement du skieur l'aurait surpris au point qu'il n'aurait pu l'éviter. Il n'est pas en effet justifié que ce dernier ait effectué un mouvement inopportun et malencontreux que le lugeur ne pouvait prévoir."

10. Pistenpolizei

Aus aktuellem Anlass, Ankündigung der Motion von Nationalrat Paul Günter, hat der Präsident SKUS am 8. Februar 2005 zuhanden des Rechtsdienstes und der Direktion bfu eine präsidiale Stellungnahme der SKUS zur Frage *"Braucht es in der Schweiz eine Pistenpolizei"* verfasst. Seilbahnen Schweiz SBS wurden, leicht ergänzt, ebenfalls bedient.

Aus der Stellungnahme vom 8. Februar ist am 8. März 2005 das beigefügte Exposé des Präsidenten

Staatliche Pistenpolizei oder privater Ordnungsdienst mit Uebernahme von Polizeiaufgaben?

Pisten-Alarm - Pisten-Raser - Pistenpolizei

***Keine Spezialgesetzgebung in der Schweiz -
Verkehrssicherungspflicht und FIS-Verhaltensregeln***

***Polizeiliche Ordnungshüter auf Pisten wie in Italien? -
Gesetz Nr. 363 vom 24. Dezember 2003***

***Privater Ordnungsdienst, Pistenwächter, Pistenpatrouilleure? -
SKUS- und SBS-Richtlinien***

Beizug von Polizei und Unfallprotokolle - Spurensicherung

***Pistenwacht gemäss Vorarlberger Sportgesetz:
Seilbahnangestellte und Skilehrer als "Hilfspolizisten"***

Wirtschaftliche Betrachtungsweise - Schlussfolgerungen

entstanden, welches integrierter Bestandteil des vorliegenden 15. Jahresberichtes der SKUS bildet.

Beigefügt sei, dass Seilbahnen Schweiz mit Rundschreiben vom 15. Februar 2005 an die Mitglieder von Seilbahnen Schweiz zuhanden der Pisten- und Rettungschefs in Sachen Ordnungsdienst an die einschlägigen Bestimmungen der SKUS- und SBS-Richtlinien erinnerten und um vermehrten Einsatz der Patrouilleure im Sinne der Unfallverhütung ersuchten.

Schweizerische Kommission für Unfallverhütung
auf Schneesportabfahrten SKUS

Staatsanwalt H. W. Mathys, Präsident

Bern, 31. März 2005

Anhang: Exposé von Heinz Walter Mathys zur "Pistenpolizei"

Staatliche Pistenpolizei oder privater Ordnungsdienst mit Uebernahme von Polizeiaufgaben?

*Von Heinz Walter Mathys**

* Der Autor, Staatsanwalt des Kantons Bern, ist seit 1974 mit dem Schneesport- und Bergrecht befasst. Er präsidiert seit 1989 die Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten SKUS und ist Mitglied der Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten von Seilbahnen Schweiz KRS-SBS.

Pisten-Alarm - Pisten-Raser - Pistenpolizei

Am 30. Januar 2005 schlug die Sonntags-Boulevardpresse Alarm, *Pisten-Alarm*. Anlass zum Fronttitel gab die Kommunikation der bfu, dass nach ihren Berechnungen in der Schweiz "an den Abfahrtshängen über 110'000 Skifahrer und Snowboarder" verletzt werden, wobei Kosten von mehr als 600 Millionen Franken für Bergung, Behandlung und Rehabilitation entstehen würden.

Nationalrat Paul Günter, Chefarzt für Anästhesie und Intensivpflege am Spital Interlaken, kündigte eine Motion *Stopp den Pisten-Rasern* an. Er fordert rigorose Ordnungsmassnahmen auf den Pisten, allenfalls ein neues Gesetz und Einführung einer Pistenpolizei. Mit der Pistenpolizei, so Günter, habe man in Deutschland und Österreich bereits positive Erfahrungen gemacht.

Am 6. Februar wurde in derselben Presse nachgedoppelt. *Pistenpolizei: In Österreich Tatsache*. Wenn es in der Schweiz eine Pistenpolizei gäbe, würde auf den Abfahrtshängen nicht rücksichtslos gebolzt. Beweis seien die Vorarlberger Skiorte. Nationalrat Günter reichte die Motion mit 7 Mitunterzeichnern am 28. Februar ein (05.3012).

Keine Spezialgesetzgebung in der Schweiz - Verkehrssicherungspflicht und FIS-Verhaltensregeln

Weil in der Schweiz die bestehenden gesetzlichen Grundlagen, um Einzelpersonen oder Unternehmungen, die Dritte gefährden oder schädigen, zivil- und strafrechtlich zur Verantwortung zu ziehen gegeben sind, wurde die Notwendigkeit spezialgesetzlicher Regelung des Skifahrens und Snowboardens vom Bundesrat bereits wiederholt verneint, letztmals am 21. März 2001 (Motion Donzé Walter, 01.3128) sowie am 1. Juli 1998 (Interpellation Günter Paul, 98.3148). Ein weiteres Gesetz müsste bereits vorhandene Bestimmungen wiederholen.

Bei der zivil- und strafrechtlichen Beurteilung von Fremdverletzungen und Fremdgefährdungen stützt sich die Rechtsprechung auf die FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder (letztmals geändert 2002) sowie auf die SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten (2002) und die SBS-Richtlinien für Schneesportabfahrten (2002). Die Pflicht der Bergtransportunternehmen zur Sicherung ihrer Pisten sowie zum Unterhalt eines Rettungsdienstes, *Verkehrssicherungspflicht* genannt, ist eine vertragliche Nebenpflicht. Die Haftung aus Transportvertrag gründet auf Vertrauenshaftung und Vertrauensgrundsatz. Die FIS-Verhaltensregeln sind nach der Gerichtspraxis verbindlich und die SKUS- und SBS-Richtlinien werden vom Bundesgericht als *Sicherheits- und Sorgfaltsmassstab* anerkannt. In der SKUS sind alle am nicht professionellen Ski- und Snowboardsport interessierten Verbände, Institutionen, Aufsichtsbehörden und Bundesämter zusammengefasst. Die SKUS existiert seit 1960, die (heutige) KRS-SBS seit 1974.

Nach dem erneut ergangenen Ruf nach Pistenpolizei stellt sich in der Schweiz wie in den übrigen Alpenländern die *Grundsatzfrage*, auf welcher Grundlage und mit welchen Massnahmen die weitaus überwiegende Mehrheit der sicherheitsbewussten Skifahrer und Snowboarder vor Rowdies geschützt werden sollen - Rowdies, welche durch ihre rücksichtslose und unbeherrschte Fahrweise andere gefährden.

Polizeiliche Ordnungshüter auf Pisten wie in Italien? - Gesetz Nr. 363 vom 24. Dezember 2003

Eine Pistenpolizei mit Bussen- bzw. Sanktionskompetenz, Ausübung unmittelbarer staatlicher Befehls- und Zwangsgewalt auf Pisten, kann einzig durch eine Spezialgesetzgebung eingeführt werden.

Mit dem Gesetz Nr. 363 vom 24. Dezember 2003, *Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo* (Sicherheitsbestimmungen für die Ausübung des Wintersports auf Abfahrten und beim Langlauf), hat Italien als einziges europäisches Alpenland diesen Weg beschritten. Das Gesetz, 4 Abschnitte und 23 Artikel umfassend, wurde mit Zustimmung aller politischen Parteien in knapp zweieinhalb Jahren verabschiedet und ist seit Januar 2004 in Kraft. Geregelt werden insbesondere der Betrieb der Skigelände, das Verhalten der Benutzer, die Strafbestimmungen und die Kontrollorgane. Das Gesetz statuiert eine Helmtragepflicht für Kinder unter 14 Jahren (Art. 8). Der für die Widerhandlung gegen die Helmtragepflicht Verantwortliche wird mit Busse von 30 bis 150 Euro bestraft. Die FIS-Regeln wurden nur teilweise bzw. mit erheblichen Abweichungen Gesetz (Art. 9 bis 15). So gilt vorbehältlich abweichender Signalisation an Kreuzungen Rechtsvortritt (Art. 12). Kontroll- und Sanktionsorgane sind die Angehörigen der Polizia di Stato, des Corpo forestale dello Stato, der Arma dei carabinieri, des Corpo della guardia di finanza sowie der lokalen Polizei. Die Bussen betragen 20 bis 250 Euro. Die Skilehrer werden ausdrücklich ermächtigt, gefährliche Pistenbenutzer den Kontrollorganen zu melden (Art. 21 Abs. 2).

Der Autor hat anfangs Februar 2005 im Rahmen einer Veranstaltung von *Sécurité sans frontières* (Services de pistes et de sauvetage de la Suisse romande, du Val d'Aoste et de Savoie) das Schneesportgebiet Monterosa Ski im Aostatal besucht. Während der Woche leisten dort acht Angehörige der Polizia di Stato Dienst, am Wochenende sind zusätzlich zwei Carabinieri im Einsatz.

Privater Ordnungsdienst, Pistenwächter, Pistenpatrouilleure? - SKUS- und SBS-Richtlinien

Typische Erscheinungsformen unbeherrschter und rücksichtsloser Fahrweise sind Kantenspringen, überhöhte Geschwindigkeit, zu geringer Sicherheitsabstand, Befahren gesperrter Pisten und Abfahrtsrouten, das Verlassen der markierten Abfahrten trotz Lawinenwarntafel und Lawinenwarnleuchte sowie Befahren lawinengefährdeter Hänge im freien Schneesportgelände.

In Ermangelung einer gesetzlichen Grundlage weisen in der Schweiz *keine Polizisten* rücksichtslose und unbeherrschte Skifahrer und Snowboarder zur Ordnung. *Präventiv* wird auf den Pisten keine unmittelbare staatliche Befehls- und Zwangsgewalt ausgeübt. Was Polizeiaufgabe an sich ist, wird in den *SKUS- und SBS-Richtlinien* sowie - eidg. konzessionierte Betriebe betreffend - in der *Transportverordnung* (SR 742.401) geregelt. Die *Befugnisse* der Unternehmungen lauten: *Transportverweigerung* sowie, im Wiederholungsfalle oder in schweren Fällen, *Fahrausweisentzug*. Die gesetzliche Kompetenz zum Einschreiten besteht gegenüber Benutzern, welche durch ihr Verhalten Dritte offensichtlich gefährden, namentlich indem sie sich rücksichtslos verhalten, einen lawinengefährdeten Hang befahren, die Weisungs- und Verbotstafeln missachten oder sich den Sicherheitsanordnungen des Aufsichts- und Rettungsdienstes widersetzen.

Ziff. 47 der SKUS-Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten lautet:

Der Pisten- und Rettungsdienst besorgt den Ordnungsdienst.

Ziff. 48 der SKUS-Richtlinien regelt die Befugnisse der im Ordnungsdienst eingesetzten Pisten- und Rettungsleute in Analogie zur Transportverordnung. In Befolgung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit wird *primär* belehrt und ermahnt, *sekundär* der Fahrausweis entzogen. *Ultima ratio* ist die Verzeigung wegen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Strafgesetzbuch). Pisten sind öffentliche Verkehrsflächen, der Tatbestand verlangt indessen eine *konkrete* Gefährdung.

Die SBS-Richtlinien stimmen mit denjenigen der SKUS überein und erläutern sie (Noten 173 bis 184). Der Ordnungsdienst wird in den Ausbildungskursen Pisten- und Rettungsdienst von Seilbahnen Schweiz instruiert.

Letztmals mit *Rundschreiben* zuhanden der Pisten- und Rettungschefs vom 15. Februar 2005 hat Seilbahnen Schweiz seine Mitglieder auf die *Kompetenzen* zum Einschreiten gegen Rücksichtslose und die *transport-, zivil- und strafrechtlichen Sanktionen* hingewiesen. Seilbahnen Schweiz bittet die Pisten- und Rettungschefs, ihre Patrouilleure im Sinne der Unfallprävention vermehrt auf den Schneesportabfahrten einzusetzen.

Beizug von Polizei und Unfallprotokolle - Spurensicherung

Weil gerade bei Schneesportunfällen die sachgemässe Feststellung und Sicherung der Tatspuren unverzüglich zu erfolgen hat, ist im Zusammenhang mit der Uebernahme von Polizeiaufgaben an sich durch die Angehörigen der Pisten- und Rettungsdienste Ziff. 45 der SKUS-Richtlinien von grosser Bedeutung:

Bei tödlichen oder andern, offensichtlich schweren Unfällen, insbesondere bei Kollisionen, hat der Pisten- und Rettungsdienst zwecks Beweissicherung unverzüglich die örtlich und sachliche zuständige Polizeibehörde zu benachrichtigen.

Bei Unfällen gilt allgemein: Das von Seilbahnen Schweiz geschaffene Formular betreffs Tatbestandsaufnahme ist auf der Unfallstelle durch die Patrouilleure auszufüllen. Bei Kollisionsunfällen ist das spezielle Formular zu benützen.

Pistenwacht gemäss Vorarlberger Sportgesetz: Seilbahnangestellte und Skilehrer als "Hilfspolizisten"

In den Medien wurde berichtet, in Österreich schaue die Polizei auf der Piste nach dem Rechten. Diese Information ist *falsch*. Wie in der Schweiz gibt es in Österreich keine präventiv tätige Pistenpolizei mit Bussen- bzw. Sanktionskompetenz. Die Polizei, vornehmlich die Alpingendarmerie, hat keine Kompetenz für pistenpolizeiliche Aufgaben. Sie kann auf Pisten und im alpinen Gelände nur einschreiten, wenn der *Verdacht strafbarer Handlungen*, konkret Gefährdung der körperlichen Sicherheit (§ 89 StGB) und fahrlässige Gemeingefährdung (§ 177), besteht. Dabei ist anzumerken, dass das österreichische Strafrecht wie das schweizerische (Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs, Art. 237 des Strafgesetzbuches) eine *konkrete* Gefährdung Leib und Lebens voraussetzt.

Mit Ausnahme von Vorarlberg fehlen in den übrigen Ländern die gesetzlichen Grundlagen, damit die Alpingendarmen rücksichtslose Skifahrer und Snowboarder abmahnen dürfen. Das Sportgesetz (*Gesetz über die Sportförderung und die Sicherheit bei der Sportausübung*) umschreibt die Grundsätze der Sportausübung in § 2 Abs. 1:

Jedermann hat sich bei der Sportausübung so zu verhalten, dass andere Menschen nicht mehr gefährdet, behindert oder belästigt werden, als nach den allgemein anerkannten Regeln des Sports zulässig oder mangels solcher nach den Umständen unvermeidbar ist.

Vor 10 Jahren haben die Vorarlberger die *verwaltungsrechtliche Strafbefugnis* in ihrem Sportgesetz neu geregelt: Installiert werden *Pistenwächter* (§ 12), meist Seilbahnangestellte und Skilehrer, welche insbesondere das Sportgesetz und die Verhaltensregeln beim Skilauf kennen müssen. Gegenwärtig sind rund 150 vereidigte Wächter im Einsatz. Die von der Bezirksverwaltungsbehörde bestellten Pistenwächter werden mit *Dienstausweis und Dienstabzeichen* ausgestattet (§ 13). Das Dienstabzeichen enthält das Landeswappen und die Aufschrift *Pistenwacht*. Den Pistenwächtern obliegt eine Hilfeleistungs- und Anzeigepflicht (§ 14 Abs. 1 und 2). Sie sind befugt, Pistenrowdies anzuhalten, abzumahnen und zum Nachweis ihrer Identität zu verhalten (§ 14 Abs. 3). Die Pistenwächter können die *Gendarmerie* zu Hilfe ziehen, welche dann in Ausübung unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt einschreitet. Die Pistenwächter sind befugt, ein Benützungsverbot der Bahnen für längstens 24 Stunden auszusprechen und die Fahrausweise sowie das verwendete Sportgerät für die Dauer des verfügten Benützungsverbotes abzunehmen. Gemäss Auskunft des zuständigen Beamten der Vorarlberger Landesregierung wird in der Praxis von der gesetzlichen Möglichkeit der Beschlagnahme des Sportgerätes nur ausnahmsweise und von der eigenen Sanktionskompetenz der Pistenwächter bis zu 30 Euro (sog. Organstrafverfügung) kein Gebrauch gemacht. *Vorbehältlich gerichtlicher Bestrafung* werden Verwaltungsübertretungen gemäss § 16 Abs. 1 von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 2'000 Euro bestraft.

Wirtschaftliche Betrachtungsweise - Schlussfolgerungen

Jährlich verunfallen 42'000 in der Schweiz wohnhafte Personen beim Ski- und 25'000 beim Snowboardfahren. Ungefähr 7 % der Unfälle, somit rund 4'700, sind auf Kollisionen zurückzuführen, 93 % sind Selbstunfälle. Es liegt auf der Hand, dass durch den Einsatz von staatlicher Pistenpolizei nur ein kleiner Teil, allenfalls 10 %, der Zusammenstösse verhindert werden könnte. Selbst wenn davon ausgegangen wird, dass ein Unfall auf rund 12'000 Franken zu stehen kommt, muss einleuchten, dass sich die Schaffung einer eigentlichen Pistenpolizei nicht einzig unter politischen und rechtlichen, sondern auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht rechtfertigen lässt.

Bei dieser Sachlage ist tatsächlich zweckmässiger, weiterhin auf *Aufklärung und Information* zu setzen sowie die Kompetenzen der privaten Pisten- und Rettungsdienste im Ordnungsdienst und damit die vorhandenen Möglichkeiten transport-, zivil- und strafrechtlicher Natur *konsequent* auszuschöpfen. In diesem Sinne müssen *Benutzer und Sicherheitsverantwortliche* sensibilisiert werden.

Mit der im Dezember 2004 gestarteten Plakatkampagne *Control your speed!* leistet die SKUS einen wesentlichen Beitrag zur Sensibilisierung der Benutzer.

Die Kampagne gegen Kollisionsunfälle ist modern illustriert. Sie appelliert an die Eigenverantwortung der Skifahrer, Carver und Boarder und setzt auf deren Vernunft. Der Selbstüberschätzung, Risikobereitschaft und Aggressivität soll Einhalt geboten werden.

Mit der *Control your speed!* - Kampagne erinnert die SKUS an **FIS-Regel 2**, die goldene Regel des Ski- und Snowboardfahrens. Sie lautet:

Jeder Skifahrer und Snowboarder muss auf Sicht fahren. Er muss seine Geschwindigkeit und seine Fahrweise seinem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen anpassen.

Bern, 08.03.2005 hwm