VI. Gesetzgebung und Rechtsprechung

1. Gesetzgebung

Mit der **Teilrevision des Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag** (VVG), die am 1. Januar 2022 in Kraft trat, wurde ein generelles **direktes Forderungsrecht** (Art. 60 Abs. 1bis VVG) des Geschädigten gegenüber dem Versicherer des Schädigers eingeführt. Im Strassenverkehrsgesetz (SVG) ist das direkte Forderungsrecht schon seit Langem institutionalisiert. Kommt es z. B. zu einer Kollision zwischen einer Pistenbearbeitungsmaschine und einem Skifahrer, können das Unfallopfer bzw. an dessen Stelle die Unfallversicherung unmittelbar gegen die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung vorgehen (siehe Art. 65 SVG) und sie müssen sich nicht mit dem Bergbahnunternehmen als Motorfahrzeughalterin oder dem Lenker des Motorfahrzeugs über die Schadenersatzpflicht streiten. Neu gilt dies für sämtliche Haftpflichtansprüche, im Schneesportbereich wie auch bei Schadenersatzforderungen gegen andere, die FIS-Regeln missachtende Schneesportler bei Kollisionsunfällen oder gegen den Pistenbetreiber bei Verletzung der Pistensicherungspflicht, sofern eine Deckung aus einer Privat- bzw. Betriebshaftpflichtversicherung besteht.

Im Schneesport hat diese Neuerung insofern eine besondere Note, als in Skigebieten oft auch ein internationales Publikum unterwegs ist. **Ausländische Unfallopfer** konnten allfällige Schadenersatz- und Genugtuungsansprüche bisher grundsätzlich nur in der Schweiz beim Gericht am Sitz des Beklagten oder am Unfallort (Ort der unerlaubten Handlung/Vertragserfüllung) geltend machen. Das direkte Forderungsrecht gegen den Haftpflichtversicherer führt hier nun bei Gästen aus der Europäischen Union zu einer grundlegenden Änderung. Gemäss dem Lugano-Übereinkommen (LugÜ)[1] können nämlich Haftpflichtversicherungen bei Vorliegen eines solchen Rechts auch am ausländischen Wohnsitz des Unfallopfers verklagt werden (Art. 9 Ziff. 1 lit. b LugÜ i.V.m. Art. 11 Ziff. 2 LugÜ). Zwar gelangt auch in jenem Fall schweizerisches Recht zu Anwendung. Der Prozessausgang bleibt indessen höchst ungewiss, wenn etwa ein Gericht in Holland, einem Land ohne Schneesporttradition, mit anderem Haftungsverständnis und eigenen Verfahrensregeln, darüber zu entscheiden hat, ob eine Piste hinreichend gesichert war und wie weit die Eigenverantwortung der Skifahrerinnen und Skifahrer reicht, zumal Gerichte zu einem gewissen «Heimatschutz» tendieren und im Zweifelsfall eher dem verunfallten Staatsangehörigen gegenüber dem ausländischen Versicherungsunternehmen Recht geben. Anschauungsmaterial liefert ein Haftpflichtprozess im Nachgang zu einem Pistenfahrzeugunfall, der vom geschädigten britischen Skifahrer aufgrund des direkten Forderungsrechts nach SVG (noch vor dem Brexit) in England hängig gemacht werden konnte. Der Verunfallte wollte nach dem Besuch einer Skibar in angetrunkenem Zustand die geschlossene Skipiste überqueren, auf der ohne Weiteres erkennbar Pistenfahrzeuge operierten. Dabei stürzte er, kam aufgrund seiner alkoholisierten Verfassung nicht mehr auf die Beine und wurde in der Folge von einem rückwärts manövrierenden Pistenfahrzeug überrollt. Fraglich war, ob dieses Verhalten als grobfahrlässig im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG (Entlastung des Motorfahrzeughalters) zu qualifizieren sei, was vom englischen Gericht verneint wurde. Solche (in der Regel kostspielige) Schadenersatzprozesse im Ausland werden für die Haftpflichtversicherer nach Schneesportunfällen mit Gästen aus dem europäischen Raum künftig zum Alltag gehören, was für die Bergbahnen zu höheren Betriebshaftpflichtversicherungsprämien führen könnte. Da die Gerichtsstände in Versicherungssachen nach LugÜ zwingend sind, sind abweichende Zuständigkeiten und Deckungseinschränkungen in den allgemeinen Versicherungsbedingungen kaum möglich.

Vor diesem Hintergrund dürfte auch die Frage obsolet sein, ob ein ausländisches Unfallopfer an seinem Wohnsitz gegen das schweizerische Bergbahnunternehmen allenfalls gestützt auf den

[1] Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 30.10.2007, in Kraft getreten für die Schweiz am 01.01.2011 (SR 0.275.12).

Gerichtsstand in Verbrauchersachen (Art. 15 Abs. 1 lit. c LugÜ) Klage erheben kann. Die Frage stellte sich vor allem bei grossen Skigebieten, die sich auf ihren Websites gezielt auch an ein internationales Publikum richten. Die Massgeblichkeit des Verbrauchergerichtsstands war nicht zuletzt auch deshalb zweifelhaft, weil die Pistensicherungspflicht ihrer Natur nach eine Nebenpflicht des Beförderungsvertrags ist, bei solchen Verträgen der betreffende Gerichtsstand aber gerade nicht greift (siehe Art. 15 Abs. 3 LugÜ).

Eine gewisse Unklarheit bleibt in **übergangsrechtlicher** Hinsicht. Umstritten und von der Rechtsprechung noch nicht geklärt ist nämlich, ob das neu geschaffene direkte Forderungsrecht nach Art. 60 Abs. 1bis VVG auch auf jene Versicherungsverträge Anwendung findet, die vor dem 1. Januar 2022, d. h. vor dem Inkrafttreten dieser VVG-Teilrevision, abgeschlossen wurden.

2. Rechtsprechung

2.1 Aufprall an gepolstertem Mast nach Kollision zweier Skifahrer
(Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden, Zweigstelle Ilanz, vom 2. Dezember 2022)

2.1.1 Sachverhalt

Am 24. Februar 2021 fuhr A mit ihrem Ehemann B und ihrer Schwester C bei besten Sicht- und Witterungsverhältnissen im Skigebiet Obersaxen Mundaun auf der blau markierten Skipiste Nr. 14 vom Piz Sezner in Richtung Wali. Zeitgleich waren auch X und seine Ehefrau Y auf dieser Skipiste unterwegs. Unabhängig voneinander machten beide Personengruppen ca. 300 m oberhalb der späteren Unfallstelle eine Pause. Während X in Fahrtrichtung gesehen links auf der ca. 45 m breiten, gut präparierten und griffigen Piste fuhr, folgte A ihrer Schwester am rechten Pistenrand.

Oberhalb des Liftmastes Nr. 2, wo sich die Skipiste gabelt, setzte X zu einem Rechtsbogen an, um auf den gegenüberliegenden Pistenabschnitt Richtung Restaurant Wali zu fahren. Auf gleicher Höhe leitete gleichzeitig A einen Schwung nach links ein, um zur Talstation des Sessellifts Wali-Sezner zu gelangen. Dabei prallten X und A, ohne dass es einer der beiden verhindern konnte, rund 6,7 m oberhalb des mit einer Aufprallschutzmatte versehenen Liftmastes Nr. 2 ineinander. Aufgrund der Heftigkeit der Kollision wurden beide Skifahrer gegen die Schutzmatte des Liftmastes geschleudert. Hierbei zog sich A schwerste Verletzungen zu, an denen sie trotz sofort eingeleiteter Hilfeleistung durch ihre Schwester, SOS-Mitarbeitende der Bergbahnen, sowie zwei Mitglieder der Rega-Crew noch am Unfallort verstarb.

Der Obduktionsbericht des Instituts für Rechtsmedizin am Kantonsspital Graubünden zeigte, dass sich A bei der Kollision mit X bzw. beim Aufprall gegen die sich hinter der Aufprallschutzmatte befindlichen Metallstrukturen des Liftmastes verschiedene Verletzungen durch stumpfe Gewalteinwirkung zugezogen hatte, so u. a. eine stumpfe Pfählungsverletzung im oberen Gesässbereich, ein stumpfes Thorax- und ein Bauchtrauma. A war dem Bericht zufolge an den vielen inneren Verletzungen, die insgesamt nicht überlebbar waren, verblutet. X hatte demgegenüber beim Unfall Prellungen am Handrücken, am Vorderarm, am Brustkorb und am Oberschenkel rechts erlitten.

Die Zweigstelle Ilanz der Staatsanwaltschaft Graubünden stellte nach Abklärung der Unfallumstände und Würdigung des Gutachtens, das sie bei einem Experten für Trauma-Biomechanik eingeholt hatte, das Strafverfahren ein.

2.1.2 Begründung

Fraglich war zunächst, ob der Verantwortliche der Bergbahnen Obersaxen Mundaun seine Verkehrssicherungspflicht erfüllt hatte. Der beigezogene Experte hatte festgestellt, dass der unterste Montagebügel der Serviceleiter am Liftmast Nr. 2 deutlich verformt war. Der Riss an der Aufprallschutzmatte wurde durch ein vom untersten Teil der Leiter abstehendes Winkeleisen verursacht, und nicht durch ein von aussen eindringendes Objekt. Das Winkeleisen wurde durch den Aufprall des Körpers der Skifahrerin von innen durch die Matte in den Unterleib der Skifahrerin gedrückt und hatte die vom Rechtsmediziner diagnostizierte tödliche Blutung verursacht. Zwar bestehen für den Schutz von Hindernissen die anerkannten Richtlinien zur Verkehrssicherungspflicht auf Schneesportanlagen des Verbandes Seilbahnen Schweiz (SBS), jedoch geben diese nicht an, wie die Sicherung genau auszusehen hat (z. B. Dicke des Polsters). Gemäss den SBS-Richtlinien musste der Liftmast Nr. 2 gesichert werden, was mit der eingesetzten Schutzmatte der üblichen Praxis entsprechend gemacht worden war. Rund eine Woche vor dem Unfall, nämlich

am 16. Februar 2021, hatte die Beratungsstelle von SBS das gesamte Skigebiet der Bergbahnen Obersaxen Mundaun kontrolliert und hinsichtlich der Unfallstelle keine Einwände vorgebracht. Die Gefahr war bei der Besichtigung der Unfallstelle, an der u. a. eine Mitarbeiterin des Pistendienstes teilnahm, erst nach Entfernung der Schutzmatte erkennbar. Grundsätzlich konnten nur jene Personen das hinter der Matte montierte und darauf drückende Winkeleisen sehen, welche die Matte im Herbst montiert und im Frühjahr entfernt hatten. Im Nachhinein war das Ausmass der Gefahr sogar für den Gutachter, der über den genauen Unfallhergang Bescheid wusste, überraschend. Wie die polizeilichen Erhebungen gezeigt haben, kam es seit der Inbetriebnahme des Sessellifts 1999 nie zu einem gleichartigen Unfall, obwohl der Liftmast Nr. 2 im Winter stets auf die gleiche Art mit Aufprallschutzmatten gesichert worden war. Wenn das Ausmass der Gefahr sogar für den beigezogenen Gutachter überraschend war, musste auch dem Sicherheitsverantwortlichen der Bergbahnen Obersaxen Mundaun zugestanden werden, dass er mangels Einsicht die Gefahr hinter der Aufprallschutzmatte nicht erkennen konnte. Für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung wird bei der Fahrlässigkeit aber gerade die Voraussehbarkeit des Erfolges bzw. des Kausalverlaufs in seinen wesentlichen Zügen vorausgesetzt, weshalb der Vorwurf der Fahrlässigkeit bei den Bergbahnen Obersaxen Mundaun bzw. deren Mitarbeitenden entfiel.

Zu prüfen blieb, ob dem Kollisionsbeteiligten X für den tödlichen Unfall von A ein Vorwurf gemacht werden kann, indem er insbesondere die FIS-Verhaltensregeln missachtet und somit eine Sorgfaltspflichtverletzung begangen hatte. X, der sich selbst als guten und sicheren Skifahrer einschätzte, verbrachte seine Skiferien seit 30 Jahren im Skigebiet Obersaxen Mundaun und war somit mit den Skipisten gut vertraut. Gemäss eigener Aussage war er zügig, aber nicht übermässig schnell (mit ca. 40–50 km/h) unterwegs. Auch C gab an, ihre Schwester und sie seien vor dem Zusammenprall zügig unterwegs gewesen, ohne genaue Geschwindigkeitsangaben machen zu können. Es gab keine weiteren Personen, die den genauen Hergang des Unfalls beobachtet hatten.

Gemäss FIS-Regel 1 hat sich jeder Wintersportler so zu verhalten, dass er keinen anderen gefährdet oder schädigt. Jeder Skifahrer und Snowboarder muss laut FIS-Regel 2 auf Sicht fahren. Dabei hat er seine Fahrweise und Geschwindigkeit seinem Können, der Verkehrsdichte sowie den Gelände-, Witterungs- und Schneeverhältnissen anzupassen. Innerhalb der Sichtweite der vor ihm liegenden Strecke muss jeder ausweichen oder anhalten können. Vor dem Hintergrund, dass Kollisionen häufig die Folgen von zu hoher Geschwindigkeit, mangelnder Beobachtung oder unkontrollierter Fahrweise sind, gilt der Grundsatz des Fahrens auf Sicht uneingeschränkt, d. h. sowohl für offenes Gelände als auch für Engnisse, Schneisen und Waldwege. Die genauen Geschwindigkeiten, die von den zwei Unfallbeteiligten unmittelbar vor der Kollision gefahren wurden, liessen sich nachträglich nicht mehr ermitteln. Die Angaben im Gutachten zum Unfallhergang und zur Entstehung der Verletzungen stützten sich primär auf die Angaben von X bzw. C und erschienen plausibel und widerspruchsfrei. Der Gutachter führte aus, ohne den Kopf zu drehen könne eine Person normalerweise einen Winkel von rund 90 Grad, also jeweils 45 Grad nach links und rechts, überblicken. Es sei deshalb nachvollziehbar, dass sich die Beteiligten nicht bzw. erst im letzten Moment gesehen hätten, wenn sie, wie beschrieben, in einem Winkel von 90 Grad oder kleiner aufeinander zugefahren seien und sich mit ähnlichen Tempos bewegt hätten. Vor diesem Hintergrund vermochte die Staatsanwaltschaft keine Anhaltspunkte zu erkennen, dass die Unfallbeteiligten bei den herrschenden Wetter-, Verkehrs- und Pistenverhältnissen unmittelbar vor dem Zusammenstoss mit zu hoher Geschwindigkeit, mit mangelnder Beobachtung oder in unkontrollierter Fahrweise unterwegs gewesen wären. Entsprechend gelangte sie zum Ergebnis, dass sich weder X noch A für die konkrete Situation ein Verstoss gegen die FIS-Regel 1 oder 2 nachweisen

lasse. Wenn aufgrund des Untersuchungsergebnisses nicht genug Anhaltspunkte für das Vorliegen einer straf- und verfolgbaren Handlung gegeben und keine neuen Beweismittel erkennbar sind, die das Beweisergebnis verändern könnten, ist die Strafuntersuchung einzustellen.

2.1.3 Anmerkung

Was die Sicherung von erkennbaren Hindernissen auf der Piste betrifft, ist festzuhalten, dass die Schneesportlerinnen und Schneesportler dem Kollisionsrisiko infolge eines Sturzes bis zu einem gewissen Grad Rechnung zu tragen haben, namentlich indem sie entweder einen Sicherheitsabstand zum Hindernis einhalten oder bei der Annäherung an das Hindernis besonders vorsichtig fahren (vgl. SBS-Richtlinien N. 140). Weil dies bei der Pistensicherung erwartet werden darf, ist es auch ausreichend, wenn Polsterungen lediglich auf einen Anprall mit mässiger Geschwindigkeit ausgelegt werden; sie müssen nicht so dimensioniert sein, dass sie auch Schneesportlern Schutz bieten, die – wie vorliegend – ungebremst mit hoher Geschwindigkeit in das Hindernis prallen (SBS-Richtlinien N. 143). Wäre dem nicht so, müssten die nach heutigem Standard eingesetzten Polsterungen durch solche in vielfacher Stärke ersetzt werden, was nicht sachgerecht, hingegen unverhältnismässig und praxisfremd wäre.

Betreffend das Verhalten der Unfallbeteiligten dürfte die Einschätzung der Staatsanwaltschaft eher milde ausgefallen sein. Entscheidend kann ja nicht der ohne Kopfdrehung gegebene, beschränkte Blickwinkel von rund 90° sein, sondern die Frage, ob nicht ein Seitenblick geboten ist, wenn in zügiger Fahrweise in einem Bogen von einem Pistenrand zum andern gefahren und die Piste in der Weise gequert wird. Dass man mit einem solchen Manöver die Fahrbahn parallelfahrender Schneesportler kreuzen kann, erscheint evident. Entsprechend drängt es sich auf, sich mit einem Seitblick zu vergewissern, dass man die Piste mit dem Bogen ohne Gefahr für sich oder andere queren kann. Insofern wären die Anforderungen an die Sorgfalt der Schneesportlerinnen und Schneesportler wohl nicht überspannt worden, wenn die Staatsanwaltschaft eine Verletzung von FIS-Regel 1 erkannt hätte. Es sei darauf hingewiesen, dass im Strassenverkehr das Unterlassen des Seitenblicks als grobfahrlässig qualifiziert wird.

2.2 Absturz bei Talfahrt im freien Gelände

(Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden, Zweigstelle Thusis, vom 14. Juni 2022)

2.2.1 Sachverhalt

Am 15. Januar 2022 nahm A mit seinem Turnverein an einem Skirennen in Grüsch-Danusa teil. Gegen 22.30 Uhr ging er mit anderen Mitgliedern des Turnvereins zur Mittelstation Grüsch-Danusa. A und B, sein Kollege aus dem Turnverein, entschlossen sich, nicht wie die anderen mit der Gondel, sondern gemeinsam auf den Skiern ins Tal zu fahren. Die präparierte Talabfahrt Tal & Mitte (Cavadura-Talabfahrt) war zu diesem Zeitpunkt aber bereits gesperrt, was mittels Absperrnetz und Signalisationstafel (Fahrverbot für Abfahrtsbenützer) bei der Mittelstation in Richtung Restaurant Oberhofstübli und Bergstrasse angezeigt wurde.

A und B fuhren zunächst auf der Bergstrasse talwärts. Weil diese aber immer schneefreier wurde, entschieden sie sich dafür, im freien Gelände in bereits vorhandenen Skispuren hinunterzufahren. Im Bseikiwald verloren sie dann aber die letzte Skispur und gerieten in immer steileres Gelände. Nachdem die beiden, um auf eine Traverse zu gelangen, noch einige Meter weiter abwärtsfuhren, stürzte A und verlor beide Skis. Um einen seiner Skis zu holen, kroch er auf allen Vieren bergwärts und lief dann wieder talwärts. Hierbei rutschte er einige Meter den steilen Abhang hinab und stürzte dann bei einer Felswand 120 m in die Tiefe. Obwohl die Rettung sofort eingeleitet wurde, konnte er von den Rettungskräften nur noch tot geborgen werden. Der Bericht des Amtsarztstellvertreters von Prättigau-Davos zeigte auf, dass ein Polytrauma mit schweren Verletzungen (Becken-, Extremitäten- und Schädel-Hirn-Trauma) zum sofortigen Tod von A führte.

B, der A vorausfuhr, gab bei der Einvernahme an, sie seien gemeinsam übereingekommen, zusammen mit Skiern zu Tal zu fahren. Er habe das Skigebiet Grüsch-Danusa bereits gekannt, sei aber noch nie auf jener Route, die sie in der Unfallnacht gewählt hätten, gefahren. Er habe früher selbst FIS-Rennen bestritten, seine Rennfahrerkarriere dann aber mit 20 Jahren beendet. Er verfüge weder über eine Ausbildung als J+S-Leiter noch über eine als Skilehrer. A sei ein sehr guter Skifahrer gewesen, der auch schon auf Skitouren unterwegs gewesen sei.

Die eingeleitete Strafuntersuchung wurde in der Folge eingestellt.

2.2.2 Begründung

A und B verliessen den markierten Bereich der damals geschlossenen Skipiste Cavadura-Talabfahrt im obersten Teil. Weil im unmittelbaren Bereich der Absperrung keine Absturzgefahr bestand, war dort auch keine Abschrankung nötig. Wie aus den Akten hervorgeht, waren sowohl das Absperrnetz als auch das viersprachige Sperrsignal «Fahrverbot für alle Abfahrtsbenützer» bei den Lichtverhältnissen jenes Vollmondabends sichtbar. Zudem wurde mithilfe einer elektronischen Informationstafel an der Tal- und Bergstation darauf hingewiesen, dass während der «Vollmond-Skinacht» die Talabfahrt «Vacca – Tal & Mitte – Tal» geschlossen war und somit keine Skipiste für die Talabfahrt benützt werden durfte. A und B waren bewusst und auf eigene Verantwortung abseits der Skipiste über eine Bergstrasse bzw. im freien Gelände talwärts gefahren. Entsprechend konnte seitens der Bahnverantwortlichen kein strafrechtlich relevantes Fehlverhalten vorliegen.

Wie die Strafuntersuchung zeigte, gab es auch keine Indizien dafür, dass der überlebende Skifahrer die drohende Gefahr (im Sinne eines faktischen Führers) besser als der Verstorbene hätte erkennen können oder erkannt hatte und diesbezügliche Bedenken gegenüber dem Verstorbenen nicht geäussert hatte. Vielmehr waren die beiden Skifahrer wohl davon ausgegangen, dass das Befahren der gewählten Route in Anbetracht ihrer jeweiligen Erfahrung und Kenntnis vertretbar sei. Dementsprechend kann B keine strafrechtlich relevante Verletzung einer Sorgfaltspflicht vorgeworfen werden.

2.2.3 Anmerkung

Als Veranstalterin der «Vollmond-Skinacht» hatte die Grüsch-Danusa Bergbahnen AG dafür zu sorgen, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sicher ins Tal kommen (vgl. SBS-Richtlinien N. 195). Diese Pflicht hatten die Pistenverantwortlichen mit den getroffenen Massnahmen (Transport der Gäste mit der Gondelbahn, Sperrung der Talfahrt mittels Absperrtafel und Absperrnetz sowie Kommunikation der Sperrung auf den elektronischen Informationstafeln an der Tal- und Bergstation) mustergültig erfüllt. Entsprechend stand denn auch ausser Frage, dass den beiden Skifahrern die Sperrung bewusst war und sie die Talfahrt auf eigene Verantwortung in Angriff nahmen.

2.3 Lawinenunfall im freien Gelände

(Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden, Zweigstelle Davos, vom 29. Juni 2022)

2.3.1 Sachverhalt

X, ein leidenschaftlicher Snowboarder und Freerider, fuhr am 3. Februar 2022 zusammen mit seiner Ehefrau und seinen Töchtern von Davos ins Skigebiet Parsenn. Gegen 10 Uhr trennte sich X bei der Bergstation der Rapid Sesselbahn von seinen Begleiterinnen, um neben der Piste talwärts zu fahren und seine Familie anschliessend wieder zu treffen. X verliess bewusst den markierten und gesicherten Pistenbereich und befuhr im Bereich Dorfbachtobel einen Nordosthang. Um 10.06 Uhr löste sich auf einer Höhe von 2127 m ü. M. ein Schneebrett (Breite ca. 50 m, Länge ca. 165 m) und verschüttete ihn. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich keine weiteren Wintersportler im Hang.

Weil X nicht zum vereinbarten Familientreffen erschienen und telefonisch unerreichbar war, wurde die Pistenrettung Davos Parsenn um 15.00 Uhr alarmiert. Um ca. 18.00 Uhr wurde X im Verlauf der Suchaktion in einer Lawine im Bereich Dorfbachtobel in Davos Dorf in einer Tiefe von 1,2 m geortet und danach aus dem Schnee geborgen. Es konnte nur noch der Tod von X festgestellt werden.

Die Strafuntersuchung der Staatsanwaltschaft Graubünden wurde eingestellt.

2.3.2 Begründung

Im relevanten Gebiet herrschte am Unfalltag grosse Lawinengefahr (Stufe 4), was X bekannt war und worauf an den Bergbahnstationen adäquat hingewiesen wurde. Zudem gingen aus der Strafuntersuchung keinerlei Hinweise auf ein Drittverschulden am Tod von X hervor.

2.4 Kollisionsunfall

(Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden, Zweigstelle Davos, vom 5. Juli 2022)

2.4.1 Sachverhalt

X fuhr am Nachmittag des 27. Februar 2021 im Skigebiet Parsenn (Gemeindegebiet Davos) auf der Piste Nr. 4 talwärts. Dabei prallte X in Y, der sich gerade um seinen dort gestürzten Sohn kümmerte. Bei dieser Kollision erlitt Y diverse Verletzungen und stellte am 16. März 2021 Strafantrag gegen den Beschuldigten. Den Strafantrag liess er am 21. März 2022 über seinen Rechtsvertreter zurückziehen.

Das Strafverfahren gegen X wegen fahrlässiger Körperverletzung wurde eingestellt, da es mit dem Rückzug des Strafantrags an einer Prozessvoraussetzung mangelt (Art. 319 Abs. lit. d StPO). Dessen ungeachtet wurde X zur Tragung der Verfahrenskosten von CHF 1440.00 verurteilt.

2.4.2 Begründung

Trotz Einstellung eines Strafverfahrens können dem Beschuldigten ausnahmsweise die Verfahrenskosten ganz oder teilweise auferlegt werden (Art. 426 Abs. 2 StPO). Vorausgesetzt wird hierfür, dass die beschuldigte Person das Verfahren rechtswidrig oder schuldhaft einleitet oder dessen Durchführung erschwert. Es handelt sich hierbei um eine den zivilrechtlichen Grundsätzen angenäherte Haftung für ein widerrechtliches und vorwerfbares Verhalten. Dabei haftet die beschuldigte Person nur, wenn sie gegen eine geschriebene oder ungeschriebene Verhaltensnorm schuldhaft verstösst und dadurch das Strafverfahren veranlasst oder dessen Durchführung erschwert hat. Aufgrund der Aktenlage war ein solches Fehlverhalten erstellt. Der Beschuldigte hatte mit seinem Verhalten – unter Missachtung der FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder – die körperliche Integrität von Y verletzt.

2.5 Sturz ohne Fremdeinwirkung 1
(Nichtanhandnahmeverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 16. Mai 2022)

2.5.1 Sachverhalt

Am 9. März 2022 war P mit seiner Lebenspartnerin R und K, einem Kollegen ihres Sohnes, auf der Belalp am Skifahren. Kurz vor Pistenschluss nahmen sie den Sparrhornlift von «Bruchegg» herkommend in Richtung «Hohbiel», um auf der Blauen Piste «Aletsch» Nr. 10 die letzte Abfahrt zu machen. Dabei fuhr P voraus, gefolgt von R und am Schluss K. Zur gleichen Zeit fuhr S mit seinen zwei Kindern T und U auf der gleichen Piste. Plötzlich wurde S von P mit einem Abstand von max. 1,5 m überholt, trotz breiter Piste und gutem Überblick. S erschrak derart, dass er einen Ausruf wie «He!» oder «Hoo!» machte. P blickte daraufhin über seine Schultern zurück, verlor dabei – ohne dass es zu einer Kollision mit S kam – die Kontrolle über seine Skier und stürzte zu Boden. R beschrieb den Unfall von P nicht als spektakulären Sturz, sondern eher als ein Umkippen. Der Unfall verursachte bei P schwere Kopfverletzungen. Die Ärzte vermuten, dass der Sturz von P durch einen Hirnschlag mit Blutungen verursacht wurde. Laut R befindet sich P auf dem Weg der Besserung.

Die Staatsanwaltschaft des Kantons Wallis erliess eine Nichtanhandnahmeverfügung (Art. 310 Abs. 1 lit. A stopp i.V.m. Art. 319 ff. StPO).

2.5.2 Begründung

Weil es sich gemäss Akten um einen Selbstunfall ohne jegliche Dritteinwirkung handelte, war kein Straftatbestand erfüllt.

2.6 Sturz ohne Fremdeinwirkung 2
(Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 8. November 2022)

2.6.1 Sachverhalt

A und seine Tochter L waren zusammen für eine Woche Skiferien in Zermatt. Für den 3. Februar 2022 planten die beiden, zunächst in der Gletscherregion Klein Matterhorn und später in Cervinia (Italien) Ski zu fahren. Nachdem sie in Italien in einem Bergrestaurant ihr Mittagessen eingenommen hatten, gingen sie zurück zur Landesgrenze bei Testa Grigia und setzten ihren Skitag fort. Für die letzte Abfahrt sahen sie vor, mit Skiern bis zur Bergstation Trockener Steg und von dort aus mit der Gondelbahn bis nach Zermatt zu fahren. Gegen 16.00 Uhr fuhren A und seine Tochter L vom Klein Matterhorn aus über die Piste Nr. 73 (Gandegg) in Richtung Trockener Steg. Dabei fuhr L ihrem Vater A hinterher. Kurz vor der Verzweigung der Piste Nr. 73 (Gandegg) und Piste Nr. 72 (Furggsaffel) überholte L ihren Vater A und fuhr dann weiter Richtung Bergstation Trockener Steg, wo A jedoch nicht eintraf.

Gegen 16.45 Uhr wurde der Einsatzzentrale der Kantonspolizei Wallis gemeldet, dass Dritte bei der erwähnten Pistenverzweigung rund 6 m neben der Piste im Pulverschnee auf den regungslosen Skifahrer A gestossen waren. Obwohl sich die Rettungskräfte umgehend zur Unfallstelle begaben und mit der Reanimation einsetzten, verstarb A um 23.50 Uhr.

Die Strafuntersuchung wird unter Übernahme der Kosten auf die Kantonskasse eingestellt.

2.6.2 Begründung

Wie dem rechtsmedizinischen Gutachten vom 11. Oktober 2022 zu entnehmen ist, verstarb A an den Folgen eines schweren Halstraumas, das er bei einem Sturz erlitten haben musste. Festgestellt wurde auch, dass die Halswirbelsäure von A bereits bestehende, gravierende degenerative Veränderungen aufwies, die den Auftritt der Rückenmarksverletzungen wohl begünstigt hatten. Aus der Strafuntersuchung ergaben sich keine Hinweise auf ein strafbares Drittverhalten: An der Unfallstelle wurden keine Spuren von Dritten festgestellt, die für eine Kollision hätten sprechen können, und die Markierung der Pistenränder entsprach den Vorgaben der einschlägigen Richtlinien von SKUS und SBS.

2.7 Pistenfahrzeugunfall
(Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Region Oberwallis vom 25. Juli 2022)

2.7.1 Sachverhalt

In der Gemeinde Fiesch VS ereignete sich am 24. Dezember 2021 um 16.50 Uhr in Fiescheralp/Kühboden ein tragischer Unfall zwischen einem Pistenfahrzeug und zwei Fussgängerinnen. Unfallort war der Vorplatz auf der Fiescheralp, der sich südöstlich der Pistenfahrzeug-Garagen sowie der Depots der Aletsch Bahnen AG befindet und über den auch der Weg zur «Kehrichtsammelstelle Fiescheralp» führt. Pistenfahrzeugführer M überrollte dort mit seinem Fahrzeug die Grossmutter G und deren Enkelin.

Der Pistenfahrzeugführer M nahm an diesem Tag um 16.15 Uhr die Gondelbahn auf die Fiescheralp. Dort angekommen, ging er zur Garage der Pistenfahrzeuge, führte an seinem Fahrzeug eine allgemeine Fahrzeugkontrolle durch und fuhr anschliessend durch das Garagentor in Richtung Einfahrt der neuen 10er-Gondelbahn. Auf Höhe der Garage Nr. 4 stellte er das Fahrzeug ab, um darauf zu warten, dass sein Arbeitskollege F das alte Windenfahrzeug in der Garage Nr. 1 fertigbetankt und rausgefahren hatte, damit er dort ebenfalls tanken konnte. Nach ein paar Minuten des Wartens wollte M nachsehen, wie weit F mit dem Betanken des alten Pistenfahrzeugs war, und fuhr deshalb kurz vor 16.50 Uhr im Schritttempo (2–4 km/h) rückwärts zur Einfahrt der Garage Nr. 1. Währenddessen telefonierte er via Headset für zwei Minuten mit seinem Arbeitskollegen T, der bereits die Piste «Heimatli» präparierte.

Zur gleichen Zeit war auch G mit ihrer Enkelin E auf dem Vorplatz der Garagen unterwegs. Ausgehend von ihrer Ferienwohnung waren sie zwecks Entsorgung eines Kehrichtsacks auf dem entsprechend beschilderten Weg zur «Kehrichtsammelstelle Fiescheralp» unterwegs, die sich im Gebäude der Luftseilbahn-Station «Fiesch-Fiescheralp» befindet. G zog auf einem «Davoser Schlitten» ihre Enkelin hinterher, die darauf in einem Kinder-Schlittensack (Fusssack) eingepackt und befestigt war. Der Schnee vor den Garagen war an diesem Abend aufgrund der Ein- und Ausfahrmanöver der Pistenfahrzeuge aufgelockert und zu Fuss nur schwierig begehbar.

Beim Rückwärtsfahren bemerkte M, dass sich das Heck seines Fahrzeugs wie beim Überfahren eines Schneehaufens anhob und wieder senkte. Beim Vorwärtsfahren im Schritttempo bis auf Höhe von Garage Nr. 3 war das nicht mehr gleichermassen der Fall. Nachdem M sein Fahrzeug gestoppt hat, stieg er aus der Führerkabine, um zu Fuss nachzusehen, wie weit sein Arbeitskollege F mit dem Tankvorgang beim alten Windenfahrzeug war. Während dem Verlassen der Führerkabine entdeckte M Skibekleidung hinter seinem Fahrzeug. Zweifelnd näherte er sich und erkannte in der Skikleidung am Boden eine Frau, nämlich G, und daneben ihr Enkelkind E. M rannte umgehend zur Führerkabine und funkte dem Pistenpatrouilleur sowie dem Sanitätsbüro der Bergstation, dass er bei der Garage dringend Hilfe benötige. Während G noch am Unfallort ihren Verletzungen erlag, wurde E mit schweren Verletzungen, u. a. einem mehrfachen Schädelbruch, ins Inselspital Bern geflogen. Bei E, die das Spital am 5. Januar 2022 wieder verlassen konnte, sind die Ärzte zuversichtlich, dass sie sich wieder vollständig von ihren schweren Verletzungen erholen wird.

M wird wegen fahrlässiger Tötung (Art. 117 StGB), fahrlässiger schwerer Körperverletzung (Art. 125 Abs. 2 StGB), Fahren in fahrunfähigem Zustand (Art. 91 Abs. 2 lit. b SVG) sowie Widerhandlung gegen das Betäubungsmittelgesetz (Art. 19a Ziff. 1 BetmG) schuldig gesprochen und mit einer Geldstrafe von 150 Tagessätzen zu je CHF 110.00, d. h. total CHF 16 500.00, bestraft, unter Aufschub des Vollzugs auf einer Probezeit von zwei Jahren. Zudem erhielt M eine Busse von CHF 900.00 bzw. ersatzweise eine Freiheitsstrafe von 9 Tagen bei schuldhaftem Nichtbezahlen.

2.7.2 Begründung

M war im Winter 2021/2022 bei der Aletsch Bahnen AG die 3. Saison als Pistenfahrzeugführer auf der Fiescheralp tätig. Neben dem Führerausweis der Kategorien B, C, BE und CE verfügt er über eine Bestätigung des bestandenen Kurses «Pistenfahrzeugführer Basic» von Seilbahnen Schweiz. M verrichtet seine Arbeit jeweils auf einem ihm persönlich zugeteilten Pistenfahrzeug, nämlich einem mit Kontrollschild versehenen Windenfahrzeug der Marke Prinoth CH Leitwolf W. Insgesamt war M im Unfallzeitpunkt ca. 1000 Stunden auf diesem und ca. 2000 Stunden insgesamt auf Pistenfahrzeugen gefahren.

Die Sichtverhältnisse waren im Unfallzeitpunkt durch die Dämmerung beeinträchtigt. Am Pistenfahrzeug selbst war das gelbe Drehlicht sowohl auf der Fahrer- wie auch auf der Beifahrerseite eingeschaltet und der beifahrerseitige Arbeitsscheinwerfer hinten aktiviert. Für die Sicht nach hinten verfügt das Pistenfahrzeug über zwei Aussen- und einen Innenspiegel sowie eine Rückfahrkamera. Während die zwei Aussenspiegel eine gute Übersicht auf der Aussenseite des Pistenfahrzeugs nach hinten bieten, liegt die Zone direkt hinter dem Pistenfahrzeug im toten Winkel: Aufgrund des Windenaufbaus ermöglichen weder der Blick via Innenspiegel noch der Schulterblick durch das Heckfenster eine gute Sicht. Der Pistenfahrzeugführer hat mit der Rückfahrkamera aber, wenn der Windenarm wie an diesem Tag nach vorne geschwenkt wird, eine relativ gute Sicht hinter das Fahrzeug. Mit der Kamera sind Personen ab ca. 2 m hinter dem Fahrzeug erkennbar.

Eine Blut- und Urinprobe bei M ergab, dass er das Pistenfahrzeug im Unfallzeitpunkt mit einer THC-Konzentration von mind. 4,3 µg/L lenkte. Damit lag er deutlich über dem Grenzwert von 1,5 µg/L (Art. 34 lit. a VSKV). M konsumierte Marihuana nach eigenen Angaben gelegentlich, d. h. 2- bis 3-mal pro Wintersaison, zuletzt am 22. Dezember 2021 zwischen 02.00 und 02.30 Uhr.

In subjektiver Hinsicht war sich M im Zeitpunkt des Unfalls bewusst, dass seine volle Aufmerksamkeit dem Führen des Pistenfahrzeugs zu gelten hatte. Da auf dem Vorplatz mit Fussgängern gerechnet werden musste, war dort beim Rückwärtsfahren besondere Vorsicht angebracht. Bei pflichtgemässer Sorgfalt wäre es für M vorhersehbar gewesen, dass Fussgänger den Weg zur «Kehrichtsammelstelle Fiescheralp» nutzen und jederzeit hinter dem Pistenfahrzeug auftauchen können. M unterliess es, aufgrund des Ortes oder der Uhrzeit entweder eine Hilfsperson zum Rückwärtsfahren beizuziehen oder jegliche Ablenkung komplett zu vermeiden. Zwar ist das Telefonieren via Headset grundsätzlich erlaubt, aber es darf nicht zu mangelnder Aufmerksamkeit im Verkehr führen. Über die Rückfahrkamera wäre die Anwesenheit von G und E für M erkennbar gewesen, zumindest bis diese lediglich noch ca. 2 m vom Fahrzeug entfernt waren. Eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit lag zudem bereits deshalb vor, weil M das Fahrzeug unter dem verbleibenden Einfluss von Marihuana geführt hatte.

2.7.3 Anmerkung

Auch aus haftpflichtrechtlicher Sicht ist der Fall klar: Pistenbearbeitungsmaschinen unterliegen der strengen Motorfahrzeughalterhaftung gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG (Gefährdungshaftung). Eine Entlastung ist unter den gegebenen Umständen ausgeschlossen. Auch kann die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, gegenüber der ein direktes Forderungsrecht besteht (dazu vorstehend Ziffer 1), der Schadenersatzforderung keine Einwände aus dem Versicherungsvertrag entgegenhalten (Art. 65 Abs. 2 SVG) und entsprechend keine Kürzung der Versicherungsleistung wegen Grobfahrlässigkeit des mitversicherten Lenkers geltend machen. Hingegen könnte sie im Umfang einer angemessenen Kürzung auf den Lenker Rückgriff nehmen, falls dessen Verhalten effektiv als grobfahrlässig zu qualifizieren wäre (Art. 65 Abs. 3 SVG).