

KGVS P3 09 162

*Strafrecht - Fahrlässigkeit - KGE (Beschwerdebehörde) vom 22. April 2010, X. c. Untersuchungsrichteramt Oberwallis*

**Fahrlässigkeit: Verkehrssicherungspflicht nach Pistenschluss**

Bei der Pistenpräparation mit Seilwinde gelten auch nach Pistenschluss Sorgfalts- bzw. Verkehrssicherungspflichten (E. 7).

Ref. CH: Art. 12 StGB

Ref. VS: -

**Négligence: devoir d'assurer la sécurité du trafic après la fermeture des pistes de ski**

En cas de préparation des pistes de ski avec des treuils, le devoir de diligence, respectivement d'assurer la sécurité du trafic, s'applique aussi après la fermeture des pistes de ski (consid. 7).

Réf. CH: art. 12 CP

Réf. VS: -

***Sachverhalt und Verfahren (gekürzt)***

Am 31. Januar 2008 fuhr X. zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr in einem Oberwalliser Skigebiet mit ihrem Snowboard von der Bergstation auf der markierten Skipiste talwärts. Auf der Abfahrt geriet sie in ein Windenseil, welches ein von Y. gefahrenes Pistenfahrzeug zum

Zwecke der Pistenpräparierung sicherte. X. stürzte und erlitt ein Schädel-Hirntrauma Grad I. Sie wurde per Helikopter ins Spital überführt, welches sie am nächsten Tag wieder verlassen konnte.

X. reichte eine Strafklage gegen die für die Pistensicherung Verantwortlichen bei der ...-Bahnen AG wegen fahrlässiger einfacher Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB ein. Der Untersuchungsrichter ging davon aus, dass sich der Unfall nach Pistenschluss ereignet hatte und die Abfahrten geschlossen waren, weshalb der Strafklage mangels eines Straftatbestandes keine Folge gegeben wurde. Gegen diese Verfügung erhob X. Beschwerde an die Beschwerdebehörde des Kantonsgerichts.

### **Aus den Erwägungen**

(...)

7. a) Abgesehen vom genauen Unfallzeitpunkt stellt sich zudem die vorwiegend rechtliche Frage, ob die für die Pistensicherung Verantwortlichen der ...-Bahnen AG bei der fraglichen Pistenpräparation mit Seilwinde ihren Sorgfalts- bzw. Verkehrssicherungspflichten nachgekommen sind, auch wenn sich der Unfall erst nach Pistenschluss ereignet haben sollte. Zur Frage des Umfangs der Verkehrssicherungspflicht nach Pistenschluss hat sich das Bundesgericht - soweit ersichtlich - bisher noch nicht explizit geäußert.

b) Erste Anhaltspunkte zum Umfang der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt liefern die SKUS-Richtlinien. Gemäss deren Ziff. 17 muss die verkehrssicherungspflichtige Unternehmung ausserhalb der Betriebszeit die Abfahrten unterhalten und vor allem die Pisten maschinell herrichten (präparieren) können. Die Abfahrten sind geschlossen. Ziff. 33 der SKUS-Richtlinien bestimmt, dass Pistenbearbeitungsmaschinen mit Seilwinde oder Frontfräse wegen der hochgradigen Unfallgefahr nur ausserhalb der Betriebszeiten der Transportanlagen oder auf gesperrten Pisten oder Pistenabschnitten einzusetzen sind. Sind Pistenbearbeitungsmaschinen im Einsatz, ist gemäss Ziff. 34 das gelbe Gefahrenlicht einzuschalten. Schliesslich hält Ziff. 54 zunächst noch einmal fest, dass ausserhalb der Betriebszeiten der Transportanlagen die Abfahrten geschlossen sind, und konkretisiert dann: «Das ist auf den Orientierungstafeln wie folgt bekannt zu geben: Ausserhalb der Bahnbetriebszeiten sind die Abfahrten geschlossen und vor keinen Gefahren wie Lawinensprengungen oder Pistenmaschinen mit Seilwinden gesichert. Lebensgefahr! ».

Entsprechende «Gefahrenhinweistafeln» hat die ...-Bahnen AG vorschriftsgemäss angebracht und deren Inhalt war sowohl der Beschwerdeführerin als auch ihrem Ehegatten bekannt. Es fragt sich allerdings, ob sich die Sorgfaltspflichten im Anbringen dieser Hinweistafeln erschöpfen, wenn die Bergbahnunternehmung nach Pistenschluss - und damit auf geschlossenen Pisten - Gefahren schafft, die auch für einen vorsichtigen Wintersportler nur schwer erkennbar sind. Im konkreten Fall kommt die Problematik hinzu, dass sich der Unfall - wenn überhaupt - nur kurz nach Pistenschluss ereignet hat und die für die Pistenpräparation und Pistensicherung zuständigen Personen sich bewusst sein mussten, dass Gäste des Restaurants bei der Bergstation die Heimfahrt noch nach Pistenschluss antreten könnten. Zudem war das mit der Seilwinde gesicherte Pistenfahrzeug offenbar hinter einer Krette versteckt für die Beschwerdeführerin und ihren Ehegatten nicht sichtbar und die Gefahr dadurch für sie schwierig zu erkennen.

c) Der Verkehrssicherungspflichtige hat mit sogenannten «Spätheimkehrern» zu rechnen und darf bei den nach Betriebsschluss durchzuführenden Arbeiten nicht etwa einfache enge Pistenabschnitte ohne Warnung blockieren, beispielsweise eine enge Kurve in einer Waldabfahrt mit einer Pistenbearbeitungsmaschine (Stiffler, Schweizerisches Schneesportrecht, 3. A., Bern 2002, Rz. 464). In diesem Sinne entschied auch der Kantonsgerichtsausschuss von Graubünden in einem Urteil vom 23. November 1988, wobei wörtlich ausgeführt wurde, was folgt: «Es ist nun eine Erfahrungstatsache, dass immer wieder Skifahrer eine der letzten Bergfahrten benützen und im Bergrestaurant noch einmal einkehren, bevor sie dann - nach Betriebsschluss der Anlagen - ins Tal zurückkehren. Auf solchen Pisten muss zumindest bis zum Einbrechen der Dunkelheit jederzeit mit Skifahrern gerechnet werden. [...] Dass tagsüber bei den Bergstationen durch entsprechende Tafeln auf Pistenbearbeitungsmaschinen hingewiesen wurde, war lediglich als allgemeine Warnung zu verstehen, dass auch während der Betriebszeiten der Anlagen mit dem Auftauchen von Pistenbearbeitungsmaschinen zu rechnen sei, erlaubte es dem Angeklagten aber nicht, in unübersichtlichen Engnissen ohne zusätzliche Schutzvorkehrungen mit solchen Fahrzeugen zu manövrieren. H. muss sich also den Vorwurf gefallen lassen, seiner Verkehrssicherungspflicht nicht im gebotenen Umfang nachgekommen zu sein». Als Schutzmassnahmen sah das Gericht «Warnposten, Absperrungen oder entsprechende Gefahrensignale» vor (zum Ganzen SJZ 1989, S. 323 f.).

In eine ähnliche Richtung geht ein - allerdings zivilrechtliches - Urteil des Obersten Gerichtshofs von Österreich vom 8. Oktober 2008 (9Ob28/08w; abrufbar unter <http://www.ris.bka.gv.at>), welches zur Konkretisierung der zu befolgenden Verkehrssicherungspflichten auch in der Schweiz herangezogen werden kann. Zu beurteilen war die zivilrechtliche Haftung eines Bergbahnunternehmens für die Folgen einer - nach Betriebsschluss erfolgten - Kollision eines Skifahrers mit dem Stahlseil eines Pistenfahrzeugs, welches mit der Pistenpräparation (sogenannte «Windenpräparierung») beschäftigt war. Im Skigebiet befanden sich ähnliche Gefahrenhinweistafeln wie im vorliegend zu beurteilenden Fall. Das Gericht qualifizierte das quer über die Skipiste gespannte dünne Stahlseil auch in der Zeit nach dem Ende des Pistenbetriebs als atypisches Hindernis, das wegen seiner besonderen Gefährlichkeit ausreichend abgesichert werden müsse. Zwar sei der sogenannte «Spätheimkehrer» nach Pistenschluss zu besonderer Vorsicht verpflichtet. Trotzdem müssten künstliche Gefahrenquellen gesichert werden, wenn sie eine besondere Gefahr schaffen würden und auch für einen mit besonderer Vorsicht fahrenden Skifahrer schwer erkennbar seien; ansonsten hafte das Bergbahnunternehmen aufgrund grober Fahrlässigkeit (vgl. auch Dittrich/Reindl, Zeitschrift für Verkehrsrecht [ZVR] 1992, S. 99; Reindl/Stabentheiner/Dittrich, ZVR 2006, 552 f. und 558 ff.).

Auch das Bundesgericht zieht in seiner Rechtsprechung zu den sogenannten Pistennebenflächen das Kriterium der atypischen Gefahr zur Erweiterung der grundsätzlich nur auf der eigentlichen Piste bestehenden Verkehrssicherungspflichten heran. Danach müssen Skifahrer vor besonderen oder aussergewöhnlichen Gefahren auf Nebenflächen, die beim Verlassen der Pisten drohen, in hinreichender Weise gewarnt werden (BGE 130 III 193 E. 2.4.3, m.w.H., 122 IV 193 E. 2b, 117 IV 415 E. 5a, 115 IV 189 E. 3b). Zum in BGE 109 IV 99 beurteilten Fall, in dem ein Skifahrer 90 Meter ausserhalb der präparierten Piste mit einem quer zum Hang gespannten Heuseil zusammenstiess, äusserte sich das Bundesgericht in einer späteren Entscheidung wie folgt: «Das Heuseil bildete ein atypisches künstliches Hindernis und eine heimtückische Gefahrenquelle, die sich für den ahnungslosen Fahrer als eigentliche Falle entpuppte; es befand sich zudem an einer Stelle, die häufig von Skiläufern befahren wurde, also im Bereich einer «wilden Piste». Unter diesen Umständen wären die Verantwortlichen verpflichtet gewesen, durch eine seitliche Abschränkung das Verlassen der Piste zu unterbinden oder, wenn dies unmöglich gewesen wäre, das atypische und heimtückische Hindernis in hinreichender Weise zu kennzeichnen. Dies

wäre mit geringem Aufwand möglich gewesen» (BGE 115 IV 189 E. 3c, m.w.H.). Diese Rechtsprechung lässt sich grundsätzlich auf atypische Gefahren übertragen, welche von einem Bergbahn- und Skiliftunternehmen nach Pistenschluss geschaffen werden, wobei sich der Sorgfaltsmassstab freilich stets nach den tatsächlichen Gegebenheiten im Einzelfall richtet.

d) Nach dem Gesagten spricht in casu zumindest einiges dafür, dass die durch die «Seilwindenpräparation» geschaffene - auch für einen vorsichtigen Wintersportler nur schwer erkennbare - besondere Gefahr Sorgfaltspflichten begründet hat, die über das Anbringen von «Warnhinweistafeln» in Berg- und Talstationen hinausgehen. Als zusätzliche - mit geringem Aufwand zu realisierende - Sicherheitsmassnahmen kämen etwa eine «Visualisierung» des Windenseils, die «reale» Absperrung der Piste (zumindest in einem Teilbereich), weitergehende akustische oder visuelle Warnsignale am Pistenfahrzeug oder eine zeitlich spätere Pistenpräparation im Bereich von Pisten, die regelmässig von «Spätheimkehrern» benutzt werden, in Frage. Zumindest für Pistenabschnitte, die bekannterweise häufig auch noch nach Pistenschluss befahren werden, könnten sich die Sicherheitsmassnahmen betreffend «Seilwindenpräparation» demnach an Ziff. 32 der SKUS-Richtlinien orientieren, die für den Einsatz von Pistenbearbeitungsmaschinen während der Betriebszeit der Transportanlagen auf unübersichtlichen und engen Pistenabschnitten folgende Massnahmen als Beispiele aufzählt: «vorübergehende Sperrung der Piste oder des betreffenden Pistenabschnittes, Warnung der Benützer durch Aufsichtspersonal, Warnung durch entsprechende Signale (Gefahrensignal 4 oder Triopan mit Symbol Pistenbearbeitungsmaschine, beides allenfalls mit gelbem Gefahrenlicht)». ...

e) Der Untersuchungsrichter hat demnach auch dann allfällige Sorgfaltspflichtverletzungen der (damals) für die Pistensicherung Verantwortlichen der ...-Bahnen AG und allenfalls weiterer Personen näher zu untersuchen, wenn sich der Unfall nach Pistenschluss zugetragen haben sollte. Diesfalls ist insbesondere zu klären, welche konkreten Sicherheitsmassnahmen im Bereich der fraglichen «Seilwindenpräparation» getroffen wurden.