Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
6B 925/2008/bri

Urteil vom 9. März 2009
Strafrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Schneider, präsidierendes Mitglied,
Bundesrichter Ferrari und Mathys.
Gerichtsschreiberin Binz.

Parteien
X._____,
Y._____,
Beschwerdeführer,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Fritz Anthamatten,

gegen

A._____,
Beschwerdegegner, vertreten durch Rechtsanwalt Jean-Pierre Schmid,
Staatsanwaltschaft des Kantons Wallis, Justizgebäude, Av. Mathieu-Schiner 1, 1950 Sitten,
Beschwerdegegnerin.

Gegenstand
Fahrlässige schwere Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 und 2 StGB),

Beschwerde gegen das Urteil des Kantonsgerichts Wallis, Strafgericht I, vom 26. September 2008.

Sachverhalt:

A.
A._____ (geb. 19. Dezember 1979) befand sich als Mitglied der Swiss-Snowboard B Alpin Nationalmannschaft im Trainingslager in Saas-Fee. Am 26. August 2003 fuhr er gegen 9.45 Uhr mit dem Skilift Mittel Allalin 1 bis zur Bergstation und befuhr anschliessend die Traverse, welche zur Piste Nr. 18 führt. A._____ geriet dabei über den talseitigen Pistenrand hinaus und stürzte rund 7 Meter weiter unten in eine Gletscherspalte. Durch den Sturz zog er sich ein schweres Schädelhirntrauma, ein stumpfes Thoraxtrauma sowie ein stumpfes Bauchtrauma zu. X._____ und Y._____ waren im Zeitpunkt des Unfalls im Rettungsdienst der Luftseilbahnen B._____ AG angestellt. X._____, Rettungschef, war am Unfalltag nicht anwesend. In seiner Abwesenheit war Y._____ als stellvertretender Pistenchef entscheidbefugt.

B.
Das Bezirksgericht Visp sprach X._____ und Y._____ mit Urteil vom 24. Mai 2007 der fahrlässigen schweren Körperverletzung schuldig. Es verurteilte X._____ zu einer bedingten Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu Fr. 80.– und Y._____ zu einer bedingten Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu Fr. 70.–. Das Kantonsgericht Wallis, Strafgericht I, wies mit Urteil vom 26. September 2008 die von den Verurteilten dagegen erhobene Berufung ab.

C.
Mit Beschwerde in Strafsachen beantragen X._____ und Y._____, das Urteil des Kantonsgerichts sei aufzuheben, und sie seien vom Vorwurf der fahrlässigen schweren Körperverletzung freizusprechen.

Erwägungen:

1.
Die Beschwerde richtet sich gegen die Verurteilung wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung durch Unterlassen. Die Beschwerdeführer bestreiten die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

1.1 Bergbahn- und Skiliftunternehmen, welche Pisten erstellen und diese für den Skilauf öffnen, sind verpflichtet, die zur Gefahrenabwehr zumutbaren Vorsichts- und Schutzmassnahmen vorzukehren. Diese so genannte Verkehrssicherungspflicht verlangt zum einen, dass Pistenbenützer vor nicht ohne weiteres erkennbaren, sich als eigentliche Fallen erweisenden Gefahren geschützt werden. Zum andern ist dafür zu sorgen, dass Pistenbenützer vor Gefahren bewahrt werden, die selbst bei vorsichtigem Fahrverhalten nicht vermieden werden können. Die Grenze der Verkehrssicherungspflicht bildet die Zumutbarkeit. Schutzmassnahmen können nur im Rahmen des nach der Verkehrsübung Erforderlichen und Möglichen verlangt werden, wenn auch ein Mindestmass an Schutz immer gewährleistet sein muss. Eine weitere Schranke der Verkehrssicherungspflicht liegt in der Selbstverantwortung des einzelnen Pistenbenützers. Gefahren, die dem Schneesport inhärent sind, soll derjenige tragen, der sich zur Ausübung des Schneesports entschliesst. Auch das Fehlverhalten eines Pistenbenützers, der in Verkennung seines Könnens und der vorgegebenen Pisten- und Wetterverhältnisse oder in Missachtung von Signalisationen fährt, stürzt und dabei verunfallt, ist der
Selbstverantwortung zuzurechnen.
Wie weit die Verkehrssicherungspflicht im Einzelnen reicht, hängt von den Gegebenheiten des Einzelfalles ab. Als Massstab sind jeweils die von der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten ausgearbeiteten Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportabfahrten (nachfolgend SKUS-Richtlinien) und die von der Kommission Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten der Seilbahnen Schweiz herausgegebenen Richtlinien (nachfolgend SBS-Richtlinien) beizuziehen. Obwohl diese Richtlinien kein objektives Recht darstellen, erfüllen sie eine wichtige Konkretisierungsfunktion im Hinblick auf die inhaltliche Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflicht.
Allerdings können die örtlichen Verhältnisse einen höheren Sicherheitsstandard erfordern, als es die genannten Richtlinien vorsehen. Das Bundesgericht ist an die Richtlinien nicht gebunden, sondern entscheidet selbst, welche Sorgfalt im Einzelfall geboten war, wobei das Sorgfaltsmass eine flexible, sich stets nach den tatsächlichen Gegebenheiten zu richtende Grösse bildet. Dabei ist im Wesentlichen aber eine Frage des sachgerichtlichen Ermessens, ob die in einem bestimmten Zeitpunkt zu beurteilende örtliche Situation erhöhte Sicherheitsvorkehren erfordert hätte. In diesen Beurteilungsspielraum greift das auf eine reine Rechtskontrolle beschränkte Bundesgericht nur mit Zurückhaltung ein, wenn die Auffassung der Vorinstanz als unvertretbar erscheint (BGE 130 III 193 E. 2.2 und 2.3 mit Hinweisen).

1.2 In sachverhaltlicher Hinsicht ist erstellt, dass die Traverse eine Länge von rund 100 Metern und eine Breite zwischen 10 und 13.80 Metern aufwies und das Gefälle 8 bis 10% betrug. Talabwärts war die Traverse mit einem roten oder orangen Seil abgegrenzt, welches sich in einer Höhe von ca. 1.25 Metern befand und an Metallstangen im Abstand von 11.50 bis 13.20 Metern befestigt war. Unterhalb der Traverse begann ein Gelände, welches mit einer Steilheit von 47 bis 52% abfiel und mit mehreren Gletscherspalten versehen war. Der Beschwerdegegner befuhr die Traverse mit mässiger Geschwindigkeit (10 bis 20 km/h). Er bückte sich und hantierte am Schuh oder an der Bindung, wobei ihm ein Fahrfehler (Verkannten) unterlief. Erfolglos versuchte er zu bremsen und geriet unter dem Absperrseil hindurch von der Piste ab auf den abschüssigen Hang. Er stemmte sich gegen ein Abrutschen. Rund 7 Meter weiter unten stürzte er in eine 2.50 Meter breite und 20 bis 25 Meter tiefe Gletscherspalte.

1.3 Die Vorinstanz hat zur Prüfung der Verkehrssicherungspflicht zu Recht auf die zum Unfallzeitpunkt gültigen SKUS- und SBS-Richtlinien des Jahres 2002 abgestellt.
Gemäss Ziff. 27 der SKUS-Richtlinien ist der Pistenrand immer zu kennzeichnen und einschliesslich eines

Randbereichs von maximal zwei Metern wirksam zu sichern, wenn Hindernisse die Benützer gefährden oder Absturzgefahr besteht. Eigentliche Sturzräume sind nicht zu schaffen.
Auf Gletschern sind alle Abfahrten - Pisten wie Abfahrtsrouten - seitlich zu begrenzen. Die Benützer sind davor zu warnen, die Abfahrten zu verlassen, unter deutlichem Hinweis darauf, dass ausserhalb der Abfahrten die Gefahr von Absturz in Gletscherspalten besteht. Solide Abschrankungen sind überall dort anzubringen, wo die korrekt den markierten Abfahrten folgenden Benützer ein Absturzrisiko eingehen, wie beispielsweise in steilen Querpassagen, oberhalb von Spalten oder bei scharfen Wendungen vor Gletscherabbrüchen (Ziff. 41 SKUS-Richtlinien).
Zweck der Sicherung eines zusätzlichen Randbereichs ist es, den Pistenbenützern ein gefahrloses Abschwingen und Stehenbleiben unmittelbar am Pistenrand zu ermöglichen. Zudem sollen Pistenbenützer, die infolge eines Sturzes in der Nähe des Pistenrandes geringfügig über die Piste hinausgeraten, vor Gefahrenstellen geschützt werden, die nicht erkennbar oder selbst für verantwortungsbewusste Pistenbenützer schwer vermeidbar sind. Eigentliche Sturzräume, d.h. abgesicherte Geländeteile ausserhalb der präparierten Piste zur Reduktion der Sturzdynamik eines gestürzten Pistenbenützers bis zum Stillstand, müssen nicht geschaffen werden. Pistenbenützer, die zu schnell fahren, dadurch unkontrolliert über den Pistenrand hinausgeraten und stürzen, haben die Folgen eines solchen Risikoverhaltens selber zu tragen. Das Vermeiden einer Überschreitung des Pistenrandes ist den Pistenbenützern grundsätzlich möglich und zumutbar, vor allem durch die Einhaltung einer entsprechenden Fahrweise. Aus dieser eingeschränkten Funktion der Pistenrandsicherung erklärt sich auch die verhältnismässig geringe, gemäss SKUS-Richtlinien maximal zwei Meter betragende Breite des Randstreifens, auf den sich die erweiterte Sicherungspflicht erstreckt. Die Breite dieses
Streifens reicht zur Gewährleistung der Sicherheit von verantwortungsbewussten Pistenbenützern in der Regel aus.
Indessen können die konkreten Umstände im Einzelfall einen höheren als den in den genannten Richtlinien vorgesehenen Sicherheitsstandard erfordern und den Schutz der Pistenbenützer nicht nur vor unmittelbar neben dem Pistenrand, sondern vor weiter entfernt liegenden Absturzgefahren bedingen. Voraussetzung für eine ausnahmsweise und punktuelle Erweiterung der Verkehrssicherungspflicht über den engeren Pistenrandbereich hinaus ist erstens das Vorliegen einer atypischen oder besonders grossen Gefahr für Leib und Leben, wie dies die bundesgerichtliche Rechtsprechung auch mit Bezug auf die Pflicht zur klaren Kennzeichnung des Pistenrandes bei aussergewöhnlichen oder besonders grossen Gefahren auf Pistennebenflächen verlangt. Zweite Voraussetzung ist eine durch die Geländeverhältnisse indizierte Möglichkeit, dass auch vorsichtige Pistenbenützer ungewollt in den Einzugsbereich dieser ausserhalb der Piste gelegenen Gefahrenstelle geraten können. In einem solchen Fall sind wirksame Sicherungsmassnahmen zu ergreifen, damit vorsichtige Pistenbenützer nicht ungewollt in den Gefahrenbereich geraten. Diese unter den genannten Voraussetzungen ausnahmsweise erweiterte Verkehrssicherungspflicht entspricht im Grunde dem Sorgfaltsmassstab, auf
welchem auch die SKUS- und die SBS-Richtlinien basieren. Die Richtlinien beabsichtigen den Schutz des eigenverantwortlichen Pistenbenützers vor Absturzgefahren. Kann die Gefahrenstelle aber selbst von einem vorsichtigen Pistenbenützer bei einem allfälligen Sturz auf der Pistenfläche nicht vermieden werden, darf es in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht keinen Unterschied machen, ob die Absturzgefahr unmittelbar im Pistenrandbereich oder im näheren Umfeld von Skipisten liegt (BGE 130 III 193 E. 2.4.2 und 2.4.3 mit Hinweisen).

1.4 Die Vorinstanz bejaht eine solche Erweiterung der Verkehrssicherungspflicht über den engeren Pistenrandbereich hinaus. Es sei gerichtsnotorisch, dass eine 20 Meter tiefe Gletscherspalte eine besonders grosse Gefahr für Leib und Leben darstelle. Die Entfernung der Gletscherspalte vom Pistenrand dürfe nicht losgelöst von den konkreten örtlichen Gegebenheiten betrachtet werden. Die Traverse sei am unteren Pistenrand unmittelbar in einen Steilhang übergegangen, dessen Neigung 47 bis 52% aufgewiesen habe. Dies entspreche einem Neigungsgrad von 25 bis 27 Grad und wäre als schwarze (schwere) Piste zu qualifizieren. Ein Schneesportler, welcher die Kontrolle über sein Gerät verloren habe, sei bei derartiger Hangneigung kaum in der Lage, innert nützlicher Frist abzubremsen. Selbst der Beschwerdegegner als durchtrainierter und erfahrener Snowboarder sei trotz intensiven Bemühungen nicht in der Lage gewesen, auf diesem Hang abzubremsen. Deshalb habe die Gefahr eines Spaltensturzes bereits ab dem Traversenrand bestanden und nicht erst 7 Meter neben der Piste begonnen. Die Geländeverhältnisse hätten somit die ernsthafte Möglichkeit indiziert, dass ein Pistenbenützer aufgrund eines Fahrfehlers hinter das Absperrseil und in den unmittelbaren
Einzugsbereich der Gletscherspalte gelangen und gegen einen Absturz nichts mehr ausrichten könne. Die

Schneesportler seien nicht verpflichtet, strikte auf der Bergseite der breiten Traverse zu fahren. Zudem müssten die Pisten für sämtliche Benutzer sicher sein, nicht nur für Schneesportprofis. Deshalb wären die Beschwerdeführer verpflichtet gewesen, den talseitigen Pistenrand so zu sichern, dass Pistenbenützer gar nicht erst unbeabsichtigt auf den abschüssigen Steilhang hätten gelangen können. Sie hätten entweder eine Absturzsicherung anbringen oder die Gletscherspalte auffüllen können (angefochtenes Urteil E. 4c S. 13 ff.).

1.5 Die Beschwerdeführer bringen vor, Rechtsprechung und Lehre würden die Eigenverantwortlichkeit des Skipistenbenützers hervorheben. Der Beschwerdegegner sei als Mitglied der Nationalmannschaft seit Jahren mit den Gefahren des Hochgebirges vertraut gewesen. Er habe die örtlichen Verhältnisse gekannt und gewusst, dass die Traverse talseits mit einem roten Seil abgesperrt war. Trotzdem habe er die Markierungen und Signalisationen im Sinne von Art. 8 der FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder (Anhang SKUS-Richtlinien) nicht beachtet und sei nicht auf Sicht gefahren (Ziff. 2 FIS-Regeln). Anscheinend habe der Beschwerdegegner vor dem Losfahren den Schuh mit der Lasche - mit welcher der Schuh in der Bindung fixiert werde - nicht oder zumindest nicht genügend festgemacht. Er sei somit losgefahren, ohne vorher seine Bindung lege artis eingestellt zu haben. Als Schneesportler trage er die Verantwortung für die Kontrolle von Brett und Bindung. Weil er die Bindung erst während der Fahrt vorschriftsgemäss eingestellt habe, habe er die Kontrolle über sein Brett verloren und habe demnach die Fahrweise nicht den Verhältnissen angepasst. Die momentane Unaufmerksamkeit sei seiner Selbstverantwortung zuzuschreiben. Weiter bestreiten
die Beschwerdeführer die durch die Geländeverhältnisse indizierte Möglichkeit, dass auch vorsichtige Pistenbenützer ungewollt in den Einzugsbereich einer ausserhalb der Pisten gelegenen Gefahrenstelle geraten können. Eine solche Möglichkeit wäre beispielsweise gegeben, wenn die Traverse ein starkes Quergefälle aufweisen würde oder die Schneesportler mit Geschwindigkeit in die Traverse einfahren müssten. Vorliegend sei dies nicht der Fall. Die breite und flache Traverse habe weder Kurven noch ein Quergefälle aufgewiesen. Zudem habe der Beschwerdegegner Ziff. 2 und 8 der FIS-Regeln verletzt und sei deshalb nicht als vorsichtiger Pistenbenützer zu bezeichnen. Die Vorinstanz stelle nur auf die Gefahrenstelle und nicht auf die oberhalb dieser Gefahrenstelle herrschenden Pistenverhältnisse sowie den darauf fahrenden Pistenbenützer ab. Wenn eine so grosszügig angelegte Traverse wie die vorliegende eine Gefahr indiziere, so gebe es überhaupt keine Pistenabschnitte, welche dies nicht tun würden. Dies würde im Ergebnis dazu führen, dass es auf die Pistenverhältnisse und den sorgfältig fahrenden Schneesportler nicht mehr ankomme, sondern lediglich auf die Gefahrenstelle. Mit dieser Betrachtungsweise verlasse die Vorinstanz den vom
Bundesgericht und Richtlinien vorgegebenen Rahmen. Schliesslich bringen die Beschwerdeführer vor, es könne nie ausgeschlossen werden, dass ein vorsichtiger Schneesportler bei einer Traverse über den Rand hinaus gerate. Trotzdem würde nur an unübersichtlichen Kurven und in Bereichen, wo die Traverse Quergefälle aufweise, talseitig abgeschrankt. Es sei nicht zumutbar, bei sämtlichen Traversen talseitig solide Fangnetze anzubringen. Hinzu komme, dass sich die Gletscherspalte nicht in besonders steilem Gelände befunden habe. Dass es dem Beschwerdegegner nicht gelungen sei, auf diesem Gelände zu bremsen, sei mit grosser Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, dass er den Schuh nicht richtig in der Bindung festgemacht habe.

1.6 Unbestritten ist, dass die Traverse korrekt angelegt wurde und sich die Absturzstelle ausserhalb des Randbereichs von zwei Metern befand. Die Beschwerdeführer bestreiten nicht, dass von der Gletscherspalte eine besonders grosse Gefahr für Leib und Leben ausging. Hingegen bestreiten sie die erweiterte Verkehrssicherungspflicht aufgrund des Selbstverschuldens des Beschwerdegegners und der Unzumutbarkeit der Anbringung einer Absturzsicherung.
Die Vorinstanz legt ausführlich dar, dass die Gefahr eines Spaltensturzes bereits ab dem Traversenrand begann, weil sich darunter steiles Gelände befand. Sie hält eine Absturzsicherung als erforderlich, um den vorsichtigen Pistenbenützer vor einem Sturz in die Gletscherspalte zu schützen. In diese Beurteilung der Vorinstanz greift das Bundesgericht nur mit Zurückhaltung ein (vgl. BGE 130 III 193 E. 2.5 S. 201). Die Vorinstanz folgert beispielsweise, dass die Beschwerdeführer eine Absturzsicherung hätten anbringen können (vgl. Ziff. 27 i.V.m. Ziff. 41 der SKUS-Richtlinien). Somit hält sie Schutzmassnahmen für zumutbar. Dieser Standpunkt erscheint als vertretbar. Im vorliegenden Fall ging die Traverse am unteren Pistenrand unmittelbar in einen Steilhang über. Das Erfordernis und die Zumutbarkeit einer Schutzmassnahme ergeben sich aus diesen besondern örtlichen Verhältnissen. Der Einwand der Beschwerdeführer, dass damit bei sämtlichen Traversen Fangnetze anzubringen wären, was unzumutbar sei, ist demnach unbegründet.

Zu prüfen bleibt die Selbstverantwortung des Beschwerdegegners. Ihm unterlief ein Fahrfehler auf der Traverse, weil er zuvor seine Bindung nicht korrekt eingestellt hatte. Den Beschwerdeführern ist insoweit beizustimmen, als dies auf sein Fehlverhalten zurückzuführen ist. Hingegen ist er korrekt der Abfahrt gefolgt (vgl. Ziff. 41 SKUS-Richtlinien). Entgegen dem Einwand der Beschwerdeführer hat der Beschwerdegegner die Markierungen beachtet und ist auf Sicht gefahren. Er ist unfreiwillig von der Piste abgekommen und ist trotz intensiven Bremsversuchen in die Gletscherspalte gestürzt. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist die Gefahrenstelle abzusichern, wenn sie selbst von einem vorsichtigen Pistenbenützer bei einem allfälligen Sturz auf der Pistenfläche nicht vermieden werden kann (BGE 130 III 193 a.a.O.). Entscheidend ist somit, dass der Beschwerdegegner nach seinem Sturz auf der Traverse den Sturz in die Gletscherspalte nicht vermeiden konnte. Wie die Vorinstanz verbindlich festgestellt hat, gelang es dem Beschwerdegegner aufgrund des steilen Geländes nicht, abzubremsen. Die Beschwerdeführer bringen vor, dies sei auf die nicht korrekt eingestellte Bindung zurückzuführen. Damit ergänzen sie die Sachverhaltsdarstellung
der Vorinstanz. Mangels hinreichender Begründung ist darauf nicht einzutreten (Art. 105 Abs. 1 und 2 BGG). Unbehelflich sind auch die Ausführungen der Beschwerdeführer zur Beschaffenheit der Traverse, denn selbst ein vorsichtiger Pistenbenützer kann jederzeit auf einer flachen und breit angelegten Traverse stürzen. Entscheidend für die erweiterte Verkehrssicherungspflicht ist vorliegend das Gelände unterhalb der Traverse. Lediglich ein auf der Höhe von 1.25 Metern gespanntes Seil bietet selbst dem verantwortungsbewussten Pistenbenützer keinen ausreichenden Schutz dafür, dass er nicht darunter hindurchrutscht, auf dem steilen Hang nicht bremsen kann und in die offene Gletscherspalte stürzt.
Zusammenfassend hat die Vorinstanz kein Bundesrecht verletzt, wenn sie davon ausgeht, die beiden Beschwerdeführer seien der Verkehrssicherungspflicht nicht ausreichend nachgekommen.

2.
Somit ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Ausgangsgemäss sind die Kosten des Verfahrens den Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG), wobei diese von Gesetzes wegen zu gleichen Teilen und solidarisch haften (Art. 66 Abs. 5 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.
Die Gerichtskosten von Fr. 2'000.– werden den Beschwerdeführern zu gleichen Teilen und solidarisch auferlegt.

3.
Dieses Urteil wird den Parteien und dem Kantonsgericht Wallis, Strafgericht I, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 9. März 2009

Im Namen der Strafrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Das präsidierende Mitglied: Die Gerichtsschreiberin:

Schneider Binz