

von der Piste entfernt war und dieselbe überblicken konnte und ob es schon einmal vorgekommen war, dass die Hunde einfach auf die Piste sprangen.

Aufgrund einer vorläufigen Wertung finden sich nach dem Gesagten

durchaus Anhaltspunkte, die eine Anklage nicht zum vornherein ausschliessen. Die Beschwerde ist daher gutzuheissen, die angefochtene Einstellungsverfügung aufzuheben und die Sache zur weiteren Untersuchung an

die Staatsanwaltschaft zurückzuweisen.

BK 96 71

Entscheid vom 11. Dezember 1996

38 - Fahrlässige Körperverletzung (Art. 125 StGB). Zur Verkehrssicherungspflicht auf Skipisten bei Verwendung von Pistenbearbeitungsmaschinen. Vorsichtspflichten des Skifahrers.

Aus den Erwägungen:

3. Nach Art. 125 StGB wird bestraft, wer fahrlässig einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schädigt. Damit jemand aufgrund dieser Bestimmung zur Verantwortung gezogen werden kann, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein. Einmal muss sich der Täter dem Vorwurf fahrlässigen Verhaltens aussetzen und sodann muss dieses für den Eintritt der Schädigung ursächlich, das heisst adäquat kausal sein. Fahrlässig begeht jemand eine Tat, wenn sie darauf zurückzuführen ist, dass der Täter die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. Das tatbestandsmässige Verhalten kann in einem Tun liegen, im Herbeiführen oder Steigern einer Gefahr, die dann in den Erfolg umgeschlagen ist. Es kann aber auch in blossem Unterlassen bestehen, dann nämlich, wenn jemand in Verletzung einer Rechtspflicht (als sogenannter Garant) eine Handlung unterlässt, die objektiv möglich gewesen wäre, und dabei voraussehen konnte, dass der verpönte Erfolg abgewendet worden wäre.

Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beobachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 18 Abs. 3 StGB). Das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt lässt sich demnach nicht allgemein bestimmen. Es richtet sich vielmehr nach den konkreten Umständen, zu denen unter anderem Art, Zweck und Notwendigkeit der geplanten Handlung, die mit ihr verbundenen

Gefahren sowie die zur Verfügung stehenden Hilfsmittel und Schutzvorkehrungen gehören, des weiteren aber auch nach den speziellen Kenntnissen und Fähigkeiten des Täters. Der Richter hat den Sachverhalt auch dahingehend zu prüfen, inwiefern eine Gefährdung sich im Rahmen des Tolerierbaren bewegt (vgl. S. Trechsel, Kommentar zum StGB,

1989, N. 23 ff. zu Art. 18 StGB). Richtet sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt nach den konkreten Umständen, so heisst dies auch, dass im Einzelfall zu unterscheiden ist, welche Vorkehrungen zum Schutz des Rechtsgutes an sich möglich gewesen wären, welche zur Vermeidung einer Gefahr konkret zu treffen waren, und welche effektiv getroffen wurden.

4. Sowohl anlässlich seiner polizeilichen als auch seiner untersuchungsrichterlichen Einvernahme erklärte der Lenker des Pistenfahrzeuges, J., dass er sich am besagten Tag vor dem Einfahren in die Traverse, wo es zum Unfall kam, über Funk mit dem Patrouilleur V in Verbindung gesetzt und diesem seine Weiterfahrt angekündigt habe, damit dieser die Signalisationstafel mit der Aufschrift «slow, langsam» und «Achtung Pistenfahrzeug» anfangs der Grischapiste aufstelle. Während der ganzen Fahrt sei das Blinklicht seines Fahrzeugs eingeschaltet gewesen. Als er nach dem Unfall zur Bergstation gefahren sei, sei das betreffende Signal denn auch auf der linken Seite der Piste gestanden. V bestätigte anlässlich seiner polizeilichen Befragung vom 24. Januar 1995, dass sich J. mit ihm über Funk in Verbindung gesetzt und seine Fahrt angekündigt habe. Demzufolge habe er sich zur Grischapiste begeben, wo er das Plastikband mit den Signeten «slow, langsam» und «Achtung Pistenfahrzeug» aufgestellt habe. Bei seiner untersuchungsrichterlichen Einvernahme vom 13. Dezember 1995 erklärte V., dass er - nachdem ihm J seine Fahrt angekündigt habe - das Signal «Achtung Pistenmaschine, slow/langsam» aufgestellt habe. Während des ganzen Nachmittags sei bereits das Gefahrendreieck mit der aufgezeichneten Pistenmaschine aufgestellt gewesen. Das Skigebiet sei sehr windexponiert, weshalb die Pistenmaschinen häufig auch während des Pistenbetriebs ausrücken müssten, um die Abfahrten in gutem Zustand zu halten. Demgegenüber erklärten sowohl der Verunfallte als auch sein Begleiter W. übereinstimmend, sie hätten, als sie die Abfahrt über die Grischapiste antraten, keines der beiden erwähnten Warnsignale bemerkt.

Zwar darf bei der Würdigung der Aussagen von J. und V nicht ausser acht gelassen werden, dass beide ein besonderes Interesse am Ausgang des Strafverfahrens haben. Die Aussagen zeigen sich aber als in sich geschlossen, anschaulich und logisch, was für ihre Glaubwürdigkeit spricht. Beide Personen wurden sowohl polizeilich als auch untersuchungsrichterlich befragt. Wesentliche Abweichungen in der Schilderung ergaben sich in den verschiedenen Befragungen nicht und die Aussagen von J. und W. stimmen in bezug auf die Kontaktaufnahme vor der Fahrt und das Aufstellen der Gefahrensignale

überein. Auch die übereinstimmenden Aussagen von A. und W., sie hätten kein Warnsignal bemerkt, erscheinen im Zusammenhang mit dem weiteren Ablauf des Geschehens als folgerichtig und glaubwürdig. Weitere, auch nur einigermaßen stichhaltige Anhaltspunkte, welche eine der Darstellungen zusätzlich bekräftigen würden, bestehen nicht. Eine Über-

zeugung in die eine oder andere Richtung lässt sich somit nicht gewinnen. Auch von den Einvernahmen, die der Beschwerdeführer zusätzlich beantragt, ist kein zusätzlicher Aufschluss zu erwarten. A. hat bereits zu Protokoll gegeben, er habe kein Signal gesehen. Seine erneute Befragung dürfte diesbezüglich mit Sicherheit zu keinem anderen Ergebnis führen. Auch auf eine Befragung des Beschwerdeführers hinsichtlich des Verhaltens des Rattracfahrers bei der Weiterfahrt nach dem Unfall kann verzichtet werden. Denn wie sich der Rattracfahrer nach dem Unfall verhalten hat, gibt keinen Aufschluss darüber, ob er den Unfall selbst und damit die Körperverletzung des Beschwerdeführers fahrlässig verursacht hat. Eine Befragung des Betriebsleiters über die Vorkehrungen, welche er für das Befahren der Piste durch Pistenfahrzeuge angeordnet hat, gibt keine Auskunft darüber, welche Sicherheitsmassnahmen vor der fraglichen Fahrt effektiv getroffen wurden. Desgleichen erübrigt sich eine Befragung der Polizistin D. Sie war am Unfalltag nicht vor Ort anwesend. Unerheblich ist, dass die Polizistin D., wie der Beschwerdeführer geltend macht, bestätigen könne, dass zumindest am Tag, an dem die Rekonstruktion des Unfalls vorgenommen wurde, im ganzen Skigebiet im Bereich von Traversen und zuoberst auf den jeweiligen Abfahrten am Pistenrand jeweils das Signal mit der Aufschrift «Achtung langsam - Pistenfahrzeug» aufgestellt gewesen sei, obwohl keine Pistenfahrzeuge unterwegs gewesen seien. Zum einen liesse sich selbst dann, wenn die vom Beschwerdeführer geltend gemachte Feststellung der Polizistin zutreffen sollte, nicht sagen, wie es sich am Unfalltag verhalten hat. Zumindest ist ja gerade durch die Aussage von V und J. belegt, dass an Tagen, an denen im Skigebiet aufgrund der dort häufigen Schneeverwehungen Pistenfahrzeuge zum Einsatz kommen, zu Beginn der Arbeiten aber noch vor den jeweiligen Fahrten morgens und mittags das Gefahndreieck mit der aufgezeichneten Pistenmaschine aufgestellt wird. Bei Antritt der Fahrt wird dann zusätzlich noch das grössere Signal «Achtung Pistenmaschine - slow/langsam» aufgestellt. Schliesslich steht die vom Beschwerdeführer aus seiner Beobachtung gezogene Vermutung, es habe sich am Unfalltag gleich verhalten wie am Tag des Augenscheins, letztlich gerade im Widerspruch zur Aussage von W. und A., die überhaupt keine Signalisation angetroffen haben wollen. Insofern müsste davon ausgegangen werden, dass zumindest eines der Signale effektiv aufgestellt gewesen war, und diese Warnung von den beiden Skifahrern übersehen wurde. Da in bezug auf die Frage, ob das Gefahndreieck und die Signalisationstafel «Achtung Pistenfahrzeug - slow, langsam» anfangs der Grischapiste zum Zeitpunkt, als die beiden Skifahrer ihre

38 PKG 1996

~~Abfahrt antraten, aufgestellt waren oder nicht, letztlich aber doch sich widersprechende Aussagen vorliegen, keine ausreichenden Indizien bestehen, welche die eine oder andere Version erhärten würden, solche auch nicht von zusätzlichen Abklärungen zu erwarten sind und insofern~~
kei-

ne ausreichende Überzeugung gewonnen werden kann, darf J. oder einem Verantwortlichen der Bergbahn auch nicht zum Vorwurf gemacht werden, die fraglichen Signale seien nicht aufgestellt worden. Auch lässt sich den Genannten nicht einfach unterstellen, sowohl das Gefahrensignal «Achtung Pistenfahrzeug - slow, langsam» als auch das Gefahrendreieck stehe immer am fraglichen Ort und die diesbezüglichen Angaben seien falsch. Nach dem von der Unschuldsvermutung (Art. 6 Abs. 2 EMRK) abgeleiteten Grundsatz «in dubio pro reo» (vgl. dazu Pra. 83 (1994) Nr. 259; BGE 106 IV 88 mit Hinweisen), der auch als Leitgedanke des Bündner Strafprozessrechts gilt (vgl. PKG 1978 3196), wäre in einem allfälligen Gerichtsverfahren vielmehr von dem für die Angeschuldigten günstigeren Sachverhalt auszugehen (vgl. N. Schmid, Strafprozessrecht, 2. Auflage, Zürich 1993, N. 294). Das Aufstellen der vorerwähnten Signale und die Inbetriebnahme der Warnleuchte müsste demnach bejaht werden. Die Auffassung der Staatsanwaltschaft, es lasse sich insofern auch kein strafrechtlich relevantes Verschulden nachweisen, lässt sich mit triftigen Gründen vertreten.

5. Ein strafrechtlich relevantes Verhalten käme allerdings dann in Frage, wenn das Aufstellen der Signalisationstafel mit der Aufschrift «Achtung Pistenfahrzeug - slow/langsam» und des Gefahrendreiecks sowie die Inbetriebnahme der Warnleuchte des Pistenfahrzeugs für die Absicherung des Streckenstücks, an dem sich der Unfall ereignete, von vornherein nicht ausreichend war. Nur in diesem Fall wäre auch relevant, welche Sicherungsmassnahmen seitens der Verantwortlichen der Bergbahn auf diesem Streckenabschnitt effektiv angeordnet wurden. Denn nur dann, wenn sich die am Unfalltag seitens der Angestellten getroffenen Massnahmen als ungenügend erweisen sollten, käme überhaupt ein strafrechtlich relevantes Verhalten der Betriebsleitung in Frage. Abzuklären ist demnach, welche Vorkehrungen im unteren Teil der Traverse, wo es zum Unfall kam, angesichts der konkreten Umstände zur Vermeidung einer Gefährdung angezeigt waren.

a) Der Betreiber einer Skianlage ist gehalten, die erforderlichen Vorsichts- und Schutzmassnahmen zu treffen, damit den Skifahrern aus alpinen (typischen) und weiteren (atypischen) Gefahren, die nicht einer Skiabfahrt als solcher eigen sind, kein Schaden erwächst. Laut den Richtlinien des Verbandes der Seilbahnunternehmungen dürfen Pistenbearbeitungsmaschinen nur mit eingeschaltetem Blinkwarnlicht verkehren, und sie sind nach Möglichkeit ausserhalb der Betriebszeiten der Transportanlagen zur Pistenpräparierung einzusetzen. Werden solche Maschinen während der Betriebszeiten eingesetzt, ist der erhöhten Gefahr je nach den kon-

kreten Umständen durch zusätzliche Schutzvorkehrungen zu begegnen (PKG 1988 34 136).

Aber auch der Skifahrer hat sein Verhalten und seine Fahrweise den gegebenen Verhältnissen anzupassen. Er ist gehalten, so zu fahren, dass es

nicht zu einer Selbst- oder Fremdgefährdung kommt. Ohne gegenteilige Anzeichen darf er dabei - gleich wie der Ratschfahrer - selbstverständlich ein rechtmässiges Verhalten Dritter erwarten (vgl. BGE 106 IV 353). Der Skifahrer hat, da sich der Maschineneinsatz im Interesse einer tadellosen Herichtung von Pisten auch während den Betriebszeiten nicht vermeiden lässt, grundsätzlich mit dem Auftauchen von Pistenbearbeitungsmaschinen zu rechnen (H. Stiffler, Skirecht, 2., vollständig überarbeitete Auflage, Derendingen 1991, N. 586 5.153). Dies erfordert vom Skifahrer eine entsprechende Aufmerksamkeit, zu welcher er bei der Ausübung seines Sports allgemein verpflichtet ist. Im offenen Gelände kann der Skifahrer die Pistenmaschine in der Regel ohne weiteres erkennen. In weniger übersichtlichen Stellen ist die Pistenpräparierung jedoch heikler. Zur Gefahrvermeidung fallen hier die völlige oder teilweise Sperrung des betreffenden Pistenabschnittes und/oder die Warnung der Skifahrer durch Aufsichtspersonen oder Gefahrensignale in Betracht (H. Stiffler, a.a.O., N. 1381 5.368).

b) Im vorliegenden Fall wurde die Pistenmaschine während der Betriebszeit der Bergbahn eingesetzt. Wie V, aber auch J. erklärten, sind solche Einsätze im fraglichen Gebiet relativ häufig notwendig, da das Skigebiet windexponiert ist und des öfteren Verwehungen zu beseitigen sind. Diese Begründung erscheint plausibel und insofern ist die Notwendigkeit des Einsatzes des Ratsch während der Betriebszeit der Bergbahn fraglos zu bejahen, zumal der tadellose Zustand der Pisten gerade auch der Sicherheit der Skifahrer dient. Durch den Einsatz wurde aber eine Gefahr geschaffen, der je nach Beschaffenheit des Geländes mit adäquaten Schutzvorkehrungen begegnet werden musste.

c) Aus dem Erhebungsbericht der Kantonspolizei, dem Fotoblatt und der von A. erstellten Skizze sowie den vom Untersuchungsrichteramt Samedan am 18. März 1996 vorgenommenen Ausmessungen geht hervor, dass die rund 200 Meter lange Traverse, Teilstück der als mittelschwer (rot) eingestuften Grischapiste, am Unfallort ca. 6 Meter breit ist, rund 6 % Gefälle aufweist und in einem offenen, unbewachsenen und gut überblickbaren Gelände liegt. Im oberen Teil wird die Traverse durch eine Kuppe begrenzt. Als J. die beiden Skifahrer auf der Kuppe erblickte und merkte, dass einer der beiden seine Fahrt fortsetzte, hielt er seinen Ratsch sofort an (vgl. hierzu die übereinstimmenden Aussagen von J. und W.) Die Distanz zwischen der Kuppe und dem Standort des Ratsch zum Zeitpunkt des Unfalls betrug ca. 114 Meter. Die Distanz zwischen dem Ratsch und dem Ort, wo A. verunfallte, betrug gemäss Messung des Untersuchungsrichteramtes rund 17 Meter, nach Schätzung des

Verunfallten 15 Meter. Am Unfalltag war das Wetter gut. Es war windstill und es herrschten gute Sichtverhältnisse. Gemäss Unfallprotokoll des Pisten- und Rettungsdienstes lag auf den Pisten Pulverschnee. Nach Aussage von A. war die Piste eher eisig.

Zwar ist die Traverse, in der sich der Unfall ereignete, bei einer Breite von ca. 6 Metern eher eng. Ein Vorbeikommen an der 4,4 Meter breiten Pistenmaschine war daher nicht ohne besondere Vorsicht möglich. Entweder musste die Pistenmaschine ganz auf die Seite manövriert werden, worauf ein Skifahrer in langsamerer Fahrt vorbeiziehen konnte oder aber der Skifahrer musste die Piste verlassen, um die Maschine passieren zu lassen, was angesichts der Hanglage nur unter erschwerten Bedingungen möglich war. Das Aufeinandertreffen auf den Ratrac erfolgte aber nicht unverhofft, und auch die Tatsache, dass ein Kreuzen nur erschwert möglich sein würde, war früh erkennbar. Die 200 Meter lange Traverse war für Skifahrer, die über die Kuppe in die Traverse einfuhren, auf die ganze Distanz ohne Einschränkung überblickbar und die Pistenmaschine, welche zum Zeitpunkt des Unfalls rund 117 Meter von der Kuppe entfernt stand, war in diesem unbewachsenen, offenen und schneebedeckten Gelände gut erkennbar. Die strassenmässig angelegte Piste verlief zudem von der Kuppe bis zum Bereich, wo das Pistenfahrzeug stand, ohne jegliche relevante Krümmung oder Senkung, durch die ein Skifahrer in seiner Sicht hätte behindert werden können. Nachdem die Skifahrer über die Kuppe in eine neue Geländekammer einfuhren, durfte zudem davon ausgegangen werden, dass sie sich ein Bild über die Verhältnisse im neu einsehbaren Pistenteil machten. So durften die Verantwortlichen davon ausgehen, dass Skifahrer zur Aufmerksamkeit verpflichtet sind, grundsätzlich auf Sichtdistanz zu fahren und die Geschwindigkeit ihrem Können und den Verhältnissen anpassen und die aufgestellten Warnsignale beachten. Auch verhielt es sich nicht so, dass ein über die Kuppe kommender Skifahrer durch die Breite der Traverse im oberen Bereich über die Ausdehnungen der Piste im unteren Bereich hätte getäuscht werden können. Die Piste war - wie auf dem Fotoblatt erkennbar ist - schon anfangs der Traverse eng. Sie war - wie der Beschwerdeführer in seiner Skizze selbst anführt - vom «Start weg breit wie eine Bergstrasse». Unter diesen Umständen musste einem Skifahrer auch ohne besonderen Hinweis schon allein aufgrund der Geländebeschaffenheit und der Pistenanlage klar sein, dass er sich nun in einem engeren Pistenteil befand und das Kreuzen mit einer Pistenmaschine entsprechend vorsichtig angegangen werden musste. Ist schliesslich zugunsten der Angeschuldigten davon auszugehen, dass die oben erwähnten Signale aufgestellt waren, so lässt sich auch nicht sagen, allfällige Skifahrer seien nicht auf die Gefahr aufmerksam gemacht worden und sie hätten deshalb auch nicht mit dem Auftauchen eines Ratrac in diesem Bereich der Piste rechnen müssen. Angesichts der Sichtdistanz, der Pistenanlage und des relativ geringen Gefälles

stellten sich den Skifahrern in diesem Teilstück der Piste darüber hinaus keine nennenswerten Schwierigkeiten. Extreme Geschwindigkeiten waren nicht zu erwarten. Bereits die fast rechtwinklige Kurve bei der Kuppe war nur mit mässigem

Tempo zu bewältigen, so dass nicht damit gerechnet werden musste, ein Skifahrer könnte rein aufgrund seines Tempos nicht mehr in der Lage sein, rechtzeitig auf die sich im unteren Teil der Traverse befindliche Pistenmaschine zu reagieren. Selbst einem zügig fahrenden Skisportler, der die aufgestellten Gefahrensignale nicht beachtete, die Kuppe auch nicht für einen Zwischenhalt nutzte und erst nach der Einfahrt in die Traverse seinen Blick aufrichtete, um die Situation auf der Piste in der neuen Geländekammer zu erfassen, blieb genügend Zeit, um anzuhalten oder sich zumindest durch eine Verlangsamung der Fahrt auf das Kreuzen mit dem Ratrac einzurichten. Dies wird im vorliegenden Fall durch den Skifahrer W., der über die Kuppe in die Traverse einfuhr, den Ratrac wahrnahm und anhielt, denn auch klar belegt. Dabei musste - wie sich aus den Sichtverhältnissen ergibt - bereits ein relativ flüchtiger Blick nach vorn genügen, um das sich von der

Umgebung sehr deutlich abhebende Fahrzeug zu erkennen. Durch die noch mehr als 110 Meter entfernte, aber bereits auf diese Distanz gut erkennbare Maschine wurde demnach für einen in die Traverse einfahrenden Skifahrer, sei dieser nun ein Anfänger oder ein fortgeschrittener Fahrer, keine derart gefährliche Begegnungssituation geschaffen, die ein Absperren des unteren Traversenteils, das Aufstellen einer Aufsichtsperson, einer zusätzlichen Warnleuchte oder einer Tafel, die besonders auf die Ausdehnung des Pistensteils erforderlich gemacht hätte. Angesichts der konkreten Verhältnisse im Bereich des Unfallorts waren die getroffenen Sicherheitsmassnahmen, nämlich das Aufstellen von zwei Warnsignalen, ausreichend. Es lässt sich demnach weder sagen, die Pistenverantwortlichen hätten mehr Vorkehrungen anordnen müssen, noch kann dem Ratracfahrer vorgeworfen werden, er hätte unter den gegebenen Umständen nicht bis zum Ort, wo der Unfall geschah, in die Traverse einfahren dürfen. Ein strafrechtlich relevantes Verhalten des Pistenfahrzeugführers oder eines Verantwortlichen der Bergbahn müsste demnach, wäre die Angelegenheit gerichtlich zu beurteilen, verneint werden, da keine ausreichenden Anhaltspunkte für das Vorliegen einer straf- und verfolgbaren Handlung oder Unterlassung gegeben sind.

6. Schliesslich kommt man nicht umhin, auch auf das Verhalten des Skifahrers hinzuweisen. Anlässlich seiner polizeilichen Einvernahme vom

21. Januar 1995 erklärte A., er sei am fraglichen Nachmittag von der Kuppe in die Traverse ein- und dann langsam im Slalom bergab gefahren. Da auf der Piste viele Steine gelegen hätten und er neue Skier gefahren sei, habe er sich nur auf die Piste konzentriert. Nach etwa 100

38 PKG 1996

~~Metern habe er die Pi- stenmaschine erkannt. Er sei erschrocken und habe ausweichen wollen. Dies habe er jedoch nicht gekonnt, da die Maschine den Weg versperrt habe. Er habe nicht mehr anhalten können und habe versucht, gegen den Berg aus- zuweichen, wo er gegen einen Felsbrocken gefahren sei. Da er die Piste sehr gut kenne, habe er auf der Kuppe nicht angehalten. Dies würde erniemals~~

machen. Er sei überzeugt gewesen, dass nichts auf der Piste stehen würde. Es sei das erste Mal gewesen, dass er in der Traverse eine Pistenmaschine angetroffen habe. Er fahre seit rund 30 Jahren Ski, 12 davon im Skigebiet Piz Nair. Im Gegensatz dazu wurde in der Beschwerdeschrift geltend gemacht, A. habe, da die Piste vorerst sehr breit sei und keine Signalisation darauf hingewiesen habe, dass ein Vorbeikommen am Ratrac nicht möglich sei, nicht unbedingt annehmen müssen, dass er seine Fahrt zu unterbrechen habe, um den Ratrac passieren zu lassen. Er habe annehmen dürfen, er könne, wenn auch langsam, die Piste hinunterfahren und komme an ihm vorbei. Kurz vor dem Unfall habe er aber feststellen müssen, dass ihm die Piste gänzlich versperrt worden sei. Da der Ratrac nach Aussage des Lenkers stillgestanden sei, habe A. annehmen dürfen, das Fahrzeug wolle ihn vorbeifahren lassen. Er sei aber getäuscht und überrascht worden. Eine Frontkollision habe er nur durch ein Ausweichen gegen den steilen Berghang vermeiden können.

Auffallend ist, dass die beiden Darstellungen des Geschehensablaufs recht widersprüchlich sind. Während A. gemäss Aussage vom 25. Januar 1995 den Ratrac nicht bemerkt haben will und durch diesen überrascht wurde, müsste aufgrund der Darlegungen in der Beschwerdeschrift davon ausgegangen werden, er habe den Ratrac sehr wohl rechtzeitig erkannt, sei aber irrigerweise zur Auffassung gelangt, ein Kreuzen sei ohne weiteres möglich. Grundsätzlich vermag die Aussage von A. vom 25. Januar 1995 eher zu überzeugen, da sie noch relativ kurze Zeit nach dem Unfall erfolgte und das Geschehene plausibler erklärt. Zudem sind keine Gründe ersichtlich, welche die Widersprüche, die sich durch die in wesentlichen Punkten geradezu konträre Darstellung des Geschehens in der zweiten Version ergeben, auch nur einigermaßen erklären könnten. Im einen wie im anderen Fall muss sich A. jedoch vorwerfen lassen, er habe sich sehr unvorsichtig verhalten.

a) Skifahrer müssen immer damit rechnen, dass sich im Bereich eines frei zugänglichen Pistenabschnitts, den sie selbst benützen, auch andere Skifahrer oder sogar atypische Benützer wie etwa Fussgänger aufhalten (H. Stiffler, a.a.O., N. 467). Sie haben auch, da sich der Maschineneinsatz im Interesse einer tadellosen Herrichtung von Pisten auch während den Betriebszeiten nicht vermeiden lässt, jederzeit mit dem Auftauchen von Pistenbearbeitungsmaschinen zu rechnen. Dies erfordert vom Skifahrer eine entsprechende Aufmerksamkeit, zu welcher er allgemein verpflichtet ist. So schreibt die FIS-Regel 2 vor, der alpine Skifahrer müsse auf Sichtdistanz fahren und die Geschwindigkeit seinem Können und den Verhältnissen an-

passen. Diese Regel wird als die wichtigste der vier von der FIS aufgestellten Verhaltensregeln betrachtet (Stiffler, N. 123). Die Regel ist dem Skifahrer auch vom Strassenverkehr her vertraut und im Rechtsbewusstsein verankert.

b) Das für ihn überraschende Auftauchen des Rattrac erklärt A. ur- sprünglich damit, dass er sich - von der Kuppe abwärts - wegen seiner neu- en Skier auf die Piste konzentriert habe. Daraus muss geschlossen werden, dass er seine Aufmerksamkeit lediglich auf den unmittelbaren Raum vor seinen Skiern richtete und sich dieserart annähernd 100 Meter ohne einen vorwärtsgerichteten Kontrollblick auf den Rattrac zubewegte. Dadurch ver- hielt er sich sehr unvorsichtig. Denn weshalb er, wie er geltend macht, über- zeugt gewesen sein konnte, dass nichts und niemand auf der Piste stehen würde, ist nicht ersichtlich. Er begab sich bei der Traverse in eine neue, vor der Kuppe nicht einsehbare Geländekammer und ohne Kontrollblick konn- te die Überzeugung, dass die Piste über eine Distanz von mehr als 100 Me- tern frei war, gar nicht bestehen. Auch die Tatsache, dass er mit einer dreis- sigjährigen Erfahrung sicherlich nicht mehr zu den Anfängern, sondern zu den geübteren Fahrern gehört und die Piste zudem gut kannte, befreite ihn nicht von der Pflicht, das vor ihm liegende Gelände zu beobachten und sei- ne Fahrweise den Wahrnehmungen entsprechend einzurichten. Hätte statt des Rattracfahrers ein gestürzter Skifahrer oder eine Gruppe von stehenden Skifahrern die Traverse versperrt, wäre A. ebenfalls zum Anhalten oder Ab- bremsen gezwungen gewesen. Dass sich ein Skifahrer, ohne anzuhalten und ohne einen vorwärtsgerichteten Blick von der Kuppe bis zum unteren Teil der Traverse begibt, darf als aussergewöhnlich bezeichnet werden und stellt letztlich ein Verhalten dar, mit dem weder der Rattracfahrer noch die Pistenverantwortlichen zu rechnen brauchten.

Gleich verhält es sich, wenn auf die zweite Version des Beschwerde-

führers abgestellt wird. Dass ein geübter Skifahrer, der den in einer erkenn- bar schmalen Traverse stehenden Rattrac wahrnimmt und sich auch bewusst ist, dass er nur langsam vorbeifahren kann, sich der Maschine dennoch mit ei- ner Geschwindigkeit nähert, die es ihm nicht mehr erlaubt, seine Fahrt ohne Notmanöver rund 20 Meter vor der Pistenmaschine zu unterbrechen, steht noch deutlicher ausserhalb dessen, womit seitens der Verantwortlichen ge- rechnet werden musste. So wirkt es auch wenig überzeugend, wenn A. in sei- ner Beschwerdeschrift geltend macht, er sei trotz Wahrnehmung des Rattrac und der Erkenntnis, nur ein langsames Vorbeifahren sei möglich, von der Enge der Stelle überrascht worden, zumal er, wie er früher selbst angab, die Piste im fraglichen Bereich sehr gut kannte und die Breite der Piste bereits anfangs der Traverse noch auf ca. 4,5 Meter einschätzte. Im einen wie im anderen Fall ist der Unfall letztlich nicht auf einen Fehler des Rattracfahrers oder der Pi- stenverantwortlichen, sondern allein auf ein allzu sorgloses, die

notwendige Aufmerksamkeit ausser acht lassendes Verhalten des Beschwerdeführers zurückzuführen. Eine Verantwortung des Rattracfahrers oder der Pistenverantwortlichen müsste demnach in Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse auch mangels eines adäquaten Kausalzusammenhangs verneint werden.

7. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen durfte die Staatsanwaltschaft mit sachlichen Gründen davon ausgehen, dass im Zusammenhang mit dem Unfall des Beschwerdeführers dem Rattracfahrer oder anderen Verantwortlichen der Luftseilbahn AG kein strafbares Verhalten vorgeworfen werden kann und die zu beurteilenden Sachverhalte für eine Anklage nicht ausreichend sind. Die Einstellung der Strafuntersuchung gestützt auf Art. 82 StPO erweist sich demzufolge weder als rechtswidrig noch als unangemessen, weshalb die Beschwerde abzuweisen ist.

BK 25/96

Entscheid vom 11. Juli 1996

(Die gegen diesen Entscheid eingereichte Nichtigkeitsbeschwerde und staatsrechtliche Beschwerde hat das Bundesgericht mit Urteilen vom 30. Januar 1997 abgewiesen.)

39

- **Zum Recht auf Akteneinsicht im Straf- (Beschwerde-) verfahren (Art. 76c Abs.1, Art. 97 Abs.3, Art. 137f. StPO; Art. 4 BV). Der Angeschuldigte und sein Verteidiger haben grundsätzlich Anspruch auf Einsicht in alle erheblichen Akten des Strafverfahrens, so auch in die Stellungnahme des Untersuchungsrichters zu einer Beschwerde gegen dessen Amtshandlungen. Kein Einsichtsrecht besteht dagegen in Unterlagen allgemein taktischer Natur (wie Einsatzdispositive und Sicherheitskonzepte) sowie rein interne Akten (wie Gedächtnisstützen, Entwürfe, Referate).**

Aus den Erwägungen:

Der durch Art. 4 BV garantierte Anspruch auf rechtliches Gehör enthält unter anderem auch das Recht auf Akteneinsicht. Dieses ist gleichsam Vorbedingung für das Recht auf Äusserung und Stellungnahme, dem eigentlichen Kern des Anspruches auf rechtliches Gehör. Der Angeschuldigte kann sich nur dann wirksam zur Sache äussern und geeignete Beweise führen oder bezeichnen, wenn ihm die Möglichkeit eingeräumt wird, die Akten einzusehen, auf welche sich die Behörde bei ihrer Entscheidung stützt. Das rechtliche Gehör dient in diesem Sinne einerseits der Sachaufklärung und stellt andererseits ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht im Verfahren dar. Daraus ergibt sich, dass dem Angeschuldigten und dessen Verteidiger grundsätzlich Einsicht in alle erheblichen Akten des Strafverfahrens zu gewähren ist, mithin in all jene, welche für die spätere Beurteilung - sowohl im belastenden als auch im entlastenden Sinn - von Bedeutung

sein könnten (vgl. BGE 115 V 301 ff.).

Nicht zu den Strafakten gehören und damit nicht dem Anspruch auf